

第四回 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3回委員会での議事と本委員会の論点	1
I. 各交通手段の利用形態再整理	2
II. 足立区の将来都市像	
(1) 基本構想による足立区の将来都市像	9
(2) 都市計画マスタープランによる足立区の将来都市像	9
III. 足立区の将来展望（交通像）	10
IV. これからの交通政策に求められる視点	
(1) 需要動向の変化に伴う生活行動の変化	11
(2) 足立区の都市交通の目指すべき目標	12
(3) これからの交通政策に求められる視点	12
(4) 将来需要動向を見据えた 交通手段等に求められる役割	13
V. 足立区都市交通マスタープラン検討の枠組み	14

平成22年11月17日（水）

0. 第3回委員会での議事と本委員会の論点

(1) 第3回委員会での議論

【足立区交通実態の視点】

- 現在は平均値の議論（足立区全域の議論）であり、平均的なことは分かるけれども、細かいところを踏まえ検討頂きたい。
- 足立区外に居住している人で、足立区が就業地で足立区に訪問している方もいるはずであり、その方達がどのように足立区内の拠点駅に来ているか等も分析する必要がある。
- 現状把握でパーソントリップの分析結果は、実際に顕在化している交通の状況と理解している。しかし、動くことができず、交通行動が実現できない方が実際困っており、そのような方のニーズもあると思う。

【マスタープラン検討の視点】

- 「交通施策の方向性」に「求められる役割」が出ているが、現状の交通状況・サービス水準を前提に整理している。今後、記載内容について議論を重ねる必要がある。
- 「今後の取組のイメージ案」に記載されている、デマンド型運行などは、「求められる役割」と比較すると、飛んでいる感がある。データから見えない政策論について、議論をしなければいけない。
- 健常者をターゲットにした交通政策からどこまで裾野を伸ばすのか。既存の施策にプラスαの新しい政策が出てくるかが疑問である。政策の方向性については議論が必要と思う。
- 将来展望をしっかりと議論し、それを克服するための交通マスタープランを作らなければいけないため、次回以降は将来展望を提示していくことが必要と思う。

(2) 本委員会の論点

- ・ 前回委員会で提示したフォアキャスト（現状追認での考え方）での「交通施策の方向性」での議論を踏まえ、将来都市像及び将来都市交通像を踏まえたバックキャスト（将来目標を定め必要な施策を実施する考え方）での「交通施策の方向性」を提示し、「これからの交通政策に求められる視点」について議論して頂きたい。

I. 各交通手段の利用形態再整理について

- ・ 区内を16地域に分割し、各交通手段の利用形態を再整理するとともに、交通課題について報告する。

II. 足立区の将来都市像

- ・ 総合計画や都市計画マスタープランで示されている将来都市像を整理している。
- ・ 足立区都市交通マスタープランの前提条件として上位計画の将来都市像についてご報告する。

III. 足立区の将来展望（交通像）

- ・ 概ね20年後の都市交通像を展望するうえで、すう勢的（現状の交通行動特性や交通環境が変わらないとした場合）に推移した場合の足立区全域及び地域別の将来交通需要動向を整理している。
- ・ この将来都市交通像を踏まえた交通課題に加え、概ね20年後を見据えた都市交通マスタープランに配慮すべき事項についてご意見を伺いたい。

IV. これからの交通政策に求められる視点

- ・ 将来都市交通像を踏まえ、都市交通マスタープランの基本方針、基本目標について整理するとともに、各交通手段に求められる役割を整理している。
- ・ 将来都市交通像を見据えた基本方針や基本目標、交通手段に求められる役割についてご意見を伺いたい。

I. 各交通手段の利用形態再整理

① バス利用実態

○高齢者の「バス停までの時間」に対する不満足度が高くなっている地域は、高齢化率が高く、公共交通不便地域やバス停圏外が存在している千住曙町地域、梅田地域、竹の塚地域、南花畑地域、関原地域、江北地域となっている。

○千住曙町地域、梅田地域、関原地区は、高齢者の「バス停までの平均時間」も足立区平均より高くなっている。

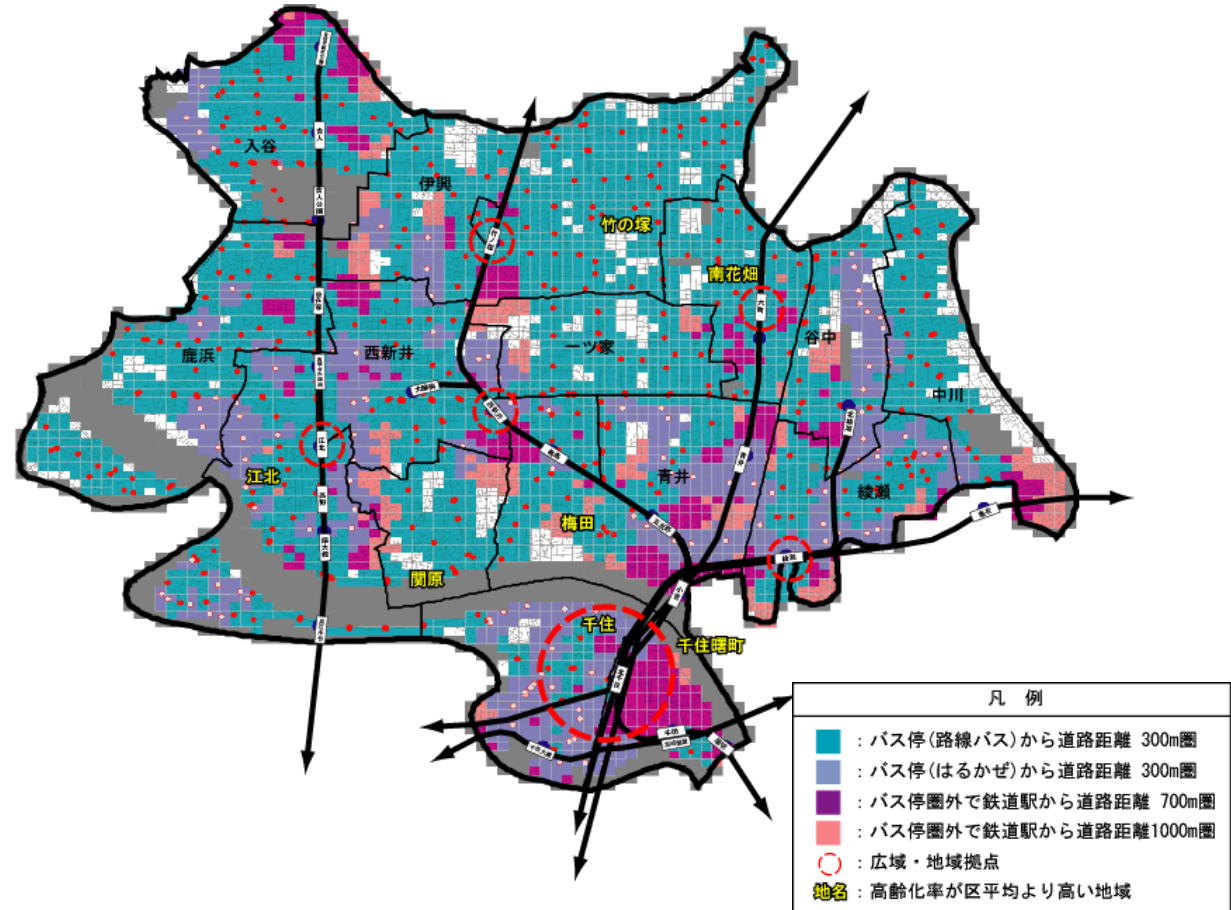


図 公共交通不便地域

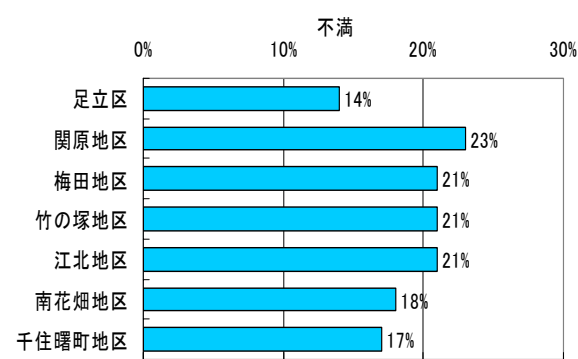


図 地域別の「バス停距離」不満足度

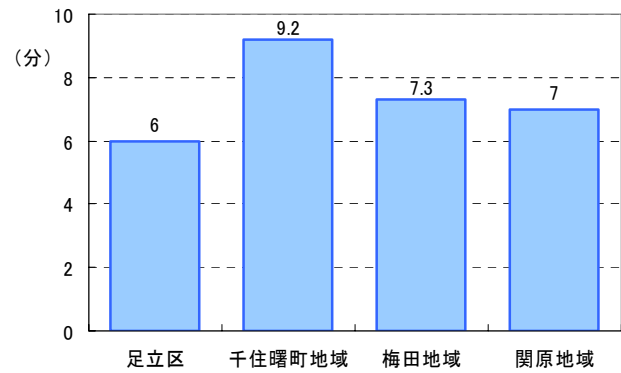


図 高齢者の「バス停までの平均時間」

出典：H21 足立区民意調査

表 各地域のバス利用実態

地域※1)	高齢化率	実態					
		行先※2)		不満足度※3)		利用実態※3)	
		エリア	施設	バス停までの時間	運行間隔	バス停までの時間	運行間隔
青井地域	21.8%	区内他地域	医療・福祉施設	約13%	約55%	5.8分	19.0分
綾瀬地域	16.4%	自地域内	医療・福祉施設、その他商業施設	約16%	約35%	5.1分	15.7分
千住曙町地域	23.6%	区内他地域、区外	官公庁	約28%	約59%	10.2分	14.5分
千住地域	24.5%	自地域内	学校	約8%	約34%	5.8分	16.3分
中川地域	20.2%	区外	スーパー	約20%	約58%	5.4分	21.4分
梅田地域	22.0%	区内他地域	医療・福祉施設、事務所・会社、スーパー	約16%	約36%	7.3分	21.2分
一ツ家地域	21.1%	区内他地域、区外	医療・福祉施設	約16%	約38%	6.5分	15.0分
竹の塚地域	24.4%	自地域内	医療・福祉施設	約17%	約48%	5.3分	18.2分
南花畑地域	23.9%	区内他地域	学校	約12%	約42%	4.6分	17.3分
谷中地域	16.4%	区内他地域	スーパー	約18%	約35%	4.9分	16.9分
関原地域	26.0%	区内他地域	スーパー	約18%	約37%	6.7分	17.6分
江北地域	27.5%	区外	医療・福祉施設	約22%	約53%	5.6分	18.7分
鹿浜地域	20.3%	区外	医療・福祉施設	約23%	約45%	5.2分	15.9分
入谷地域	20.1%	自地域内	医療・福祉施設	約8%	約40%	5.7分	18.0分
伊興地域	20.9%	区外	医療・福祉施設	約30%	約50%	8.5分	16.3分
西新井地域	21.7%	区外	事務所・会社	約15%	約28%	7.0分	15.3分
足立区	21.9%	—	—	約17%	約43%	5.9分	17.4分

※網掛け部分は区平均より高い地域

※1)：パーソントリップ調査による小ゾーン（検討できる最小単位）の地域。

※2) 出典：平成20年度東京都市圏PT調査および平成21年足立区PT調査より

地域内居住者のバス利用行先エリアとして「自地域内」、「区内他地域」、「区外」の中で最も割合が高い箇所を記載、施設は最も割合が高い施設を記載。

※3) 出典：平成20年区民意調査より

② 自転車利用実態

○高齢者の「走行空間」に対する不満足度が高くなっている地域は、荒川沿いの千住地域、青井地域、梅田地域、関原地域、江北地域、鹿浜地域や谷中地域となっている。
 ○特に青井地区、関原地区は、高齢者の不満足度が9割近くあり、非常に不満足度が高くなっている。

