

第五回 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4回委員会での議論と本委員会の論点	1
. 都市交通マスタープランにおける都市交通体系のあり方	2
(1) 「きめ細かな交通サービス」に対する区民意向	2
(2) 都市交通体系のあり方と対応交通施策	3
. 足立区における交通施策	
(1) 区外トリップからの流動状況	4
(2) 区全域で取り組むべき交通施策の必要性	4
(3) 足立区における公共交通網の考え方	5
(4) 地区別カルテと地域の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ	6
. 足立区都市交通マスタープラン検討の枠組み	12

平成23年2月10日(木)

0 . 第 4 回委員会での議論と本委員会の論点

(1) 第 4 回委員会での議論

【足立区の将来展望】

データ制約があるが、平成 43 年の推計は 16 地域毎のトリップ原単位から求めることが望ましい。また、区内着トリップ数は足立区外居住者を含めて検討すべきである。

乳幼児の子を持つ家庭だと、高齢者と同じような感じで移動していると思う。例えばベビーカーや妊婦なら体が 15 kg は重くなっているの、そのような視点を加えてもらえると有り難い。

【これからの交通政策に求められる視点】

シニアカーはパーソントリップ調査では把握できないが、マスタープランの策定には配慮されるべきだ。

モラルハザードが 1 番の問題になるのでマスタープランにモラルの向上を盛り込むことも必要だ。

バリアフリー化を考えた場合、歩道が上手く整備されていないから手動式の車椅子が乗れないなど、従来は道路整備とバスの話がバラバラに捉えられてきたことが、バリアフリー化が進んでこなかった要因である。足立区内においても、駅及びその周辺で検討されていくと思うため、その時にテーマにしてほしい。

公共政策の中で採算ベースとして話しを進めているが、それはそれで成功例だ。他の自治体で赤字に苦しんでいるところは、バスサービスを守ることだけに、赤字補填をしている。つまり「今あるバスサービスが、真に生活者に使えるかどうか」ということを検証せずに出していることが問題だ。逆に言えば、足立区内の場合は「今、出していないことに関する弱さ」がある。「出していないことによって、真に使えるサービスに対して投資ができていないのではないか」という考え方もある。

(2) 本委員会の論点

・ 前回委員会で提示した「将来需要動向を見据えた交通手段等に求められる役割」(目標像)での議論を踏まえ、「都市交通体系のあり方」について議論して頂きたい。

・ 特に、代表的な 3 地区(関原地区、鹿浜地区、中川地区)の特性(地区別カルテ)を踏まえ、地域の実情に即した実現性の高い交通施策(案)についてご意見を頂きたい。

・ 都市交通マスタープランの基本方針、基本目標

・ 前回委員会での議論を踏まえ、都市交通マスタープランの基本方針、基本目標について報告する。

・ 足立区における交通施策

・ 区外流動の動向を踏まえ、メトロセブン、地下鉄 8 号線の亀有以北への延伸についての必要性検証や自転車利用におけるマナーの啓発事業など区全体で取組む交通施策を整理する。

・ 現況及び将来動向を踏まえた地区別課題を整理するとともに、課題解消に向けた交通施策について整理する。

・ 特に、「地域の実情に即した実現性の高い交通施策」の観点を踏まえ、ご意見を伺いたい。

都市交通マスタープランにおける都市交通体系のあり方

(1) 「きめ細かな交通サービス」に対する区民意向

調査概要

マスタープランの中で検討している、「きめ細かな交通サービス」に対して区民の利用意向などを把握することを目的に区政モニターに対するアンケート調査を実施した。調査の概要は以下のとおりとなっている。

【「きめ細かな交通サービス」に対するアンケート調査概要】

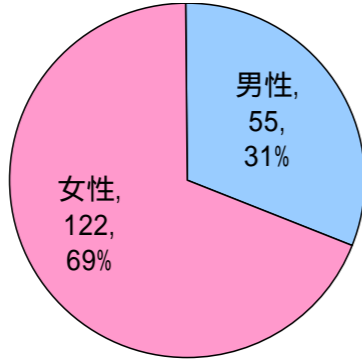
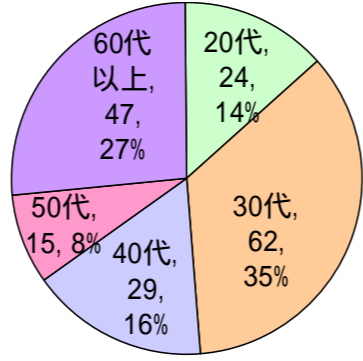
目的	高齢者等の買い物や通院などにご利用いただける「きめ細かな交通サービス」(オンデマンド交通の資料を配布)の利用可能性について把握する。
対象者	区政モニター(区政モニターからランダムにサンプルを抽出) 対象者: 186人
調査方法	郵送配布・郵送回収とインターネット調査
調査結果	回収者数: 177人(回収率: 95.2%) <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>男性, 55, 31%</p> <p>女性, 122, 69%</p> <p>(性別, サンプル数, 構成比)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>20代, 24, 14%</p> <p>30代, 62, 35%</p> <p>40代, 29, 16%</p> <p>50代, 15, 8%</p> <p>60代以上, 47, 27%</p> <p>(年代, サンプル数, 構成比)</p> </div> </div>

図 回答者の性別構成

図 回答者の年代構成

「きめ細かな交通サービス」に対する区民意向

自由回答(全147件)では、サービスに対する肯定的な意見が54件(36%)、条件付きでの肯定的な意見が63件(42%)寄せられるなど、サービスに対しては概ね好意的な意見を頂けた。

最も重要なサービス項目

利用者が最も重要と考えるサービスは、「運行経路上通る施設の数」が約37%と最も多く、次いで「利用料金」(約27%)、「乗降場所までの距離」(約23%)となっている。

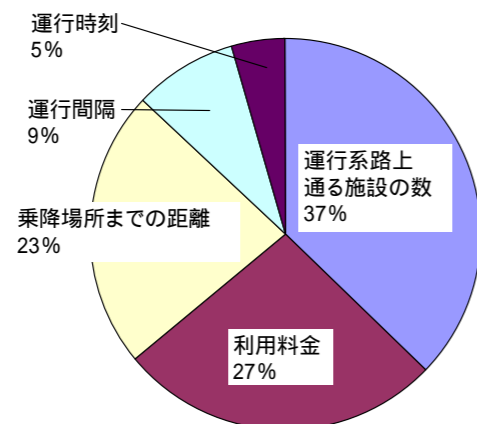


図 最も重要と考えるサービス

各サービス項目におけるニーズ

運行経路上の施設は、「病院」が最も多く94%となっており、「スーパーマーケット」(80%)、「駅」(約71%)、「金融機関(銀行や郵便局)」(約71%)の順で多くなっている。希望運賃は、「200円/回」が最も多く54%となっており、「300円/回」(14%)の順で多く、「その他」においては「100円/回」が大多数を占めている。また、「有料であれば利用しない」との意見も6%挙がっている。乗降場所までの希望距離は、「自宅から100m以内」が最も多く49%となっており、「自宅から200m以内」(24%)の順で多く、「自宅前」も16%を占めている。