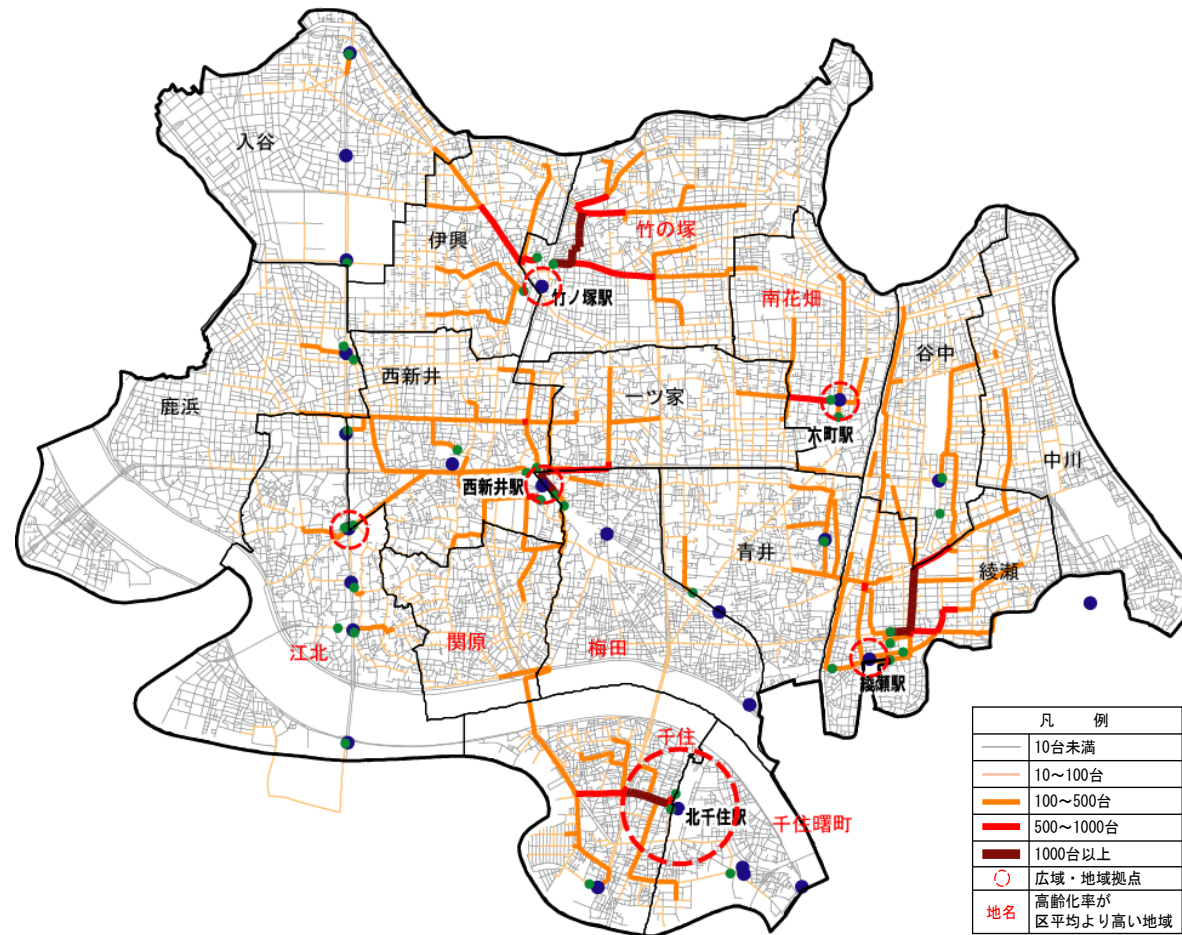


図 自転車利用地域間流動

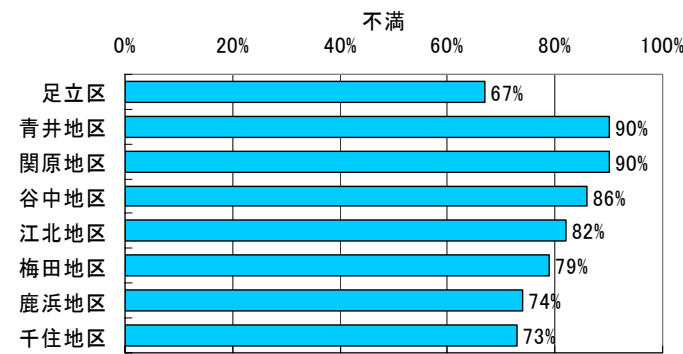


図 地域別の高齢者の「自転車走行空間」不満足度

出典：H21 足立区民意調査

表 各地域の自転車利用実態

地域※1)	実態			不満足度※3)
	高齢化率	行先※2)		
		エリア	施設	
青井地域	21.8%	自地域内	学校	約 82%
綾瀬地域	16.4%	自地域内	学校	約 66%
千住曙町地域	23.6%	自地域内	学校	約 62%
千住地域	24.5%	自地域内	学校	約 69%
中川地域	20.2%	自地域内	スーパー	約 58%
梅田地域	22.0%	自地域内	学校	約 76%
一ツ家地域	21.1%	区内他地域	スーパー	約 73%
竹の塚地域	24.4%	自地域内	スーパー	約 63%
南花畑地域	23.9%	自地域内	事務所・会社	約 69%
谷中地域	16.4%	区内他地域	学校	約 70%
関原地域	26.0%	自地域内	スーパー	約 81%
江北地域	27.5%	自地域内	スーパー	約 69%
鹿浜地域	20.3%	自地域内	事務所・会社	約 70%
入谷地域	20.1%	自地域内	スーパー	約 61%
伊興地域	20.9%	自地域内	学校	約 61%
西新井地域	21.7%	自地域内	スーパー	約 58%
足立区	21.9%	—	—	約 67%

※網掛け部分は区平均より高い地域

※1)：パーソントリップ調査による小ゾーン（検討できる最小単位）の地域

※2) 出典：平成20年度東京都市圏PT調査および平成21年足立区PT調査より

地域内居住者のバス利用行先エリアとして「自地域内」、「区内他地域」、「区外」の中で最も割合が高い箇所を記載、施設は最も割合が高い施設を記載。

※3) 出典：平成20年区民意調査より

①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

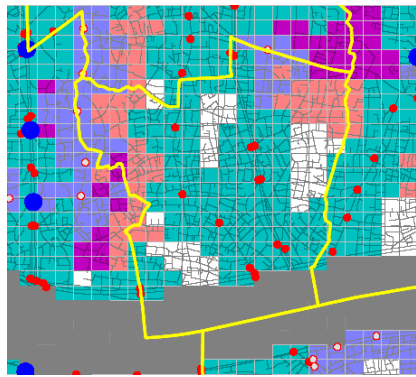


図 公共交通空白地域

②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

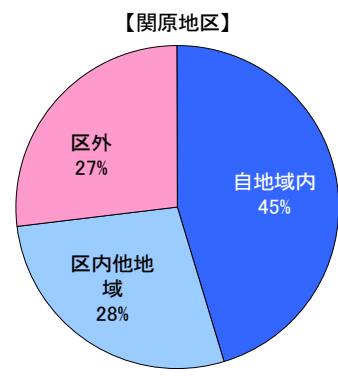


図 居住者の行き先構成

③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
◆利用駅で高齢者は「大師前駅」が3番目に多く、高齢者はバスで駅に行く割合が約5割を占めている
◆「北千住駅」までの主な端末手段は、バスであり、高齢者はその傾向がより強い

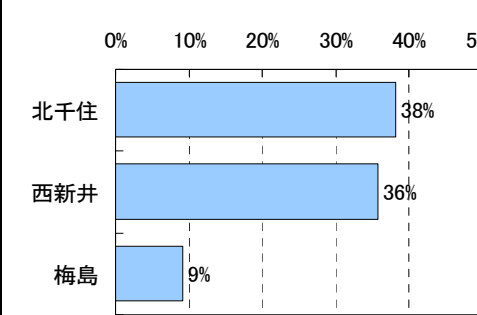


図 居住者の利用駅構成

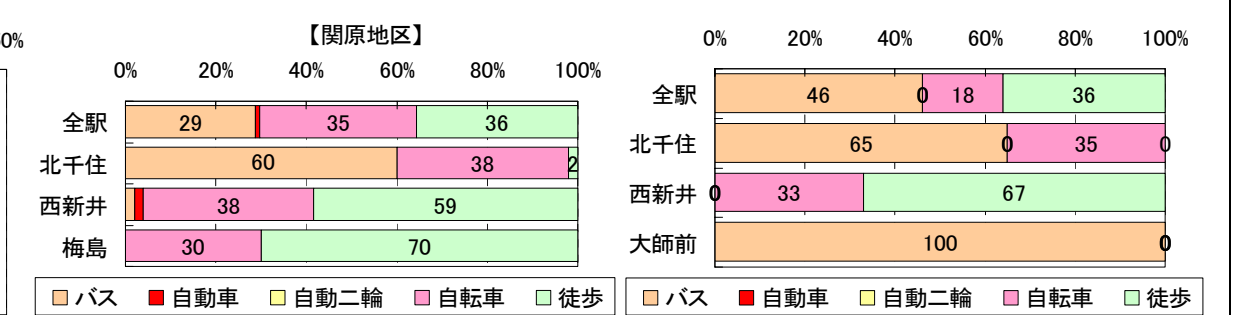


図 居住者の駅端末手段割合

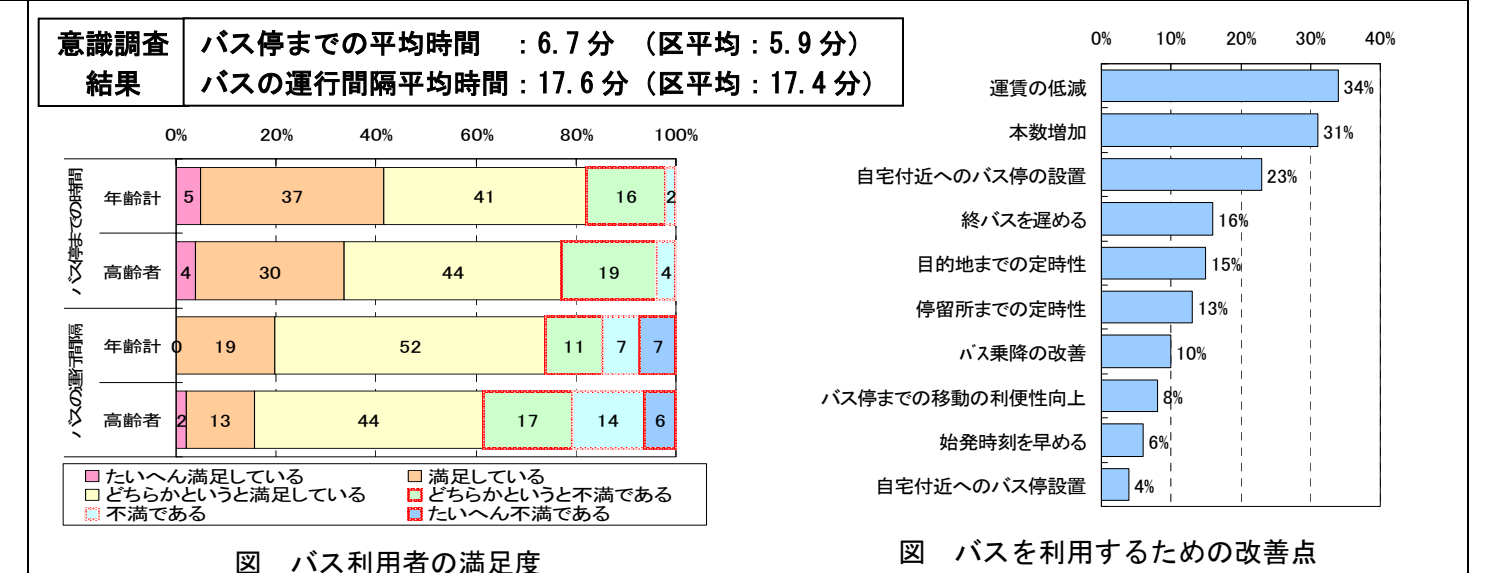
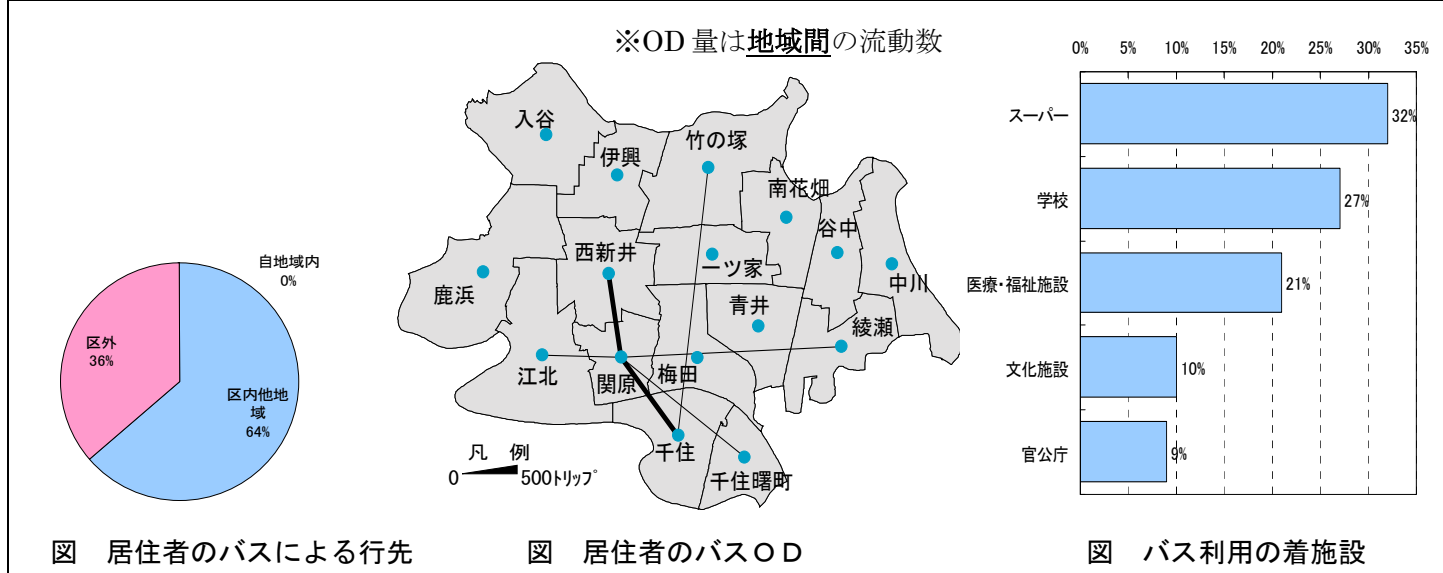
(上位3位のみ掲載) (左図：年齢計 右図：高齢者)

④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

⑤バス利用の満足度

◆バス停までの平均時間は6.7分と区平均より若干長く、高齢者の「バス停までの時間」に対する『不満』が地域全体と比較して高い
◆バスの運行間隔の平均時間は17.6分と区平均より若干長い「バスの運行間隔」に対する『不満』が地域全体と比較して高い
◆よりバスを利用するには「運賃の低減」、「本数増加」が改善点となっている

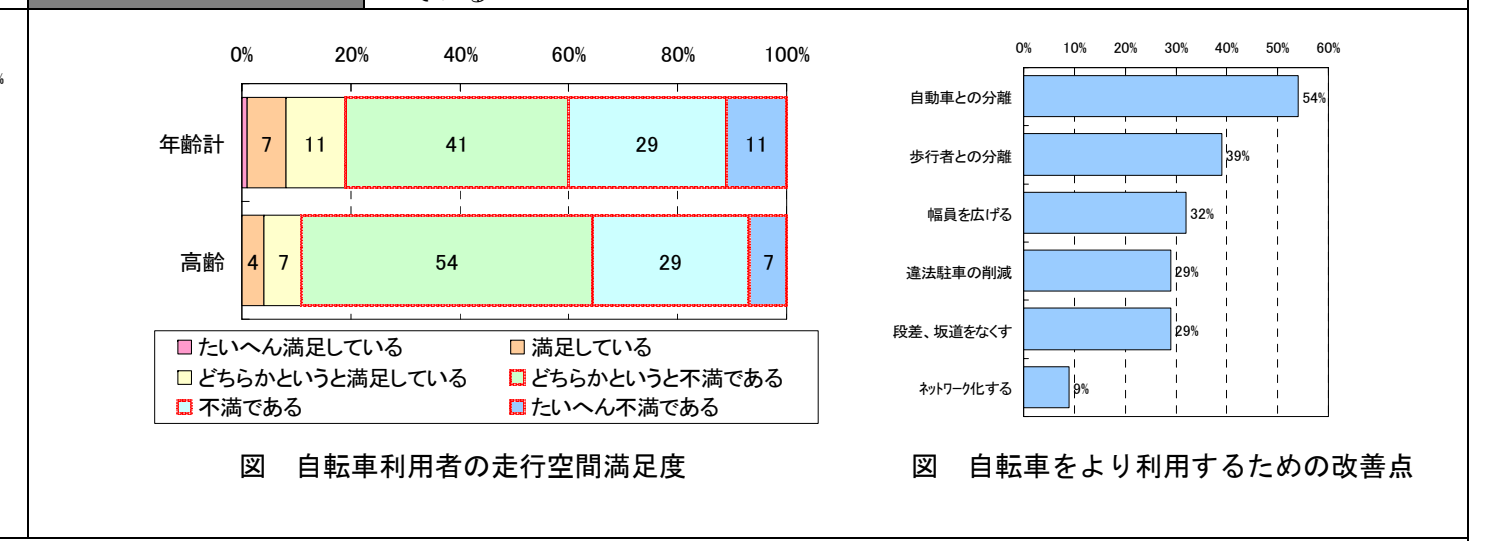
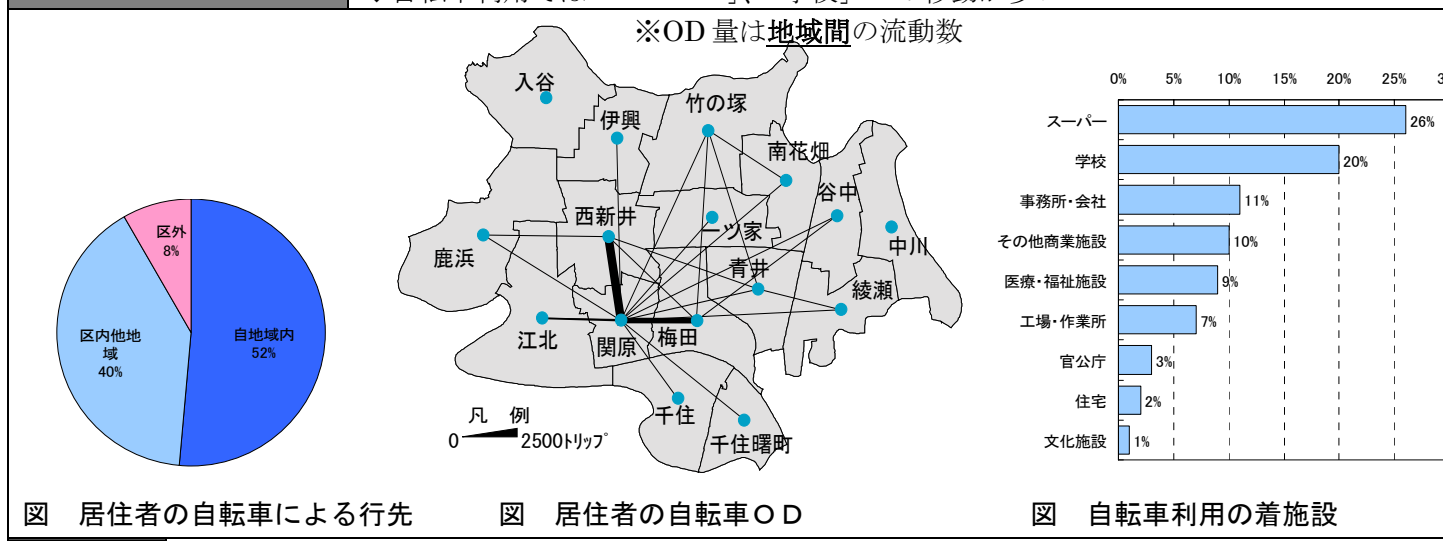


⑥自転車利用の行き先

◆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

⑦自転車利用の満足度

◆高齢者の走行空間に対する『不満』が地域全体と比較して高い
◆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 ◆公共交通不便地区が多くかつ高齢化率が高い地区であるため、高齢者のバスに対する『不満』を解消し、高齢者の活力ある生活を支える必要がある。
◆西新井地区間、梅田地区間の流動が多い中、自転車走行空間に対する高齢者の不満を解消し、利便性の高い移動空間を構築する必要がある。

竹の塚地区 人口 64.3 千人 (区内シェア : 10%) 高齢者数 15.7 千人 (区内シェア : 11%) 高齢化率 24.4% (区平均 21.9%) (2010 年 4 月 1 日時点)

①公共交通空白地域

◆公共交通空白地域が点在している

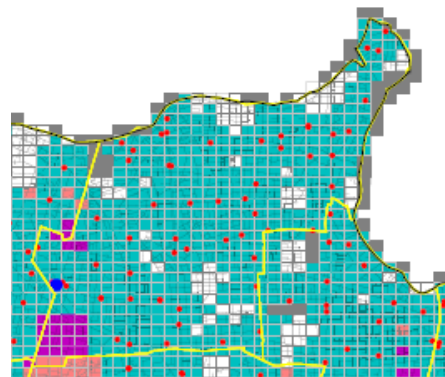


図 公共交通空白地域

②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

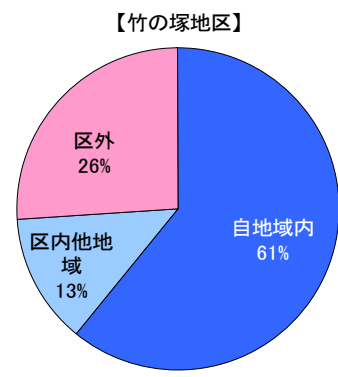


図 居住者の行き先構成

③利用駅と駅までの手段

◆よく利用する駅割合は「竹ノ塚駅」が最も高く、約 8 割となっている
 ◆利用駅に年齢層による違いはなく、高齢者は徒歩で駅に行く割合が約 6 割を占めている
 ◆「竹ノ塚駅」までの主な端末手段は、徒歩であり、高齢者はその傾向がより強く、バス利用も高い

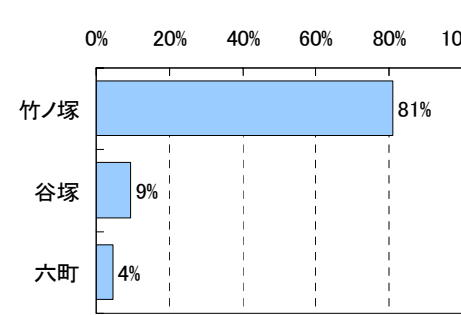


図 居住者の利用駅構成

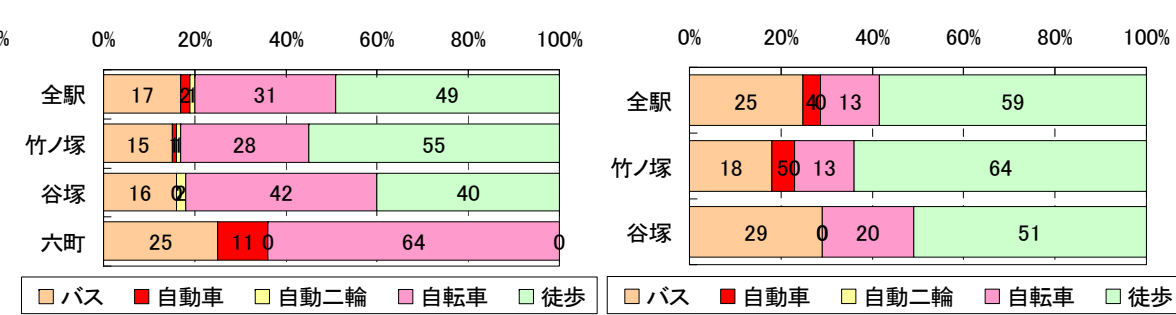


図 居住者の駅端末手段割合 (上位 3 位のみ掲載) (左図 : 年齢計 右図 : 高齢者)

④バス利用の行き先

◆バス利用者は主に「自地域内」、「区内他地域」への移動割合がそれぞれ約 4 割を占める
 ◆バスによる流動は、「千住地区」、「一ツ家地区」、「青井地区」が多い
 ◆バス利用では「医療・福祉施設」への移動割合が約 2 割を占める

⑤バス利用の満足度

◆バス停までの平均時間は 5.3 分と区平均より若干短く、高齢者の「バス停までの時間」に対する『不満』が地域全体と比較して若干高い
 ◆バスの運行間隔の平均時間は 18.2 分と区平均より短く、「バスの運行間隔」に対する『不満』が地域全体と比較して低い
 ◆よりバスを利用するには「本数増加」、「運賃の低減」が改善点となっている

意識調査結果 バス停までの平均時間 : 5.3 分 (区平均 : 5.9 分)
 バスの運行間隔平均時間 : 18.2 分 (区平均 : 17.4 分)