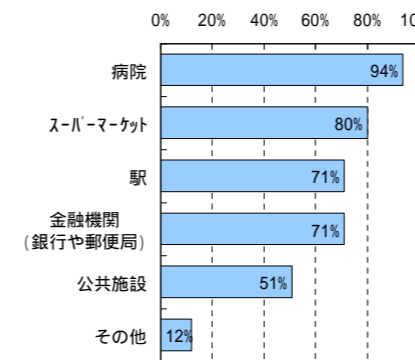


図 運行経路上の希望施設

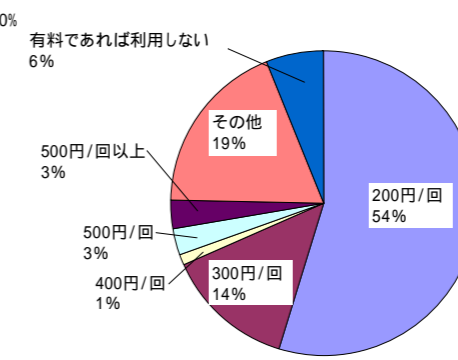


図 希望運賃

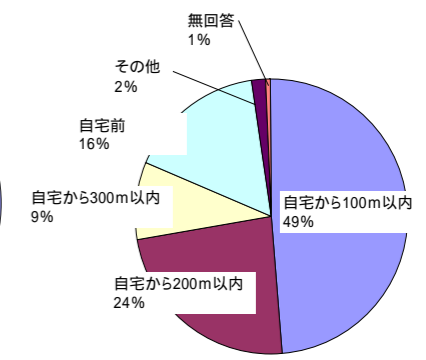


図 乗降場所までの希望距離

サービスによる高齢者の外出頻度変化

サービス実施による高齢者の外出頻度の変化は、「機会は多くなる」が87%と「特に変わらない」(11%)と比較して、多くなっている。

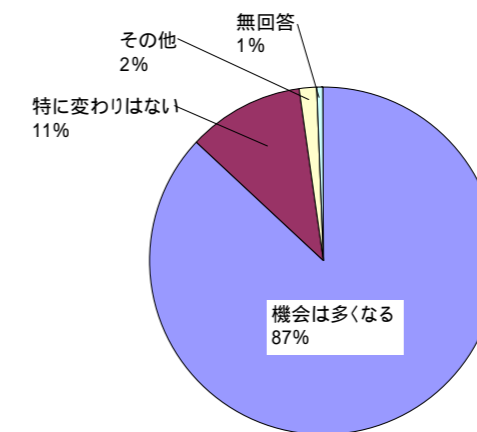


図 サービス開始による高齢者の外出頻度

(2) 都市交通体系のあり方と対応交通施策

前回の委員会での議論や各交通手段の求められる役割について下記のように精査を行った結果、右図のように「都市交通体系のあり方」を策定した。

交通手段等	求められる役割(目標像)	目標像を達成するための方向性	
公共交通	路線バス	これまでの需要への対応に加え、主に駅アクセスへの対応および高齢者の病院や福祉施設、商業施設への対応、子育て世代の保育園や教育施設など、居住地と様々な施設間を繋ぐ需要への対応が求められる	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の外出支援 ・快適な公共交通環境整備 ・既存バス路線の維持・活性化
	はるかぜ	鉄道や路線バスなど幹線的な公共交通網を補完し、区域全体での公共交通利用確保に加え、利用者ニーズに即したサービスへの対応が求められる	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の外出支援 ・快適な公共交通環境整備
	鉄道	区内東西方向と区東部地域の鉄道利便性向上に向け、持続可能なシステムの構築が求められる	<ul style="list-style-type: none"> ・広域移動の支援 ・高齢者等の外出支援
	タクシー等	個別の輸送サービスと路線バス・はるかぜの連携による、誰もが円滑に移動できるサービスが求められる	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の外出支援
個別交通	徒歩等	道路空間の使い方を見直し、歩行者が安全で安心して歩行できる環境づくりが求められる	<ul style="list-style-type: none"> ・駅及び駅周辺のバリアフリー化の促進 ・駅周辺の歩きたくなる歩行環境整備 ・物流貨物車の適正な荷捌きの実現
	自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・道路空間の使い方を見直し、自転車が安全で安心して走行できる環境づくりが求められる ・自転車利用マナーの向上等の取組が求められる 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行環境の充実 ・安全な自転車運転の徹底
	自動車(マイカー)	<ul style="list-style-type: none"> ・不要・不急な自動車(特にマイカー)から公共交通等への転換を自発的に促す取組が求められる ・環境にやさしい自動車の普及に対するインセンティブ等の取組が求められる 	<ul style="list-style-type: none"> ・不要不急な自動車利用の抑制 ・運輸部門での環境に対する意識醸成 ・環境対応車への転換
結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅やバス停における端末手段との連携強化による公共交通サービスの向上が求められる ・特に鉄道駅及び駅周辺のバリアフリー化への積極的な対応が求められる 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅及び駅周辺のバリアフリー化の促進 ・モード間の円滑な乗り継ぎの実現 	

都市交通の
目指すべき目標

「安全・安心・
快適」
な移動の
実現

「円滑・
モビリティ」
の向上

「にぎわい・
交流」
の増進

「環境」
負荷の
軽減

都市交通体系のあり方(案)

1 公共交通施策

施策目標 だれもが安心して利用でき、快適に移動できる公共交通を実現します。

広域移動の支援
 ・メトロセブン、地下鉄8号線延伸の整備促進 など

高齢者等の外出支援
 ・不便地域解消に資する路線の一部再編(ルート見直し)
 ・バス走行ルートを担う道路の整備

快適な公共交通環境整備
 ・きめ細かなサービスの提供 など

既存バス路線の維持・活性化
 ・低床化バスの導入 など

走行環境の整備
 ・観光地等の移動支援 など

2 自転車交通施策

施策目標 手軽で環境にやさしい自転車の有効活用と適正利用を実現します。

自転車走行環境の充実
 ・自転車走行空間の再配分

安全な自転車運転の徹底
 ・交通安全教室の継続 など

3 交通結節点施策

施策目標 にぎわいと交流を生み出す交通環境を実現します。

駅及び駅周辺のバリアフリー化の促進
 ・駅周辺道路のバリアフリー化 など

駅周辺の歩きたくなる歩行環境整備
 ・歩行者等通行部分へのカラー舗装 など

モード間の円滑な乗り継ぎの実現
 ・駅におけるバス系統案内の充実 など

物流貨物車の適正な荷捌きの実現
 ・既存民営駐車場等の有効活用 など

4 TDM施策等

施策目標 環境や交通に負担をかけないライフスタイルを実現します。

不要不急な自動車利用の抑制
 ・ノーマイカーデーの実施 など

運輸部門での環境に対する意識醸成
 ・エコドライブの普及啓発 など

環境対応車への転換
 ・環境にやさしい庁有車の導入 など

・足立区における交通施策

(1) 区外トリップからの流動状況

足立区には、運輸政策審議会答申第18号において、「平成27年までに整備着手することが望ましい」と位置付けられた「地下鉄8号線(東京メトロ有楽町線)の延伸(豊洲~住吉~押上~四ツ木~亀有~野田市)」と「平成27年までに整備を検討し、優先着工区間を決定することが望ましい」と位置付けられた「区部周辺部環状公共交通(メトロセブン、エイトライナー)の整備(葛西臨海公園~亀有~赤羽~田園調布~羽田空港方面)」の2路線が構想として存在する。