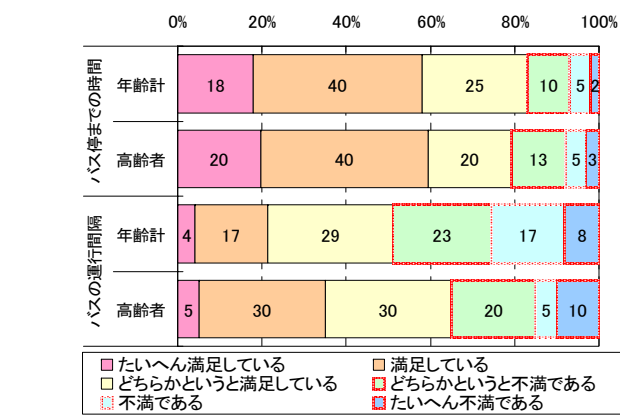


図 バス利用者の満足度

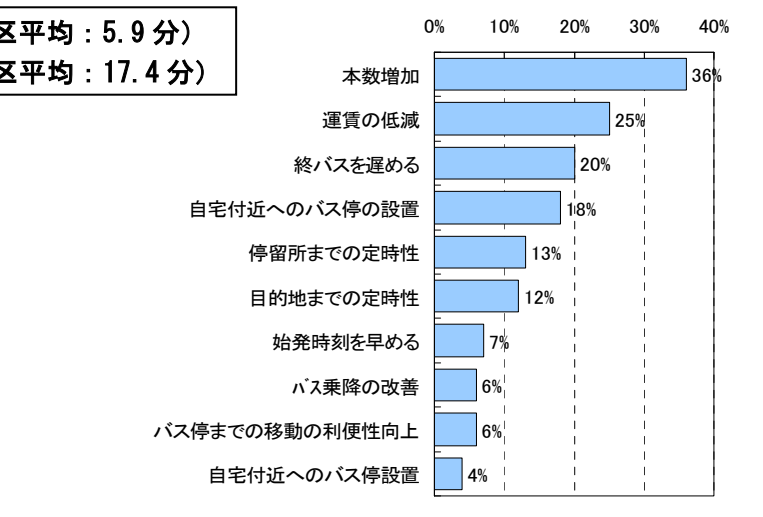


図 バスを利用するための改善点

⑥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 8 割と高い
 ◆自転車による流動は、「伊興地区」、「一ツ家地区」、「南花畑地区」が多い
 ◆自転車利用では「スーパー」、「学校」への移動が約 2 割を占める

⑦自転車利用の満足度

◆高齢者の走行空間に対する『不満』が地域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

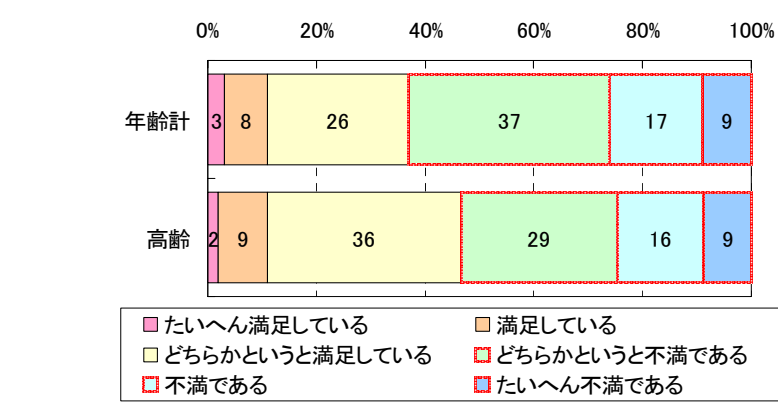


図 自転車利用者の走行空間満足度

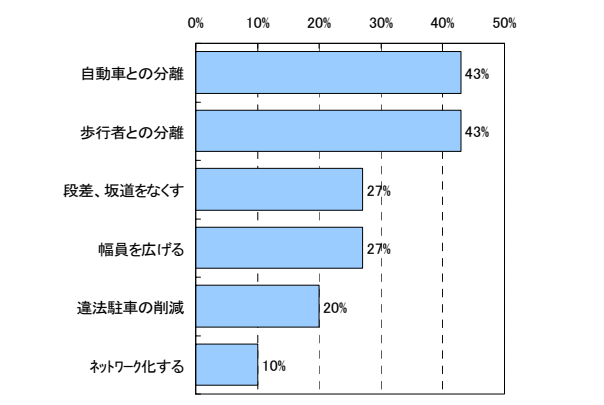
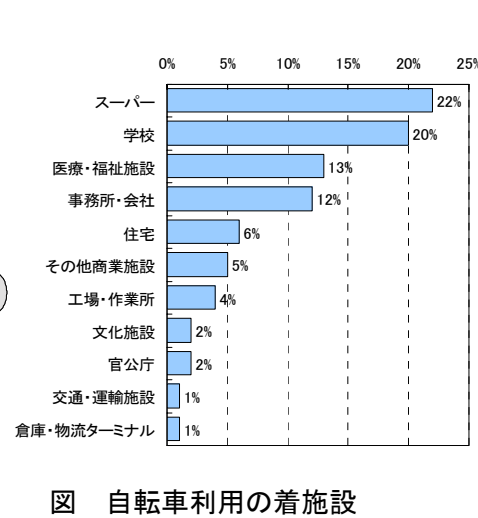
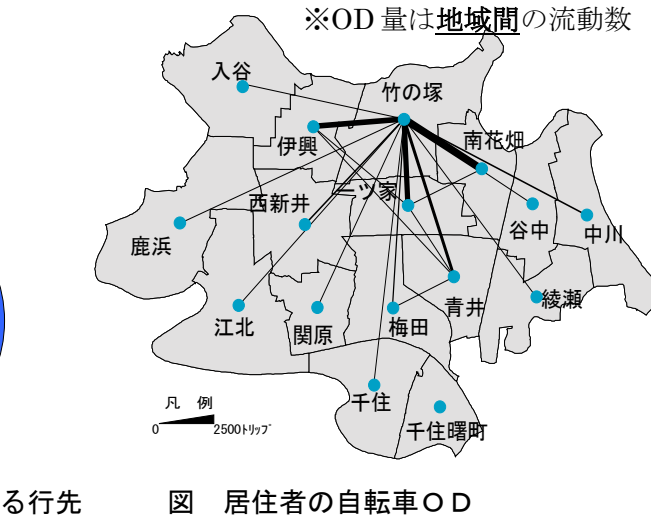
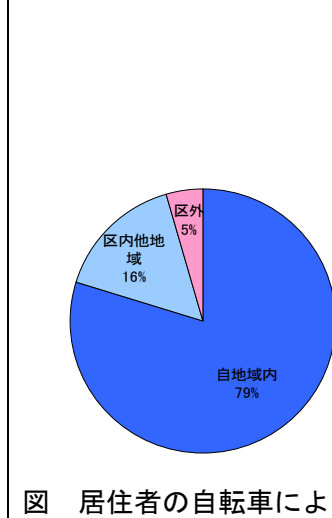


図 自転車をより利用するための改善点



課題 ◆公共交通不便地区が多くかつ高齢者数も多く高齢化率も高い地区であるため、高齢者のバスに対する『不満』を解消し、高齢者の活力ある生活を支える必要がある。
 ◆伊興地区間、一ツ家地区間、南花畑地区間の流動が多い中、歩車分離など自転車走行空間に対する不満を解消し、利便性の高い移動空間を構築する必要がある。

表 鉄道駅周辺及び駅舎のバリアフリー対応状況

駅名	駅周辺 歩道ネットワーク整備状況※1)		駅舎 バリアフリー状況※2)		改札からの 乗り換え案内※3)		
	整備 状況	備考	整備 状況	備考	整備 状況	備考	
拠点駅	北千住	△	・病院や小学校の周辺道路及び駅から施設までは歩道でネットワーク化されていない。	△	・一部経路で車イス利用者が代替路を利用しないと通行できない	△	
	綾瀬	○	・駅から病院や小学校までは歩道がネットワーク化されている。	×	・車イス利用者が利用できない経路がある ・平成24年度までにバリアフリー整備を実施予定	×	案内無し
	西新井	△	・一部小学校まではネットワーク化されていない。	○		△	行先系統案内無し
	竹ノ塚	△	・一部小学校まではネットワーク化されていない。	○		△	行先系統案内無し
	六町	△	・近接保育園まではネットワーク化されていない。	△	・一部経路で車イス利用者が代替路を利用しないと通行できない	○	
	江北	△	・近接保育園には歩道が整備されていない。	○		○	
その他駅	北綾瀬	○	・駅を中心に歩道がネットワーク化されており、ほぼ全ての施設までが整備されている。	○		×	案内無し
	牛田	△	・病院の周辺道路及び駅から病院までは歩道でネットワーク化されていない。	○		-	周辺に乗場無し
	堀切	△	・病院までは歩道でネットワーク化されていない。	×	・「堀切駅」では車イス利用者が利用できない経路がある	-	周辺に乗場無し
	京成関屋	△	・病院や保育園、小学校の周辺道路及び駅から施設までは歩道でネットワーク化されていない。	○		-	周辺に乗場無し
	千住大橋	○	・駅から周辺施設までは歩道がネットワーク化されている。	○		-	周辺に乗場無し
	小菅	×	・駅から歩道が整備されていない。	○		-	周辺に乗場無し
	五反野	△	・一部小学校まではネットワーク化されていない。	○		×	案内無し
	梅島	△	・駅東側は歩道がネットワーク化されているが、駅西側方面の道路で歩道が設置されていない。	○		×	案内無し
	大師前	○	・駅から病院までは歩道がネットワーク化されている。	○		○	
	青井	△	・保育園前の道路は歩道が整備されているが、駅からネットワーク化されていない。	△	・一部経路で車イス利用者が代替路を利用しないと通行できない	○	
	見沼代親水公園	○	・小学校までは緑道によってネットワーク化されている。	○		○	
	舎人	○	・駅を中心として東西南北に歩道がネットワーク化されている。	○		○	
	舎人公園	○	・駅を中心として東西南北にネットワーク化されている。	○		○	
	谷在家	△	・駅の西側方面は保育園周辺に歩道が整備されていない。	○		○	
	西新井大師西	○	・駅を中心に全ての方向に歩道がネットワーク化されている。	○		○	
	高野	○	・駅から保育園までは歩道のネットワーク化が整備されている。	○		○	
	扇大橋	△	・駅周辺にある施設は駅からネットワーク化されていない。	○		○	

③ 駅および駅周辺実態

○足立区基本構想で広域、地域拠点に指定されている北千住駅、綾瀬駅、西新井駅、竹ノ塚駅、六町駅、江北駅周辺では歩道ネットワークが概ね整備されているが、江北駅は一部の小学校までの歩道がネットワーク化されていない。
 ○広域、地域拠点駅の駅舎バリアフリー状況では、綾瀬駅の出口⇄改札、改札⇄ホームで車イス利用者が利用できなくなっている。また、北千住駅の東京メトロの一部出口⇄改札、六町駅の一部出口⇄改札で車イス利用者のバリアフリー未対応経路があり、代替路を利用する構造になっている。
 ○区内24駅ではほぼ全ての駅舎でバリアフリーは整備済みだが、バリアフリー法対象外（平均乗降客数5,000人/日未満）の堀切駅（平均乗降客数3,161人/日）はホーム間のバリアフリーが済んでいないため、車イス利用の利用者が逆ホームに行けない構造になっている。
 ○広域、地域拠点駅の駅前広場整備状況では、全ての駅に駅前広場が整備されている（北千住駅は東口を整備中）が、西新井駅では、駅前広場の外にバス停があるなど円滑な交通結節機能を果たしていない箇所もある。

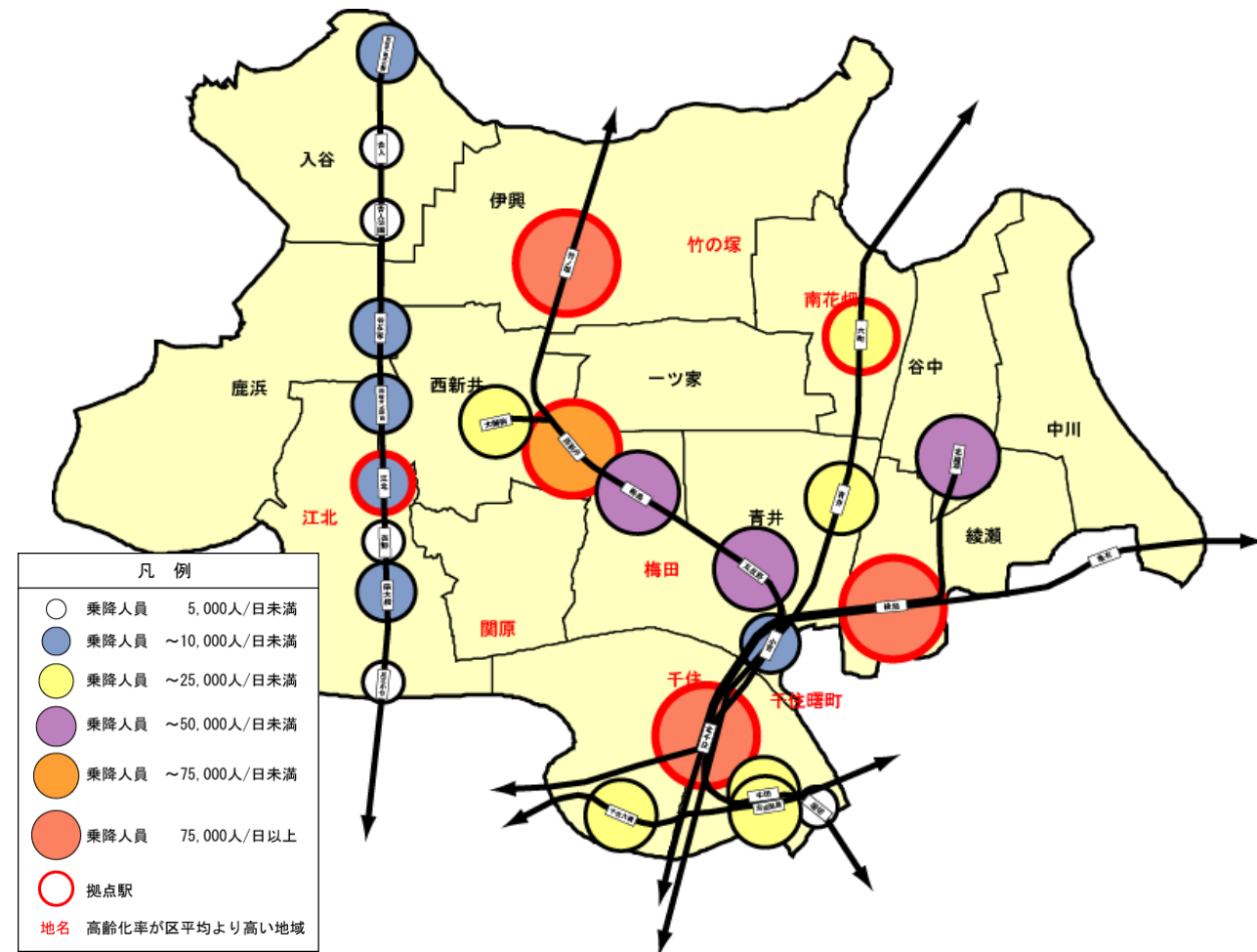


図 足立区内1日平均駅乗降客数

※1)：足立区調査結果より。概ね500m以内の国道、都道、区道の歩道整備状況。駅から周辺施設（学校、病院）まで歩道でネットワーク化されていれば「○」、一部の施設までに歩道ネットワークがなければ「△」、駅から施設までに歩道ネットワークがなければ「×」とした。
 ※2)：鉄道事業者各社が公表している駅構内図及び足立区が平成21年に実施した鉄道事業者へのアンケート結果より各出口からホームまでバリアフリー整備が実施されていれば「○」、代替路がある場合は「△」、代替路がない場合は「×」とした。
 ※3)：鉄道事業者各社が公表している駅構内図及び足立区が平成21年に実施した鉄道事業者へのアンケート結果よりバス行先までの案内がある場合は「○」、乗場案内のみの場合は「△」、案内がない場合は「×」とした。

綾瀬駅 乗降人数 90,828人 (平成20年1日平均 数字で見る足立(平成21版)参照)

①利用者分布

- ◆綾瀬地域からの利用が多く、周辺地域からも利用者が集まっている。
- ◆高齢者は、バス利用割合が32%と相対的に高く、自転車利用割合が低い。
- ◆自転車利用者は周辺地域からの利用があり、特に綾瀬地域、中川地域、谷中地域からの利用が多くなっている。また、葛飾区に隣接しており、当該区からの利用も多い。

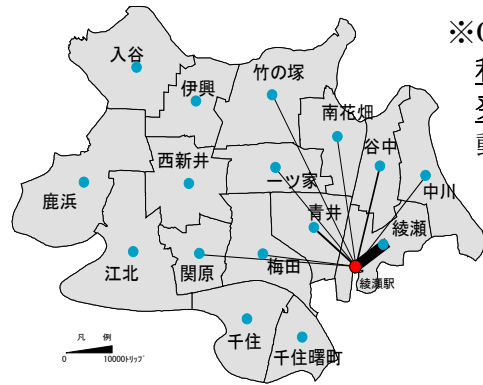


図 利用者分布

※OD量は駅利用者の出発地域の流動数

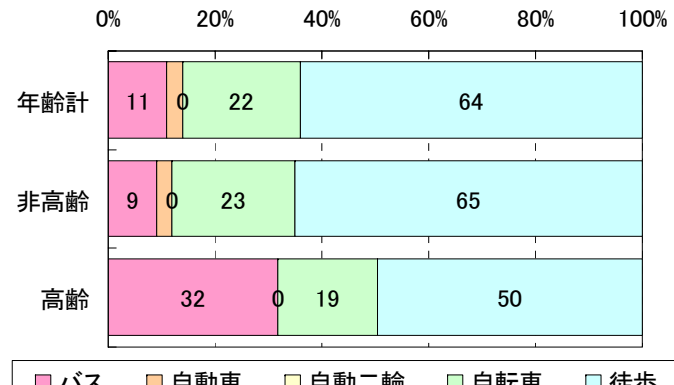


図 高齢・非高齢別の駅までの交通手段(自宅発目的のみ)

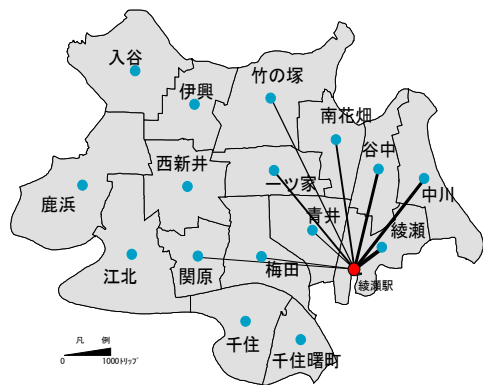


図 バス利用者分布

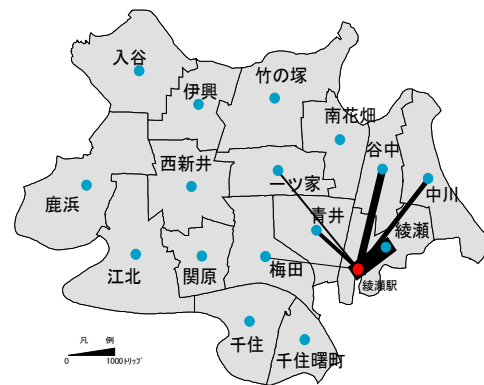


図 自転車利用者分布

②駅周辺施設

- ◆駅500m近辺には病院が1つ立地し、区の施設、学校、公園等が複数立地している。
- ◆駅から病院や小学校までは歩道がネットワーク化されている。駅北側では南側と比較して歩道整備が進んでいる。

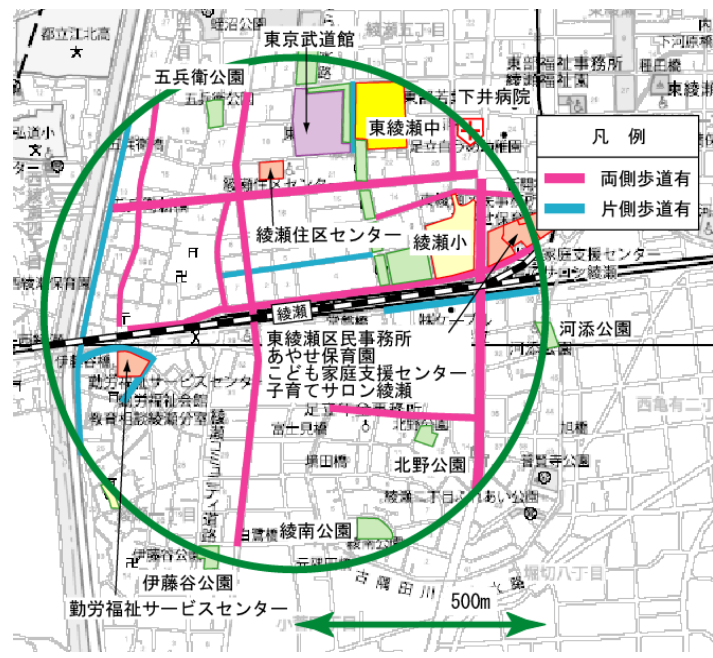


図 駅周辺(500m)の公共公益施設

③バリアフリー対策 状況及び今後の対策

現状	◆西口から西改札、西改札からホームまでの経路で車いす利用者が利用できなくなっている。
ニーズ	◆
事業者側の今後の対策予定	◆西出口から西改札に「スロープ」を設置する予定。 ◆東、西ともに出口から改札までに「誘導点字ブロック」を設置する予定。 ◆西改札からホームまでに「車いす対応エスカレーター」を設置する予定。

改札	設置階			バリアフリー設備		備考
	出口	改札	ホーム	出口～改札	改札～ホーム	
東出口改札	1階	1階	2階	車いすスロープ	エレベーター エスカレーター 車いす対応エスカレーター	改札からバス、タクシーへの乗場案内無し
西出口改札	1階	1階	2階	-	エスカレーター	改札からバス、タクシーへの乗場案内無し

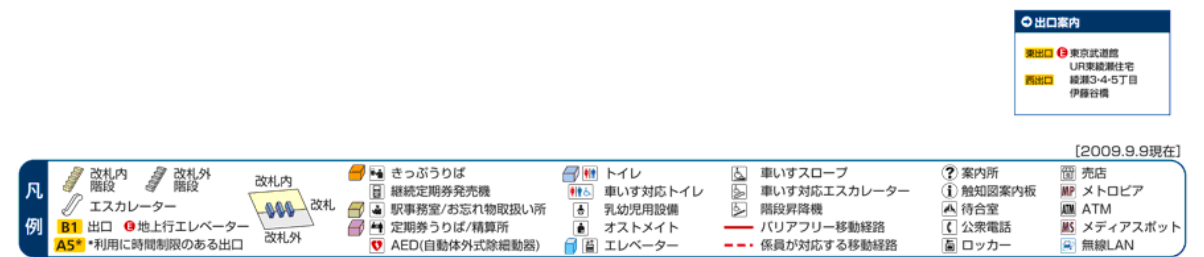
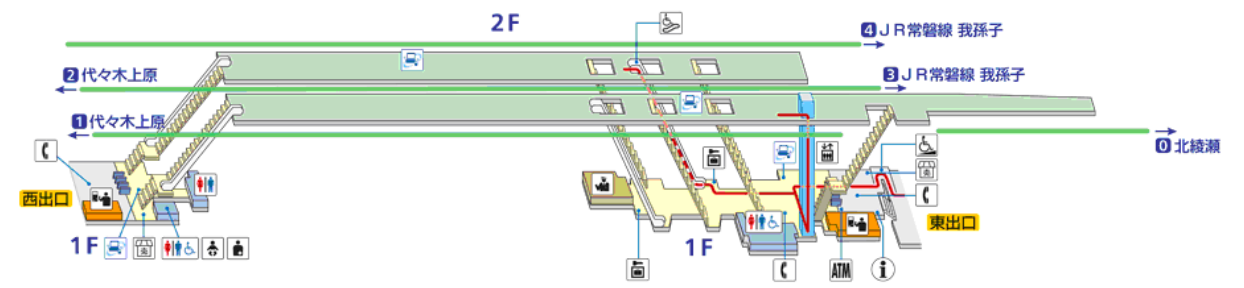


図 駅構内図

④駅前広場

- ◆高架下に駅前広場が整備されており、バス乗降所やタクシープールがある。また、駅北側道路沿いにもバス乗降所がある。
- ◆バス乗降所やタクシープールが高架橋の下にあり、利用者から暗いなど不満が高い。

駅北側(広場無)				駅高架下(広場有)			
バス乗降所数		ピーク時バス発着本数	タクシープール	バス乗降所数		ピーク時バス発着本数	タクシープール
広場内	広場外			広場内	広場外		
0	5	53	有	6	0	72	無

※ピーク時：7時

綾瀬駅の特徴

- ◆周辺の綾瀬地域からの利用が多く、周辺地域からの利用もある。バリアフリーは一部対応していない箇所もあるが今後整備される予定である。
- ◆駅前広場には高架下にバス乗降所が整備されているが駅前広場内に全てのバスが発着できる構造となっておらず円滑な交通結節機能を有していない。
- ◆駅周辺施設まではおおむね歩道のネットワーク化が整備されている。

西新井駅		乗降人数 58,796人 (平成20年1日平均 数字で見る足立(平成21版)参照)
①利用者分布	<ul style="list-style-type: none"> ◆西新井地域からの利用が多く、区内の周辺各地域からも利用がある。 ◆高齢者は、バス利用割合が15%と相対的に高く、自転車利用割合が低い。 ◆バス利用者は鹿浜地域、江北地域などの遠くからの利用があり、自転車利用者は西新井地域、一ツ家地域からの利用が多くなっている。 	