足立区はメトロセブン促進協議会の構成員として、整備に向けての検討を関係区とともに進めている。

これらの2路線によって、広域移動の利便性が向上する移動量は下記のように想定される。

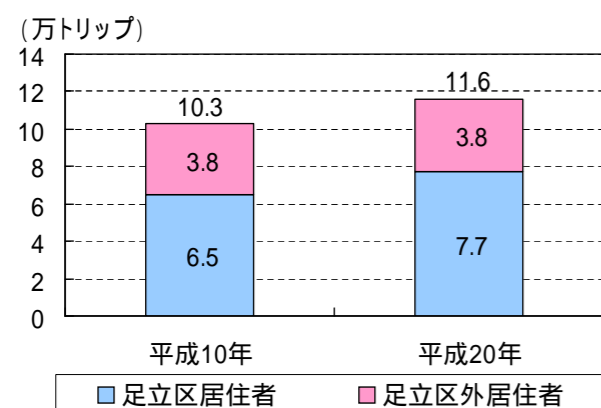


図 地下鉄8号線延伸部沿線住民における

足立区内外の流動推移

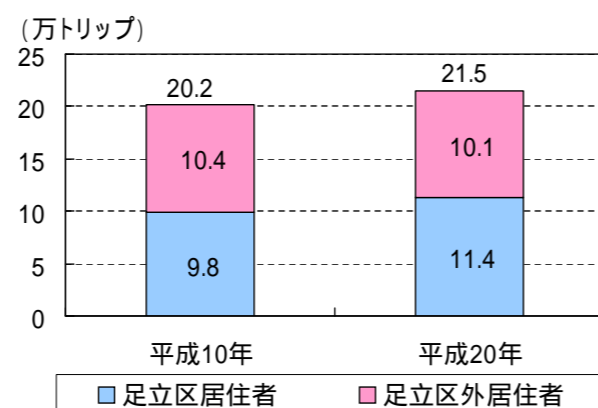


図 メトロセブン沿線住民における

足立区への流動推移

出典：東京都市圏パーソントリップ調査(平成10年、平成20年)

地下鉄8号線延伸部の移動は、中川地区居住者における全鉄道利用トリップ、谷中地区、綾瀬地区居住者における武蔵野線北部かつ、つくばエクスプレス西部の市町村及び葛飾区、墨田区、江戸川区、江東区へのトリップとした。

メトロセブン沿線の移動は、葛飾区、江戸川区、江東区、北区、板橋区、練馬区、杉並区、世田谷区、大田区及び埼玉県の京浜東北線、埼京線沿線市へのトリップとした。

2路線の沿線住民による足立区内外の流動は、2路線とも足立区民の移動が増加しており、足立区民の利便性が向上するものと考えられる。かつ鉄道整備による区民の資産価値向上など区全体でのメリット増加が大きいものと考えられる。また、「地下鉄8号線(東京メトロ有楽町線)の延伸」は、押上駅への接続を行うことから、「東京スカイツリー」への観光地等の移動支援にも寄与することから足立区として今後も2路線の整備に向けての取り組みを継続するものとする。

(2) 区全域で取り組むべき交通施策

左記で掲げた鉄道整備の他に、地域実情にとらわれない、足立区全域で取り組むべき実現可能性の高い施策メニューとして下記のものを実施していく。

表 区全域で取り組むべき交通施策

都市交通体系	施策	メニュー	取り組み内容
公共交通施策	広域移動の支援	・地下鉄8号線の延伸要請	地下鉄8・11号線促進連絡協議会と連携し、検討を進める。
		・メトロセブンの整備促進	メトロセブン協議会員として、メトロセブン整備に向けて関係他区と連携し、検討を進める。
	快適な公共交通環境整備	・低床化バスの導入	区内を走行する路線バス、はるかぜの車両の低床化を進める。
自転車施策	安全な自転車運転の徹底	・交通安全教室の継続	現在実施している、交通安全に関する啓発活動や自転車運転免許の発行を継続する。
交通結節点施策	モード間の円滑な乗り継ぎの実現	・駅におけるバス系統案内の充実	バスが接続している鉄道駅に対して、バスとの円滑な乗り継ぎを行えるように、行き先と乗場の案内板を整備する。
TDM等施策	不要不急な自動車利用の抑制	・ノーマイカーデーの実施	区内の企業と協働して、年に数回程度のノーマイカーデーを実施することによって、自動車交通量を削減し、自動車利用に対する意識変容を促す。
	運輸部門での環境に対する意識醸成	・エコドライブの普及	エコドライブの実践方法を記した広報媒体を用いて、区民の自動車利用に対する意識変容を促す。

(3) 足立区における公共交通網の考え方

各地区の交通課題を踏まえ、移動困難者等の方の外出を支援するために、公共交通網の見直しが必要になる箇所が出てきている。見直しを行う上で、足立区の公共交通の機能や利用実態を整理し、各公共交通手段の特徴を整理した。

表 公共交通手段別の形態整理

	特 徴			備 考	利 用 実 態
	輸 送 力	需 要 へ の 柔 軟 性	供 用 ま で の 時 間		
鉄道				輸送力に優れている。また、駅周辺には多様な施設が立地するなど、公共交通の軸となる機能を有している。ただし、需要に応じてルートの変更はできず、需要を呼び込む形態になっている。また、供用までには長い年月を要する。	【需要】 最も利用しており、多くの年代に利用されている。 【利用時の移動目的】 主に通勤・通学目的で利用されている。 【利用圏域】 駅から遠い場所からも利用されている。 【トリップ長】 区外への移動が主体で、他の公共交通手段と比較して長い
路線バス	+	-		駅間のフィーダーを主に担い、施設間を結んでいる。需要に応じたルートの設定、バス停設置にはバス事業者との協議が必要になり、供用までの時間は短期で実施できる。	【需要】 代表交通手段よりも駅端末での利用が多く、高齢者や女性の利用が多い。 【利用時の移動目的】 代表交通手段では主に私事目的で利用されており、行先はスーパーや病院等となっている。 【利用圏域】 バス停から近い場所からの利用が多くなっている。 【トリップ長】 区内の移動が主体となっている。「はるかぜ」での移動距離は短い。
はるかぜ	-	+		路線バスとほぼ同様の機能を有しているが、小型車両を用いることで路線バスが通行できない路線を走行し、施設間を結んでいる。路線バス同様、需要に応じたルートの設定、バス停設置について足立区がイニシアチブを取り、供用までの時間は短期で実施できる。	
きめ細かな交通サービス				バスが走行できない細街路を通行できるが、輸送力が減少する。需要に応じて運行するなどコストを抑えられる可能性がある。ただし、運行には既存の交通事業者との調整が必要になり、合意形成が必要になる。	

【各公共交通手段の特徴】

「鉄道」は需要を呼び込む形態になっており、「路線バス」、「はるかぜ」は主に駅を起終点に運行している。区民に最も利用されている交通手段であり、駅から遠い場所からも利用されている。

「路線バス」は需要に応じてルートを設定しており、「はるかぜ」と比較して運行本数が多い。駅端末の手段としての利用が多く、バス停から遠い場所からは利用が少ない。ルート変更やバス停設置にはバス事業者との協議が必要になる。

「はるかぜ」は路線バスと同様に需要に応じてルートを設定しているが、「路線バス」と比較して運行本数は少ない。移動距離が短く、チョイ乗り利用が多い。ルート変更やバス停設置が容易である。

「きめ細かな交通サービス」は需要に応じて運行するかたちとなる。車両が小さく、細街路などバス車両が通行できない場所への輸送が可能になる。ただし、運行には既存の交通事業者との合意形成が必要になる。

【公共交通網再編のあり方】

鉄道は広域移動を担い、多様な年代の区民に利用されるが整備には長い年月を要するため、長期的な整備を目指し、整備までの中短期対応として、「路線バス」、「はるかぜ」による鉄道網を補完するために駅間のフィーダー輸送（鉄道駅に接続するバス輸送）を担い、道路整備が実施された際にはルート変更等を行う。

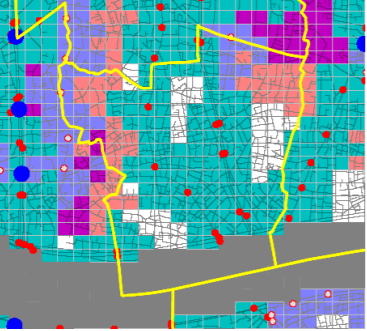
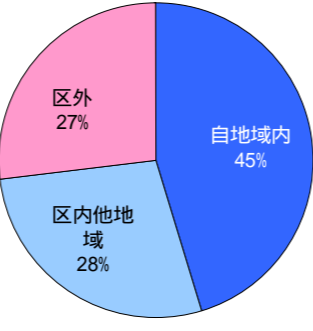
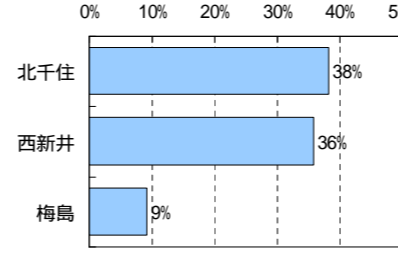
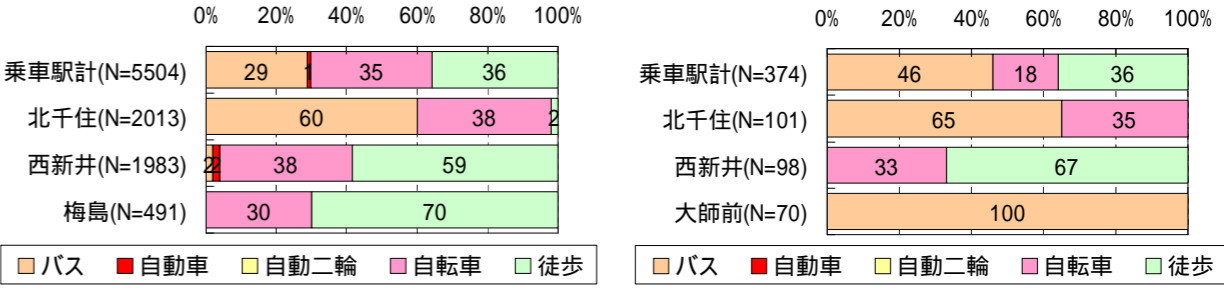
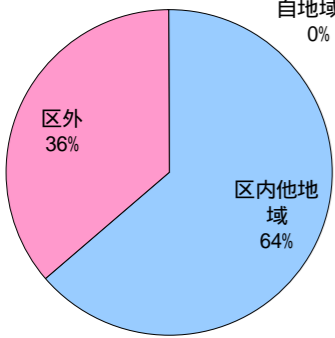
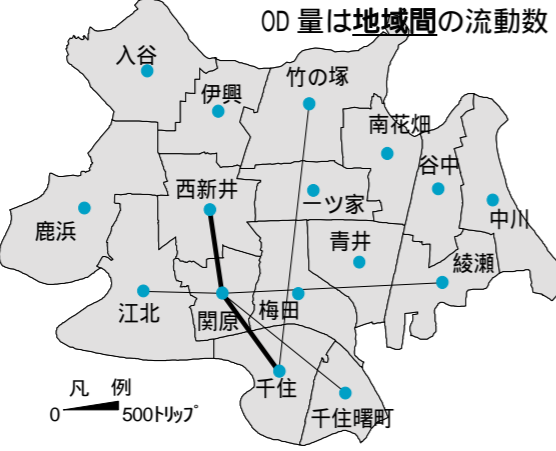
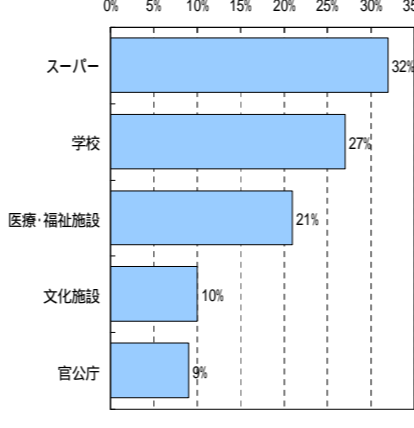
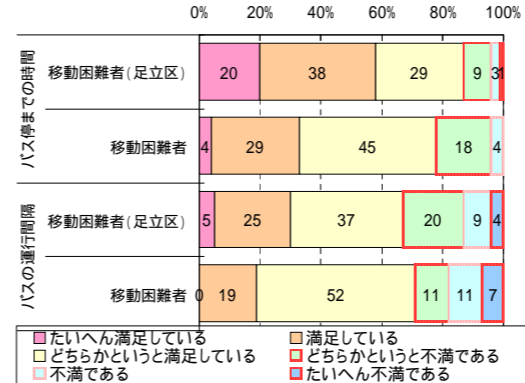
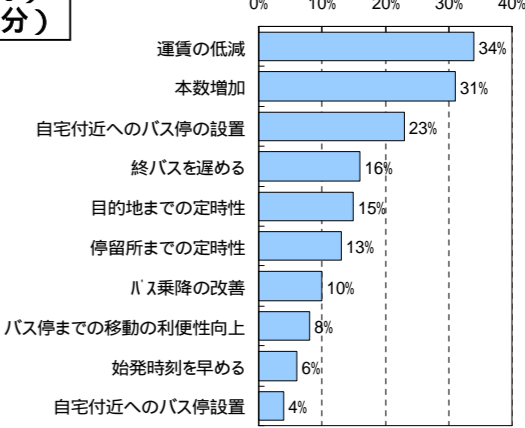
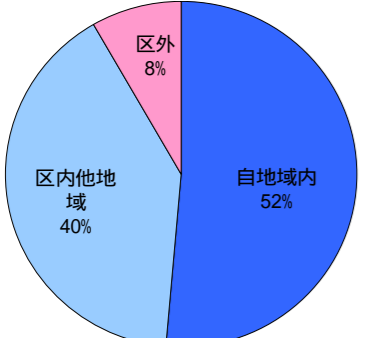
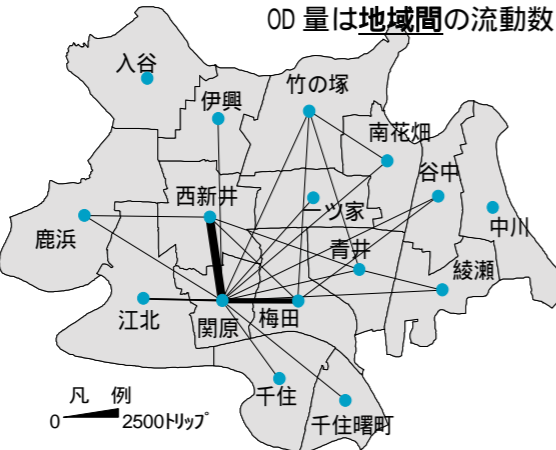
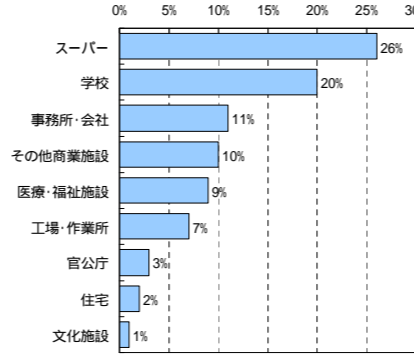
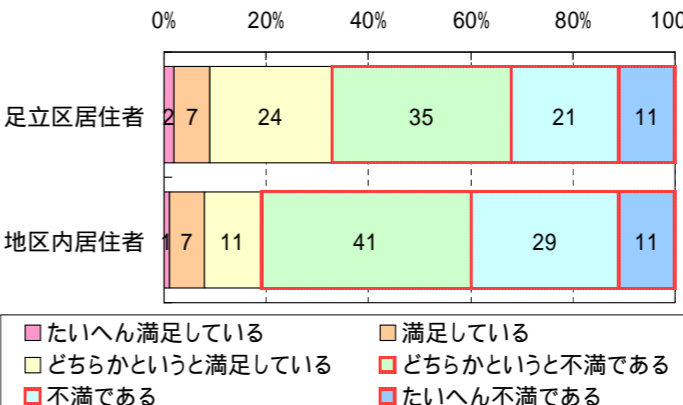
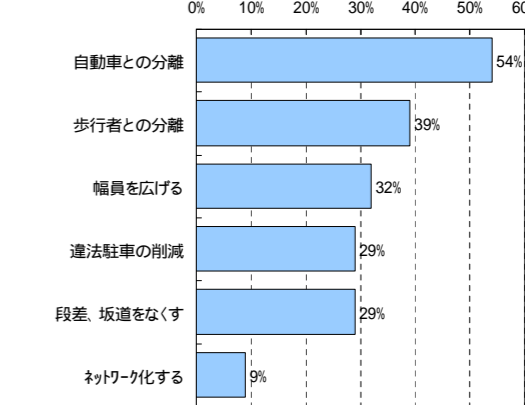
「路線バス」のルート変更やバス停設置はバス事業者との調整が必要になることから、ルート変更は比較的に変更が容易な「はるかぜ」で行う。ただし、事業者と調整が図れる路線については、「路線バス」も対象とする。また、変更は新たな公共交通空白地域の発生の可能性があることから、「路線バス」と重複しているルートのみを対象とする。