図 利用者分布

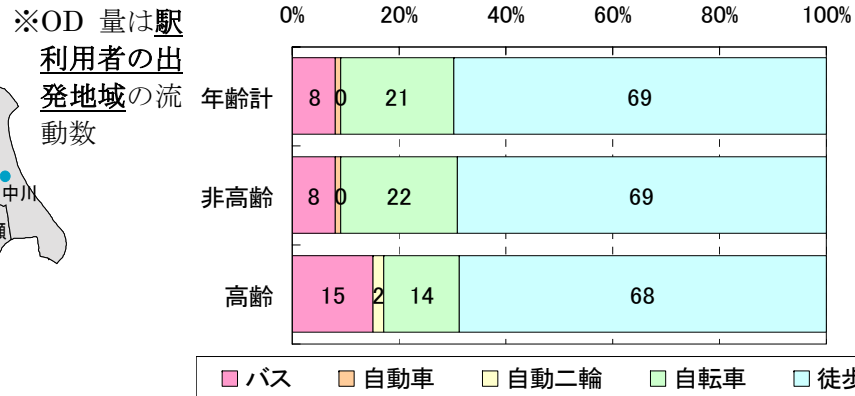


図 高齢・非高齢別の駅までの交通手段(自宅発目的のみ)

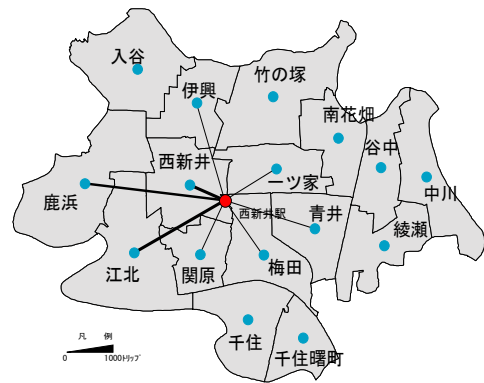


図 バス利用者分布

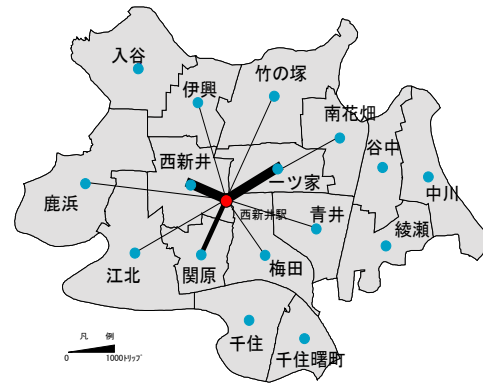


図 自転車利用者分布

②駅周辺施設	<ul style="list-style-type: none"> ◆駅500m近辺には病院が1つ立地し、区の施設、学校、公園等が複数立地している。 ◆病院までは歩道がネットワーク化されているが、駅南東方面の道路で歩道が設置されていない。また、一部小学校まではネットワーク化されていない。
--------	---

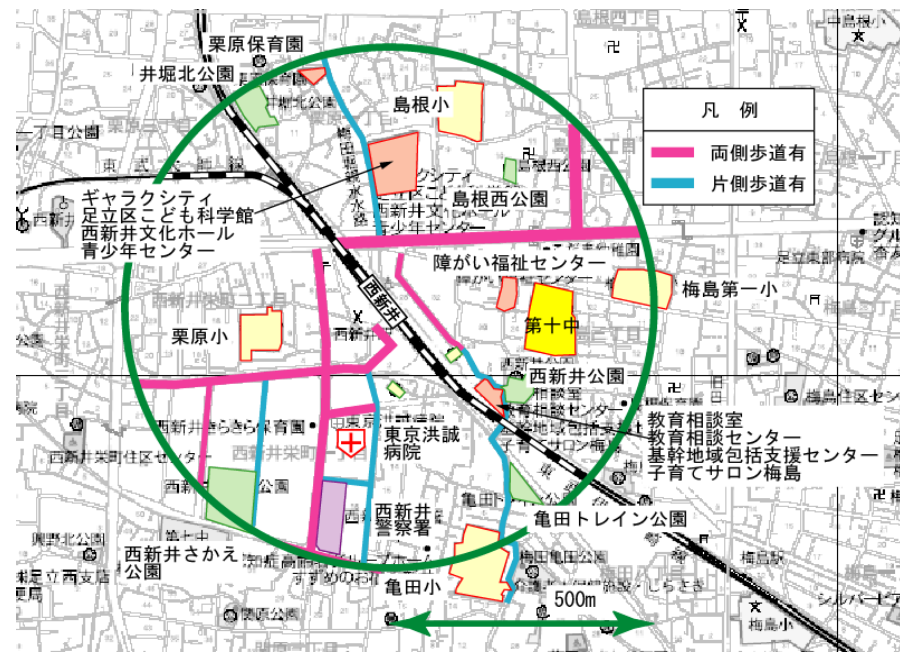


図 駅周辺(500m)の公共公益施設

③バリアフリー対策 状況及び今後の対策	現状	◆各出口から改札、改札からホーム全ての経路でバリアフリー対応済みである。
	ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ◆西口改札から出口までの区間でエスカレーターの設置要望が強い ◆東口のタクシー乗場の設置要望がある
	事業者側の今後の対策予定	◆今後の設置予定はない。

改札	設置階			バリアフリー設備		備考
	出口	改札	ホーム	出口～改札	改札～ホーム	
西新井口改札	1階	3階	2階	エレベーター Elevator	エレベーター Elevator	改札からバス乗場案内、タクシー乗場案内有
大師口改札	1階	3階	2階	エレベーター Elevator	エレベーター Elevator	改札から他手段への乗場案内無し

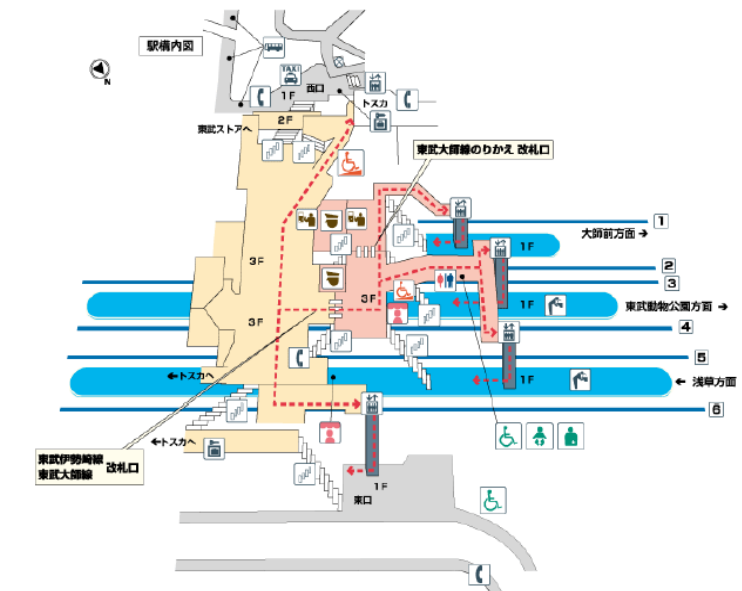


図 駅構内図

④駅前広場	西口(広場有)				東口(広場無)				
	バス乗降所数	ピーク時バス発着本数	タクシープール	バス乗降所数	ピーク時バス発着本数	タクシープール	バス乗降所数	ピーク時バス発着本数	タクシープール
	5	71	有	0	39	無	0	3	無

※ピーク時：7時

西新井駅の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ◆西口には駅前広場が整備されている。両口ともに広場外にもバス乗降所が整備されている。西口のピーク時発着本数は東口の約2倍と多くなっている。また、西口にタクシープールが整備されている。 ◆西新井地域からの利用が多く、バリアフリー設備は両口にエレベーターが整備されている。 ◆駅前広場には両口にバス乗降所が整備されているが駅前広場内に全てのバスが発着できる構造となっていない。また、西口にタクシープールが整備されている。 ◆駅周辺の一部小学校など駅周辺施設まで歩道でネットワーク化されていない。
---------	--

II. 足立区の将来都市像

(1) 基本構想による足立区の将来都市像

① めざすべき将来像

○つくばエクスプレス、日暮里・舎人ライナーでは人々のふれあいを支える役割を求められており、商業、文化活動など区民が安全・安心・快適に生活が営めていることを目指して「魅力と個性ある美しい都市」を掲げている。

○税金面での改善が必要ななかで、NPO、ボランティアが積極的に活動を行い、区民の暮らしを根本で支える安全・安心な地域社会の確立を目指して「自立し支えあい安心して暮らせる安全都市」を掲げている。

○区民の人間力、文化力を育むとともに、子どもが豊かな人格を形成できる環境づくりを進め、学校教育の充実を目指し、外国等との多くの文化の交流を図るため「人間力と文化力を育み活力あふれる文化都市」を掲げている。

(2) 都市計画マスタープランによる足立区の将来都市像

○足立区の都市の骨格を表す都市構造の方針として、交通の利便性を示す鉄道や道路網である「交流軸」、駅周辺の賑わいや地区の特性を示す「拠点」などが定められている。

○交流軸は首都圏域の広域的な交通環境の改善と連携させつつ、区内の交通網を整備する「広域交流軸」と区内の交通利便性向上のため、区内交通環境の整備を図る「区内交流軸」に分類し交流軸の形成を図ることとしている。

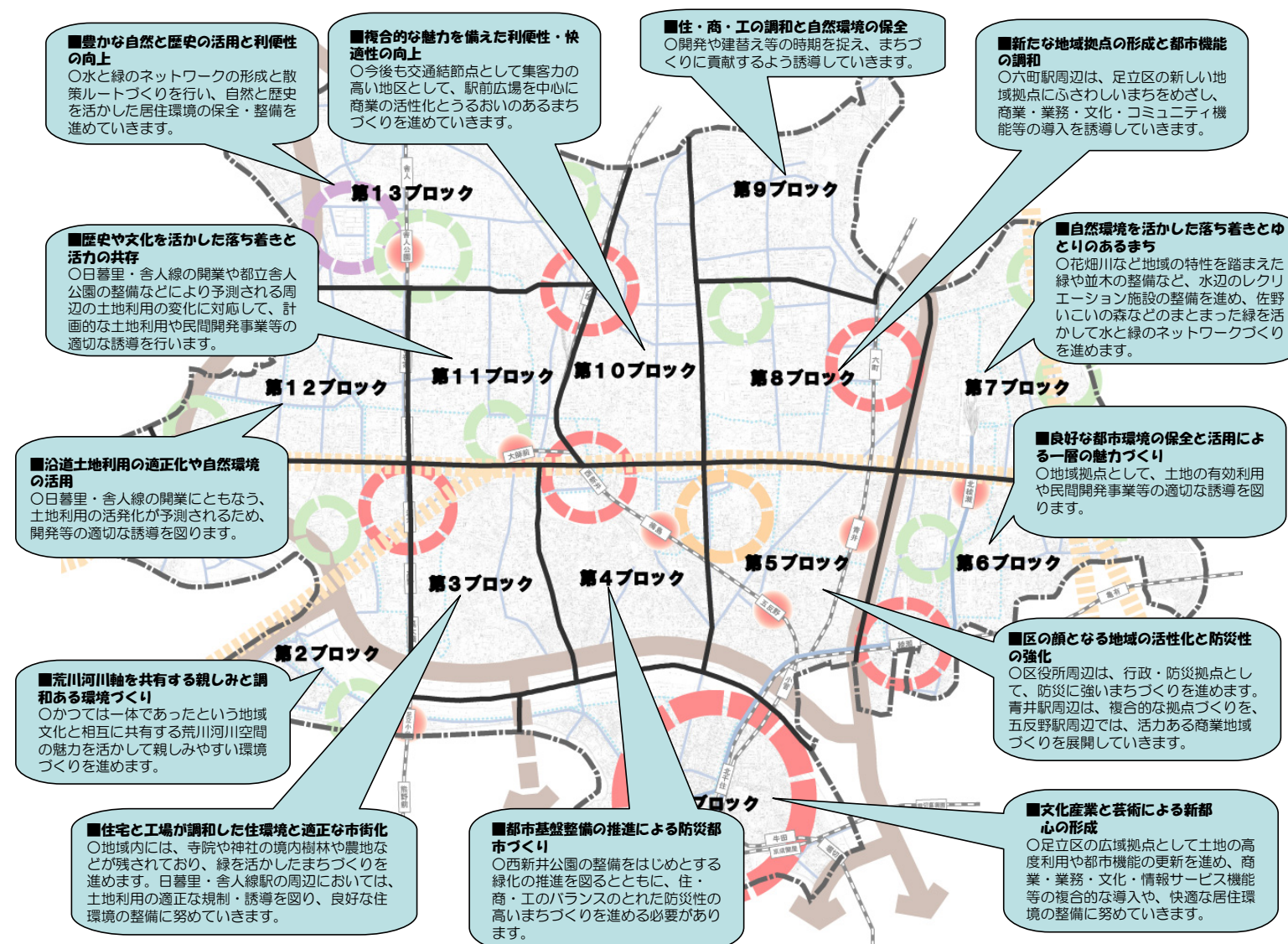
○広域交流軸は鉄道や国道4号線を中心として放射11号線、補助100号線等の幹線道路で形成する。

○区内交流軸はコミュニティバスなどのバス路線網の再編整備を行い、区内交流軸の形成と近隣都市との連結を図る。またこれらの道路は、災害時の延焼遮断帯や安全な避難路として都市防災機能を高めるとともに、整備にあたっては、ユニバーサルデザインの導入を進める。