小型のバス車両でも通行できない細街路に対しては、「きめ細かな交通サービス」によって対応する。ただし、「きめ細かな交通サービス」の運行には多くの交通事業者をはじめとする関係機関との調整が必要になるため、利用者のニーズを踏まえつつ事業化の検討を行う。

上記の変更で対応できず、バス停周辺に駐輪場整備が可能な土地がある箇所については、「サイクル&バスライド」の駐輪場を整備することによって対応する。

(4) 地区別カルテと地域の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

前回の委員会でのご指摘を踏まえ、地区別のカルテを再整理した。次頁以降に地区別施策を提示した地区を掲載する。

関原地区	人口 26.8千人(区内シェア:4%) 高齢者数 7.0千人(区内シェア:5%) 高齢化率 26.0%(区平均21.9%) 人口密度 128人/ha(足立区121人/ha) 今後の開発計画 なし 移動困難者 7.7千人(区内シェア:5%) 移動困難者は高齢者、子育て世代とし、パーソナルリサーチ調査から推計		
公共交通空白地域	3箇所にとまとまった公共交通空白地域が存在している	行き先 行先は自地域内もしくは区内他地域への移動割合が約7割	利用駅と駅までの手段 よく利用する駅は「北千住駅」、「西新井駅」がそれぞれ約4割と大半を占めている 利用駅の傾向は、モビリティによる違いはそれほどなく、移動困難者は大師前が多くなっている。 「北千住駅」までの主な末端手段は、バスであり、移動困難者はその傾向がやや強い
 <p>図 公共交通空白地域</p>	 <p>図 居住者の行き先構成</p>	 <p>図 居住者の利用駅構成</p>	 <p>図 居住者の駅端末手段割合(上位3位のみ掲載)(左図:全居住者 右図:移動困難者)</p>
バス利用の行き先	バス利用者は主に「区内他地域」への移動割合が約6割と高い バスによる流動は、「西新井地区」、「千住地区」が多い バス利用では「スーパー」、「学校」への移動割合が約3割を占める		
 <p>図 居住者のバスによる行き先</p>	 <p>図 居住者のバスOD</p>	 <p>図 バス利用の着施設</p>	<p>意識調査結果 バス停までの平均時間 : 6.7分(区平均:5.9分) バスの運行間隔平均時間 : 17.6分(区平均:17.4分)</p>  <p>図 バス利用者の満足度</p>  <p>図 バスを利用するための改善点</p>
自転車利用の行き先	自転車利用者は「自地域内」への移動割合が約5割と高い 自転車による流動は、「西新井地区」、「梅田地区」が多い 自転車利用では「スーパー」、「学校」への移動が多い		
 <p>図 居住者の自転車による行き先</p>	 <p>図 居住者の自転車OD</p>	 <p>図 自転車利用の着施設</p>	 <p>図 自転車利用者の走行空間満足度</p>  <p>図 自転車をより利用するための改善点</p>
課題	地区内には公共交通空白地域が複数存在しており、バス停までの距離に対する不満も挙がっている。公共交通空白地域には細街路が多いため、バスが走行できない状態になっている。		

子育て世代とは25歳~39歳までの5歳未満の幼児と同居している女性とした。

関原地区の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

都市交通目標実現のための関原地区における交通施策イメージ

【対応交通施策】

公共交通施策

高齢者等の外出支援

バス停の新設

本木南町周辺の公共交通空白地域を解消する、はるかぜのバス停新設を検討

バスルートを担当道路の整備

「補助 136 号線」、「補助 138 号線」の整備

バスルートの再編の検討

本木南町および関原二丁目の公共交通空白地域を解消する路線バスのルート変更を検討

興野一丁目の公共交通空白地域を解消するはるかぜのルート変更を検討



凡 例					
● 区民事務所	□ 都営住宅	□ 都の施設	■ 公共交通空白地域	○ バス停	
● 病院	□ 区立小学校	□ 区の施設	■ 路線バス	◀▶ 鉄道(将来)	
● 住区センター	□ 区立中学校	■ 河川敷緑地	●●● 路線バス(将来)	■ 都市計画道路	■ 施工中
● 大型店舗(スーパー)	□ 都立・区立高等学校	■ 公園	— はるかぜ	■ 計画(第三次事業化計画優先整備路線)	
● 郵便局	□ 国の施設	■ 児童遊園	●●● はるかぜ(将来)	■ 計画	