○拠点は賑わいを創出する駅周辺や、目的別の特性のある地区をそれぞれ拠点として位置づけ、地域の特性を活かしながら整備する。

○広域拠点としては、北千住駅周辺が位置づけられている。首都圏北東部の玄関口としての立地を活かして広域ネットワーク機能を強化するとともに、商業・業務、文化、都市型住宅などの機能を複合的かつ重点的に配置し整備する。

○地域拠点として、広域拠点を支援し相互のネットワークを図るため、竹ノ塚駅、西新井駅、綾瀬駅、六町駅、江北駅の周辺を位置づける。各地域拠点では、幅広い区民を対象とした商業・業務、住宅などの機能の整備を進める。



III. 足立区の将来展望（交通像）

【将来展望（交通像）の推計方法】

- 推計年次は、概ね 20 年後の平成 43 年を想定
- 性別年齢階層別のトリップ特性（一人当たりのトリップ数や利用手段特性など）が現状（H21）と同様に推移すると想定
- 概ね 20 年後の性別年齢階層別免許保有率や就業率は現状（H21）程度と想定

① 将来人口フレーム

○都市計画マスタープランの将来人口フレームでは、平成 43 年には人口が 593 千人となり、現在の 640 千人から 47 千人減少する。非高齢者である年少人口と生産年齢人口はそれぞれ 15 千人、46 千人（計 61 千人）減少するが、高齢者は 13 千人増加すると推計されている。

○年齢階層別にみると 35～39 歳が 58 千人とボリュームゾーンとなっているが、平成 43 年には 40 千人と 18 千人減少する。変わって 35～39 歳の 20 年後にあたる 55～59 歳が 53 千人とボリュームゾーンに推移する。

○高齢者は 65～79 歳までは減少傾向だが、80 歳以上の高齢者が増加すると推計されている。

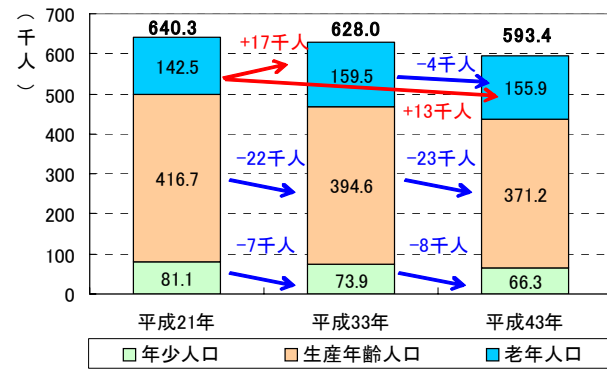


図 年齢層別人口の推移

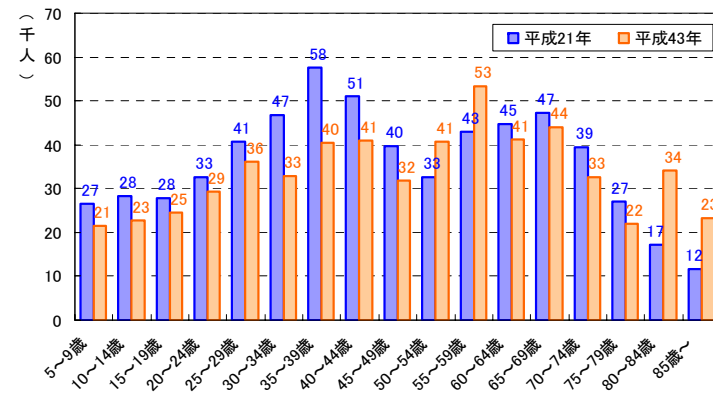


図 現況と将来の年齢階層別人口

出典：足立区都市計画マスタープラン

② 免許保有率、就業率

○免許保有率は、男性の保有率が女性と比較して高くなっており、70 歳代でも 5 割が自動車免許を保有している。

○就業率は、男性の 30～60 歳が 9 割と高くなっており、定年にあたる 60 歳以上から減少していく。

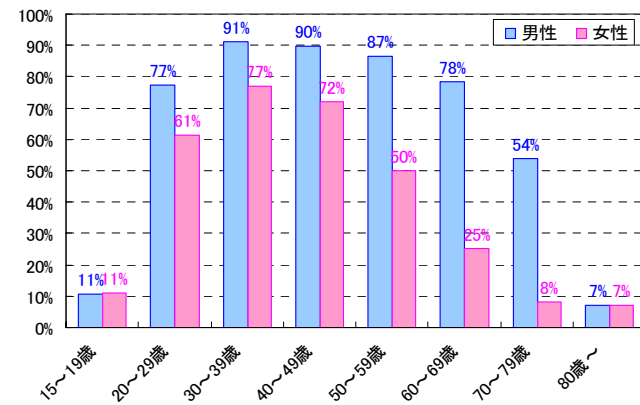


図 年齢階層別性別自動車免許保有率（平成 21 年）

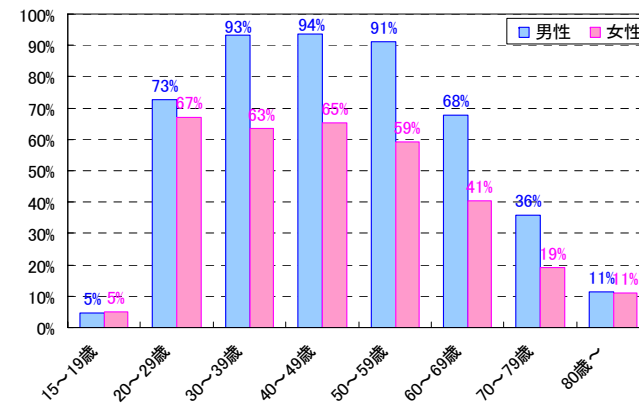


図 年齢階層別性別就業率（平成 21 年）

出典：平成 20 年度東京都市圏 P T 調査および平成 21 年足立区 P T 調査

③ 属性別の将来需要動向

○総トリップ数は平成 43 年には 1,356 千トリップとなり、現在の 1,499 千トリップから約 12% 減少すると見込まれる。

○就業者トリップ数は 821 千トリップとなり、914 千トリップから約 10% 減少する。非就業者トリップ数は 591 千トリップとなり、635 千トリップから約 7% 減少すると見込まれる。

○高齢者トリップ数は 283 千トリップとなり、278 千トリップから約 2% 増加すると見込まれる。

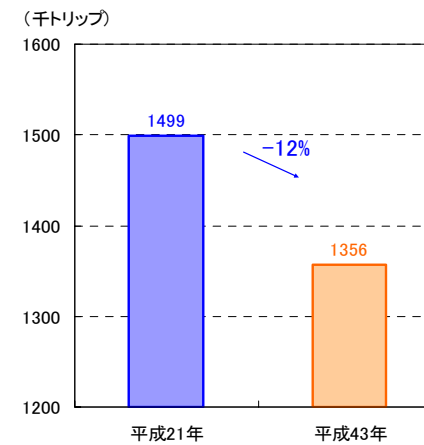


図 トリップ数の推移

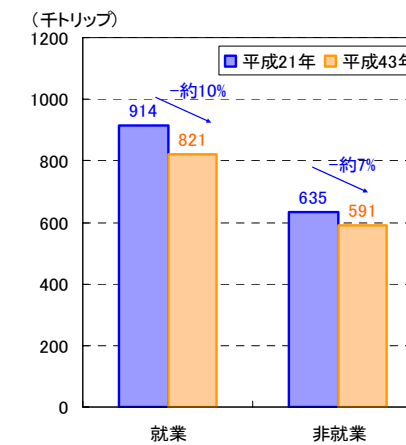


図 就業・非就業者別トリップ数の推移

出典：平成 20 年度東京都市圏 P T 調査および平成 21 年足立区 P T 調査

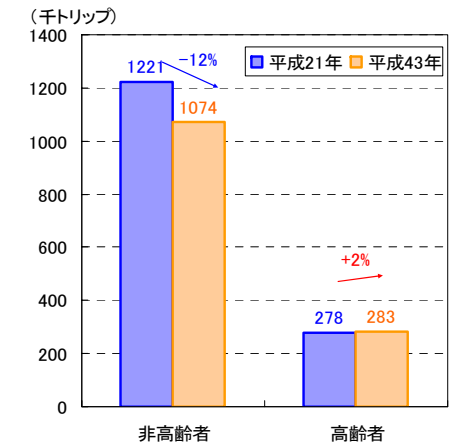
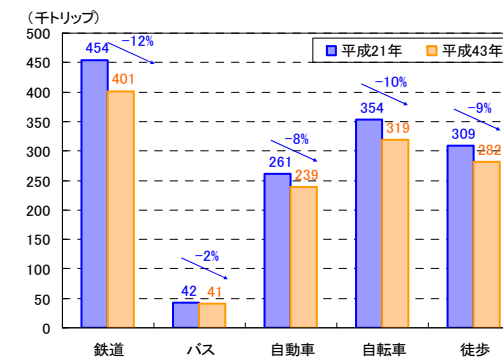


図 高齢・非高齢者別トリップ数の推移

④ 利用交通手段の将来需要動向

○トリップ数の減少に伴い、各交通手段のトリップ数が減少する見込みとなっており、鉄道、自転車は 1 割程度減少する可能性がある。

○高齢者では、トリップ数が増加するため、おおむね各手段のトリップ増加の見込みとなっており、バス、徒歩、自動車のトリップ数が増加する見込みとなっている。



代表交通手段別トリップ数の推移

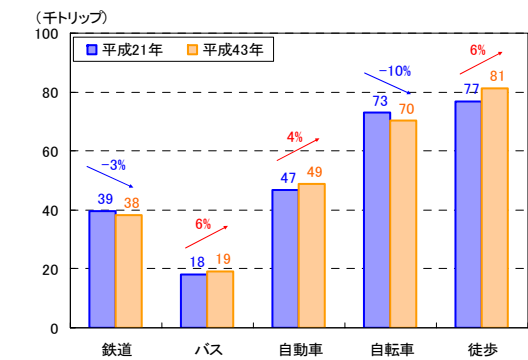


図 高齢者における代表交通手段別トリップ数の推移

出典：平成 20 年度東京都市圏 P T 調査および平成 21 年足立区 P T 調査

IV. これからの交通政策に求められる視点

(1) 需要動向の変化に伴う生活行動の変化

① 地域間流動の変化

○区内地域別の着トリップ数は、関原地域では減少幅は小さくなっており、西新井地域、竹の塚地域、綾瀬地域など拠点での減少幅が大きくなると見込まれる。
○高齢者の私事目的による着トリップ先は、北千住駅や綾瀬駅竹ノ塚駅が立地するゾーンで増加する見込みであり、高齢者による賑わいが増加する可能性がある。

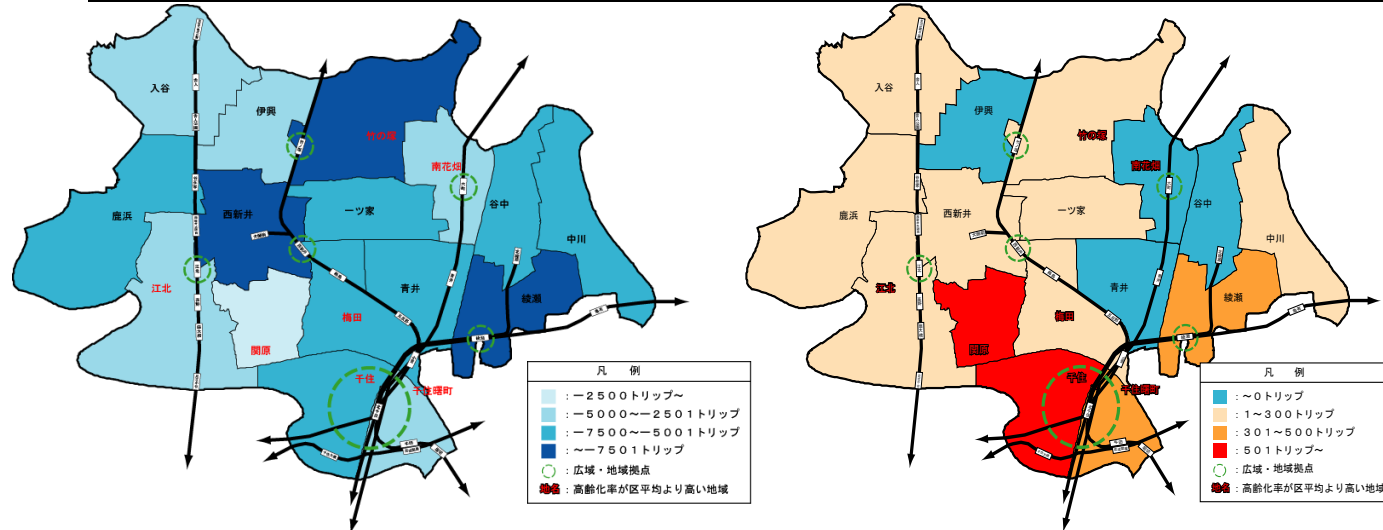


図 区内着ゾーン別
トリップ推移 (H43 - H21)