各都市交通体系の方向性

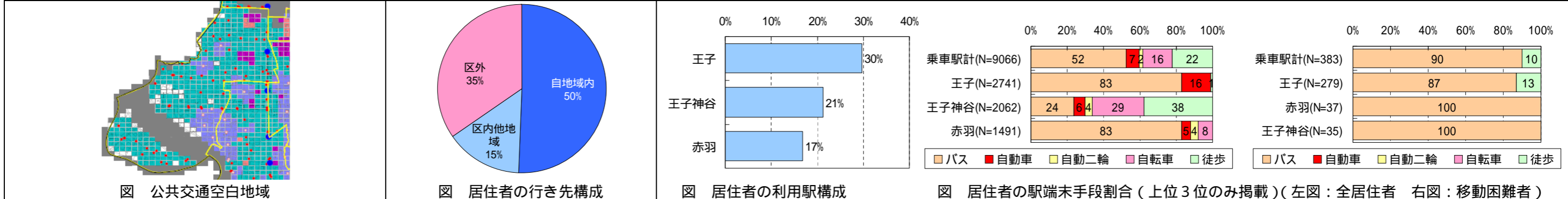
施策の実施時期

施策メニュー	短期 (概ね 5 年)	中期 (概ね 10 年)	長期 (概ね 20 年)
バス停の新設	本木南町周辺にはるかぜバス停を新設		
バスルートを担当都市計画道路等の整備		「補助 136 号線」の整備	「補助 138 号線」の整備
バスルートの再編の検討		本木南町付近へ路線バスのルート変更	興野一丁目付近へはるかぜのルート変更

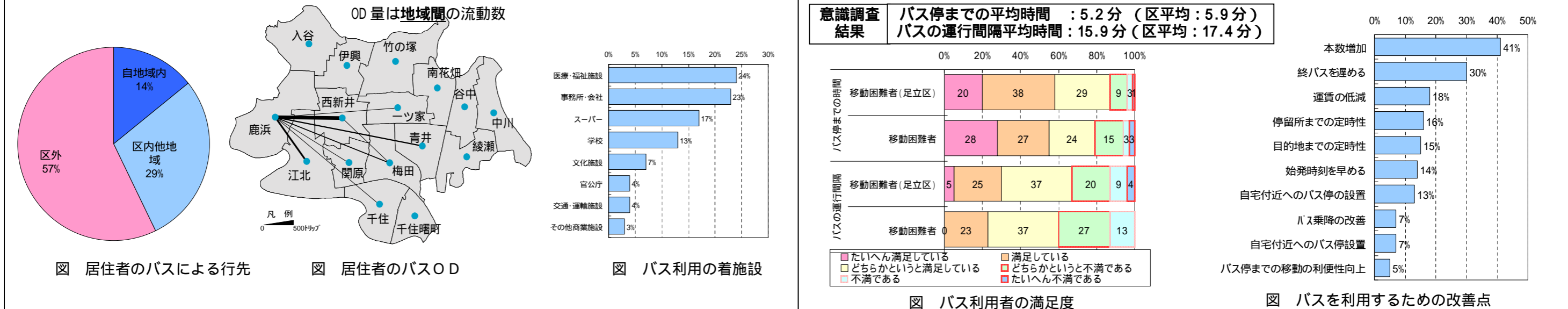
施策の実施時期は、今後関係部署、関係機関と調整の上、決定する。

鹿浜地区 人口 47.2千人(区内シェア：7%) 高齢者数 9.6千人(区内シェア：7%) 高齢化率 20.3%(区平均 21.9%) 人口密度 86/ha(足立区 121人/ha) 今後の開発計画 住宅市街地総合整備支援事業(新田) 開発戸数：2,837戸
 移動困難者 10.3千人(区内シェア：7%) 移動困難者は高齢者、子育て世代とし、パソソリフ調査から推計

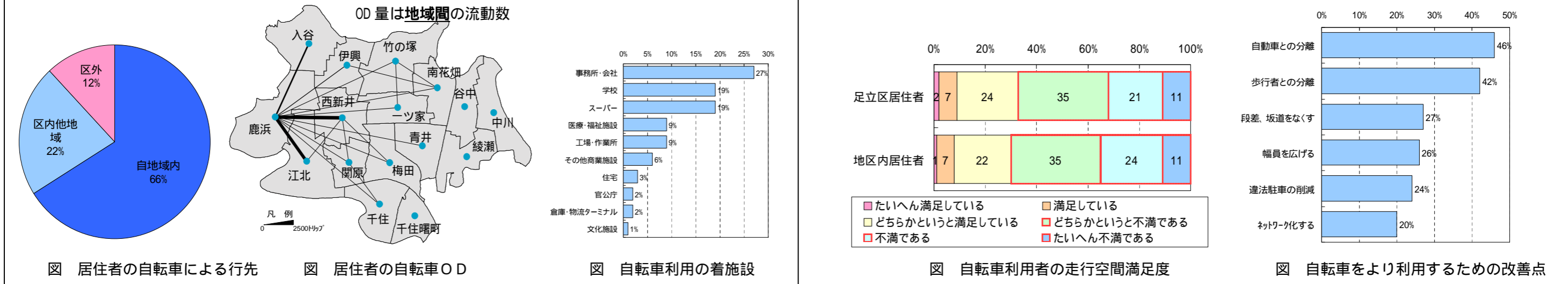
公共交通空白地域 荒川沿い及び外縁部に公共交通空白地域が存在している
行き先 行先は自地域内もしくは区内他地域への移動割合が約7割
利用駅と駅までの手段 よく利用する駅割合は「王子駅」が最も高く、約3割となっている。利用駅の傾向は、モビリティによる違いはそれほどない。「王子駅」までの主な端末手段は、バスであり、移動困難者は全ての駅においてその傾向がより強い



バス利用の行き先 バス利用者は主に「区外」への移動割合が約6割と高い。バスによる流動は、「西新井地区」が多い。バス利用では「医療・福祉施設」、「事務所・会社」、「スーパー」への移動割合が約2割を占める
バス利用の満足度 バス停までの平均時間は5.2分と区平均より若干短く、移動困難者の「バス停までの時間」に対する『不満』が区全体の移動困難者と比較して若干高い。バスの運行間隔の平均時間は15.9分と区平均より短く、「バスの運行間隔」に対する『不満』が区全体の移動困難者と比較して高い。よりバスを利用するには「本数増加」、「終バスを遅める」が改善点となっている



自転車利用の行き先 自転車利用者は「自地域内」への移動割合が約7割と高い。自転車による流動は、「西新井地区」、「江北地区」が多い。自転車利用では「事務所・会社」への移動が約3割を占める
自転車利用の満足度 地区内居住者の走行空間に対する『不満』が区全体と比較して若干高い。より自転車を利用するには「自動車との分離」、「歩行者との分離」が改善点となっている



課題 地区内には外縁部に公共交通空白地域が複数存在しており、バス停までの距離に対する不満も挙がっている。

子育て世代とは25歳～39歳までの5歳未満の幼児と同居している女性とした。

鹿浜地区の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

都市交通目標実現のための鹿浜地区における交通施策イメージ

【対応交通施策】

公共交通施策

広域移動の支援

メトロセブンの整備要請

区内を通過し、亀有駅や赤羽駅まで繋がる予定であるメトロセブンの整備を要請し、地区内の公共交通空白地域を解消

高齢者等の外出支援

バスルートの再編の検討

地区内には既存の路線バスとはるかぜ第 11 弾が重複しているルートがあり、はるかぜのルートを博慈会病院まで延伸することで、鹿浜二丁目、三丁目の公共交通空白地域を解消



凡 例					
● 区民事務所	□ 都営住宅	■ 都の施設	■ 公共交通空白地域	○ バス停	◄ 鉄道(将来)
● 病院	□ 区立小学校	■ 区の施設	— 路線バス	◄ 都市計画道路	— 施工中
● 住区センター	□ 区立中学校	■ 河川敷緑地	— 路線バス(将来)	— 都市計画道路	— 計画(第三次事業化計画優先整備路線)
● 大型店舗(スーパー)	□ 都立・区立高等学校	■ 公園	— はるかぜ	— 都市計画道路	— 計画
● 郵便局	□ 国の施設	■ 児童遊園	— はるかぜ(将来)		

各都市交通体系の方向性

施策の実施時期

施策メニュー	短期 (概ね 5 年)	中期 (概ね 10 年)	長期 (概ね 20 年)
メトロセブンの整備要請	□	□	→
バスルートの再編の検討	はるかぜのルートを博慈会まで延伸		

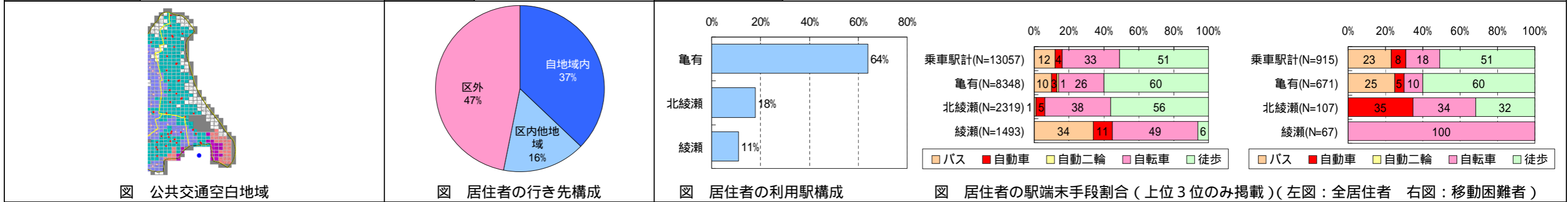
施策の実施時期は、今後関係部署、関係機関と調整の上、決定する。

中川地区 人口 43.7千人(区内シェア：7%) 高齢者数 8.8千人(区内シェア：6%) 高齢化率 20.2%(区平均 21.9%) 人口密度 131人/ha(足立区 121人/ha) 今後の開発計画 土地区画整理事業(佐野・六木) 開発戸数：1,220戸

公共交通空白地域 外縁部にまとまった公共交通空白地域が存在している

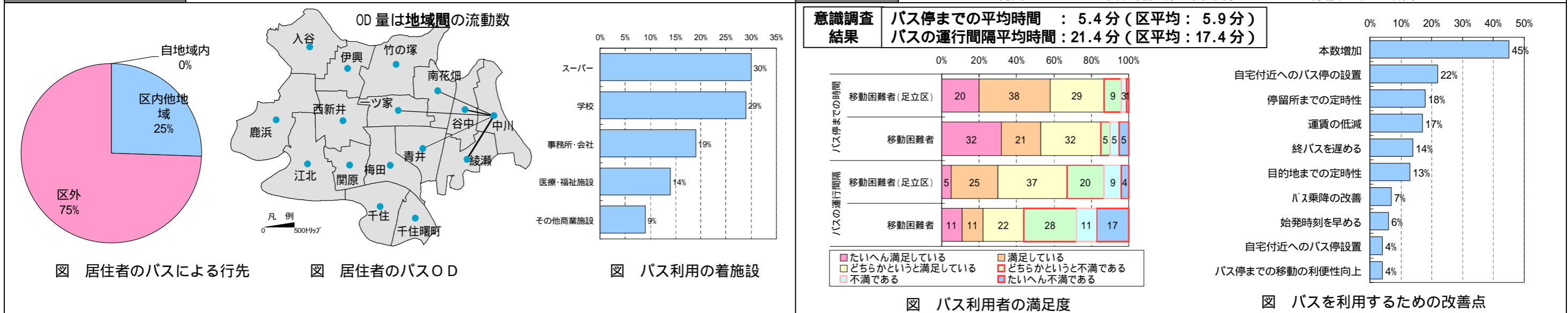
行き先 行先は自地域内もしくは区内他地域への移動割合が約5割

利用駅と駅までの手段 よく利用する駅割合は「亀有駅」が最も高く、約6割となっている
利用駅に移動困難者による違いはなく、移動困難者は徒歩で駅に行く割合が約6割を占めている
「亀有駅」までの主な端末手段は徒歩であり、バリア確保層もその傾向が強くまた、バス利用もそれぞれ高い



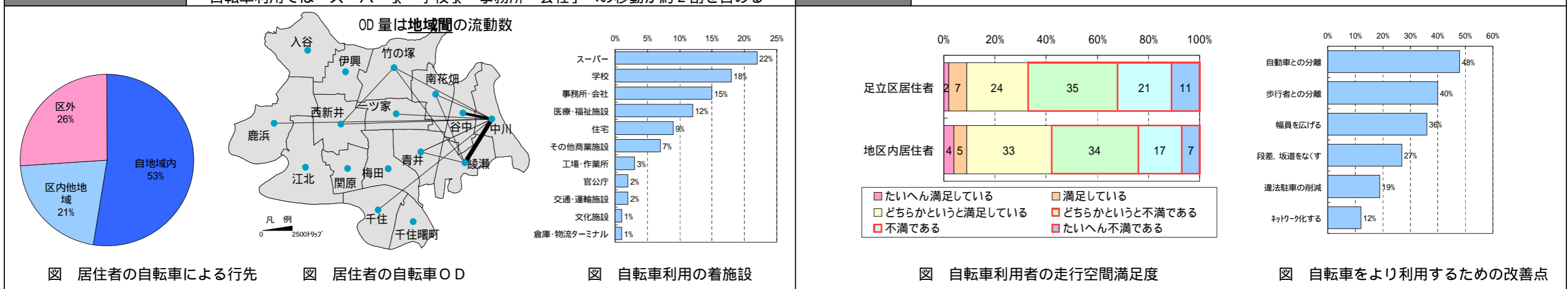
バス利用の行き先 バス利用者は主に「区外」への移動割合が約8割と高い
バスによる流動は、周辺地区が多い
バス利用では「スーパー」、「学校」への移動割合が約3割を占める

バス利用の満足度 バス停までの平均時間は5.4分と区平均より若干短く、移動困難者の「バス停までの時間」に対する『不満』が区全体と比較して若干高い
バスの運行間隔の平均時間は21.4分と区平均より長く、「バスの運行間隔」に対する『不満』が区全体と比較して高い
よりバスを利用するには「本数増加」、「自宅付近へのバス停設置」が改善点となっている



自転車利用の行き先 自転車利用者は「自地域内」への移動割合が約5割と高い
自転車による流動は、「綾瀬地区」、「谷中地区」が多い
自転車利用では「スーパー」、「学校」、「事務所・会社」への移動が約2割を占める

自転車利用の満足度 地区内居住者の走行空間に対する『不満』は足立区全体と比較して低い
より自転車を利用するには「自動車との分離」、「歩行者との分離」が改善点となっている



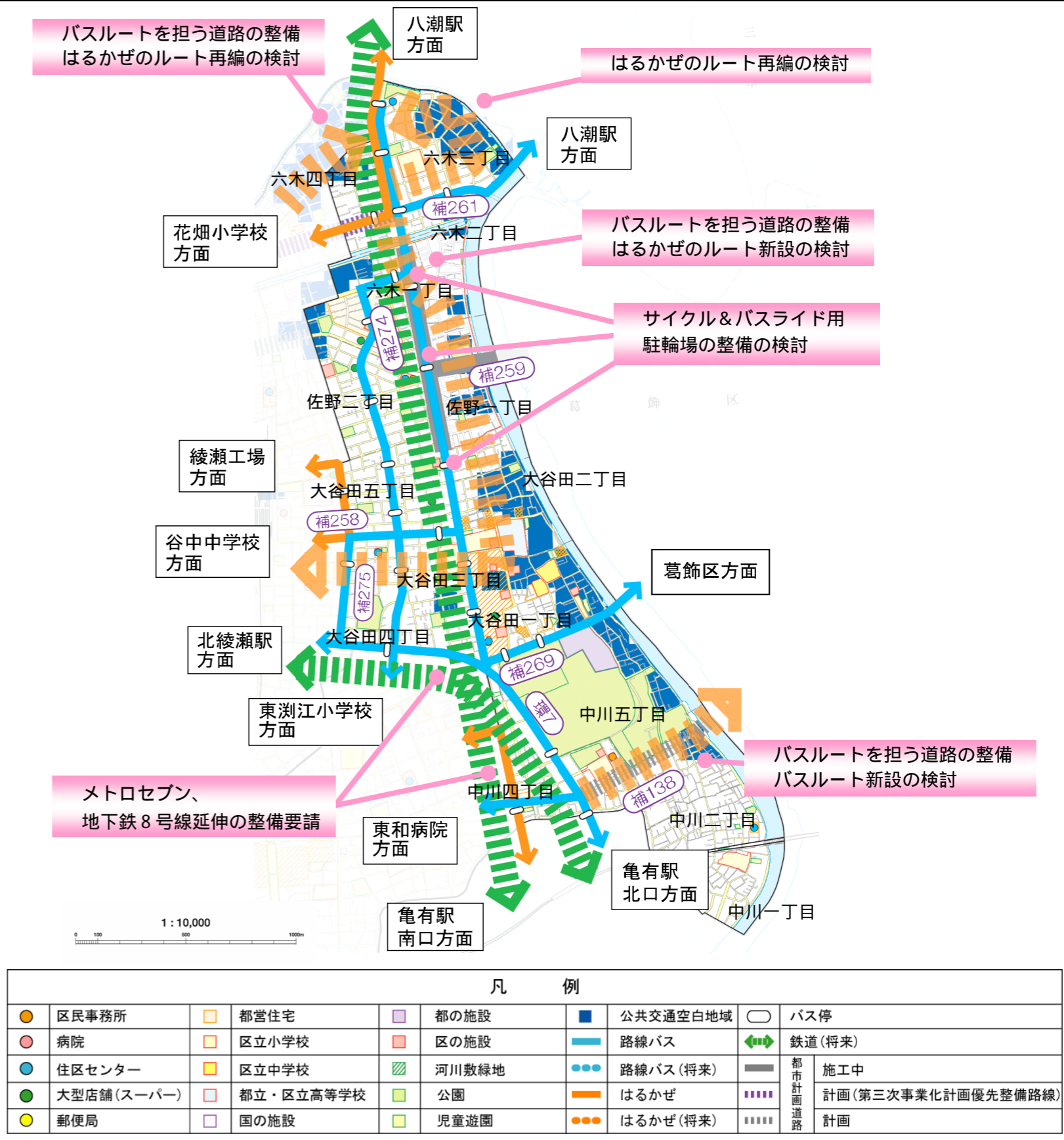
課題 地区内には外縁部に公共交通空白地域が複数存在している。公共交通空白地域には細街路が多いため、バスが走行できない状態になっている。

子育て世代とは25歳～39歳までの5歳未満の幼児と同居している女性とした。

中川地区の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

都市交通目標実現のための中川地区における交通施策イメージ

【対応交通施策】			
<p>公共交通施策 広域移動の支援 メトロセブン、地下鉄8号線延伸の整備要請 メトロセブンや地下鉄8号線延伸の整備を要請し、地区内の公共交通空白地域を解消 高齢者等の外出支援 バスルートを担当道路の整備 区画整理事業による仲通りの整備 「補助138号線」の整備 六木四丁目付近には地区計画があり、バスルートに資する道路拡幅の実施 バスルートの再編 六木三丁目の公共交通空白地域を解消する、はるかぜのルート変更を検討 六木二丁目、佐野一丁目および大谷田二丁目を経由し公共交通空白地域を解消するはるかぜの新設ルートを検討 中川二、五丁目の公共交通空白地域を解消する、はるかぜの新設ルートを検討 六木四丁目付近の地区計画における、道路拡幅が実施された場合にはるかぜのバスルート変更を検討</p>			
<p>交通結節点施策 モード間の円滑な乗り継ぎの実現 サイクル&バスライド用駐輪場の整備 「補助274号線」沿道にサイクル&バスライド用駐輪場の整備を検討</p>			
施策の実施時期			
施策メニュー	短期 (概ね5年)	中期 (概ね10年)	長期 (概ね20年)
メトロセブン、地下鉄8号線延伸の整備要請			
バスルートを担当都市計画道路の整備		区画整理事業による仲通りの整備	「補助138号線」の整備 六木四丁目付近の地区計画による道路拡幅
バスルートの再編の検討	六木三丁目付近のはるかぜ(第2弾)のバスルート変更	六木二丁目、佐野一丁目、大谷田二丁目付近のはるかぜのバスルート新設	中川二丁目付近のバスルート新設 六木四丁目付近のはるかぜのバスルート変更
サイクル&バスライド用駐輪場の整備	「補助274号線」沿いのバス停に整備		



凡 例							
● 区民事務所	□ 都営住宅	■ 都の施設	■ 公共交通空白地域	○ バス停			
● 病院	□ 区立小学校	■ 区の施設	— 路線バス	◀▶ 鉄道(将来)			
● 住区センター	□ 区立中学校	■ 河川敷緑地	— 路線バス(将来)	— 都市計画道路			
● 大型店舗(スーパー)	□ 都立・区立高等学校	■ 公園	— はるかぜ	— 施工中			
● 郵便局	□ 国の施設	■ 児童遊園	— はるかぜ(将来)	— 計画(第三次事業化計画優先整備路線)			
				— 計画			

施策の実施時期は、今後関係部署、関係機関と調整の上、決定する。

足立区都市交通マスタープラン検討の枠組み