図 高齢者の私事目的の区内着ゾーン別
トリップ推移 (H43 - H21)

出典：平成20年度東京都市圏PT調査および平成21年足立区PT調査

② 高齢者のトリップ長の変化

○バスは16分以上の利用が増加することが見込まれ、平均トリップ長も増加する見込みとなっている。
○自動車は、30分以内のトリップ長で増加が見込まれ、平均トリップ長も若干減少する見込みとなっている。
○自転車も全てのトリップ長で減少が見込まれているが、自転車利用トリップの減少が大きく、平均トリップ長は若干増加する見込みとなっている。

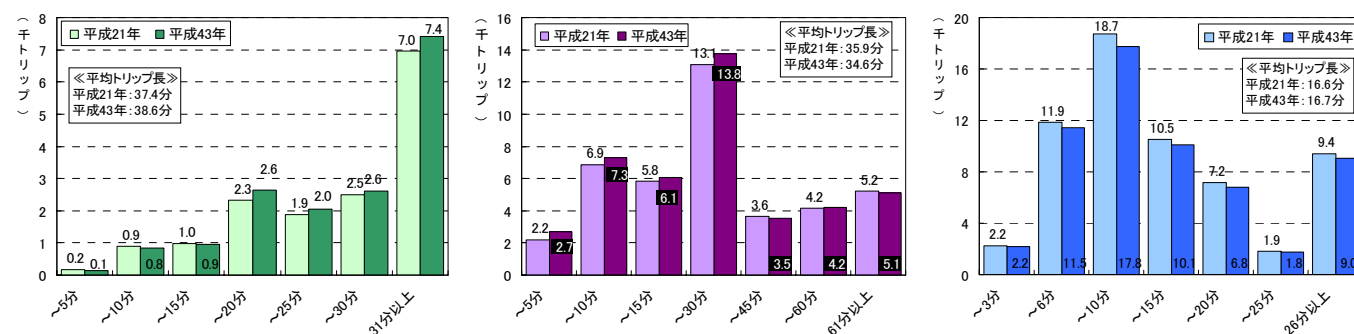


図 高齢者の各手段におけるトリップ長ランク別トリップ数の推移 (左：バス、真ん中：自動車、右：自転車)

出典：平成20年度東京都市圏PT調査および平成21年足立区PT調査

③ 着施設と利用交通手段の動向

○高齢者の移動では、「医療・福祉施設」や「その他商業施設^{※1)}」の施設へのトリップが増加する見込みとなっている。
○「医療・福祉施設」や「その他商業施設」への移動手段は、自転車を除く全ての交通手段が増加するものと見込まれており、「医療・福祉施設」へは自動車での移動が増加するものと見込まれている。

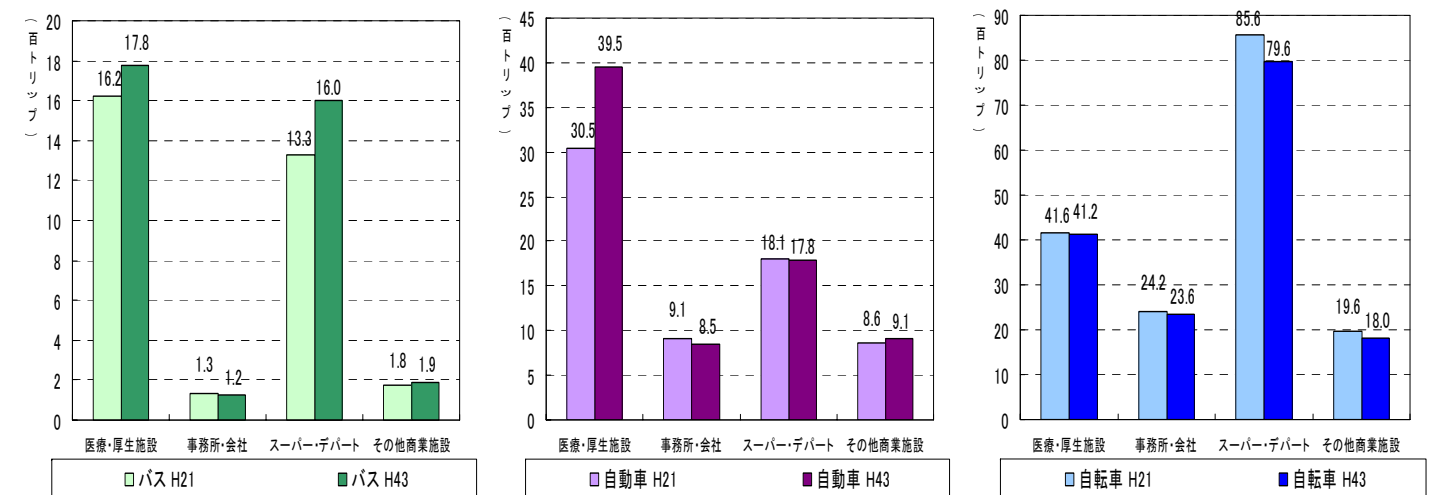


図 各手段における高齢者の私事目的着施設別トリップ数の推移

※1)：「その他商業施設」はコンビニエンスストアなどスーパー・デパートに属さない商業施設を指す。

出典：平成20年度東京都市圏PT調査および平成21年足立区PT調査

④ 交通手段別の出発時間帯別の動向

○バスは14時台の利用割合が1割程度増加するなど、利用時間帯が変化することが考えられ、高齢者の利用割合が増加することが要因と考えられる。
○鉄道は全ての利用時間で1割から2割程度利用割合が減少する。

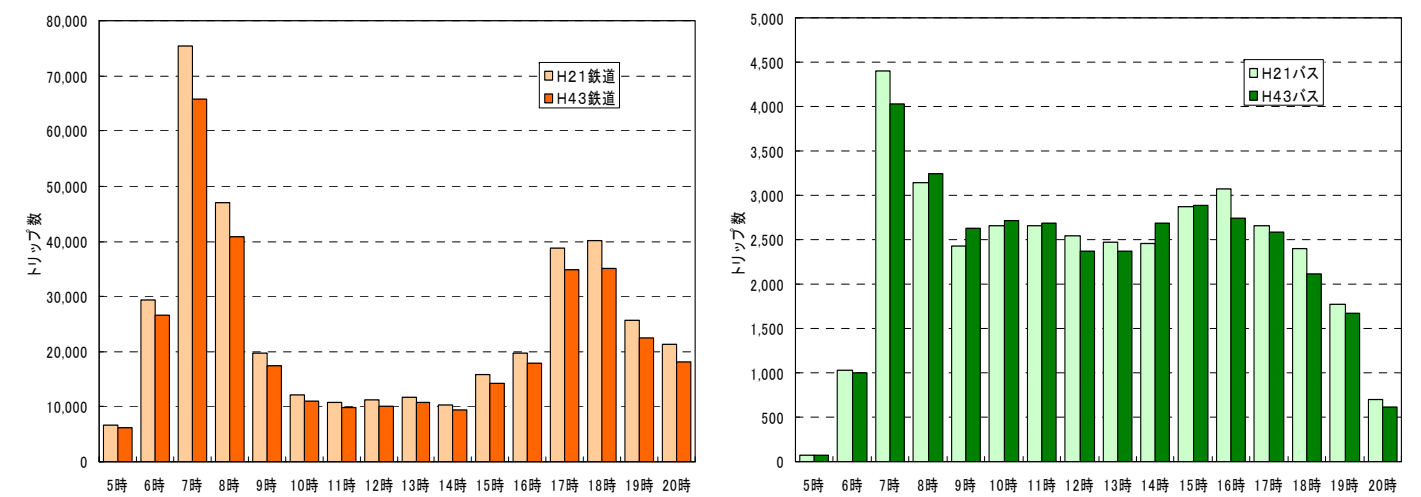


図 各手段における出発時間帯別トリップ数の推移

出典：平成20年度東京都市圏PT調査および平成21年足立区PT調査

(2) 足立区の都市交通の目指すべき目標

・前回委員会で提示したフォアキャスト（現状追認での考え方）での「交通施策の方向性」での議論を踏まえ、将来都市像及び将来都市交通像を踏まえた「足立区の都市交通の目指すべき目標」を以下のよう
に考えた。

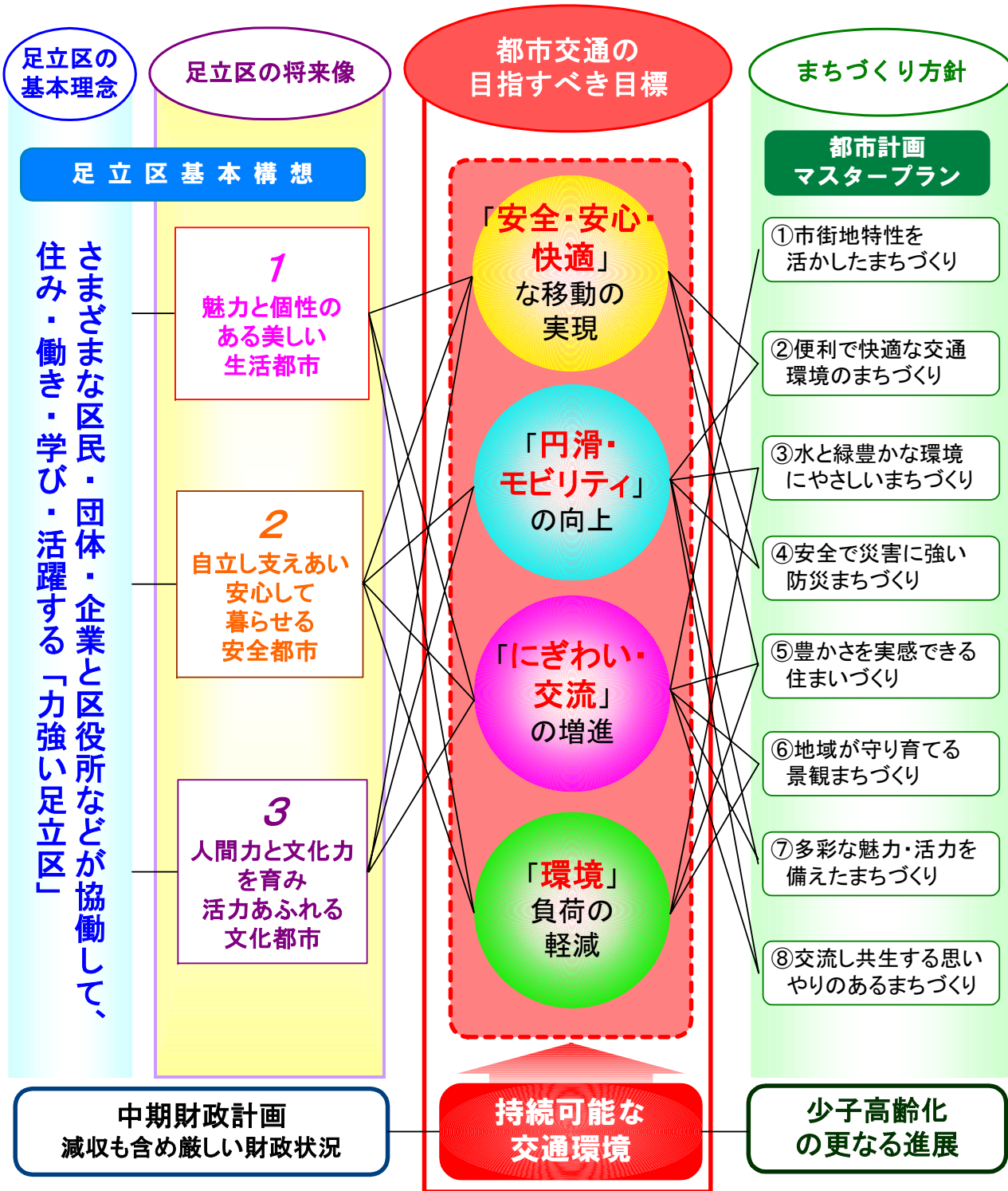


図 足立区における都市交通の目指すべき目標

(3) これからの交通政策に求められる視点

○これまで足立区は、南北方向の鉄道路線拡充に加え、鉄道駅を中心としたバス路線網（はるかぜ路線の新設）の充実を図り、区内全域での移動確保を進めてきた。
○その結果、区内の公共交通不便地域が約1割以下の水準に達し、区民のモビリティ・アクセシビリティを確保している。
○一方、将来の社会経済動向を踏まえると都市基盤や交通基盤の一層の充実は困難で、経済面・環境面・社会面に配慮し、区民ニーズを的確に反映した持続可能な都市交通のあり方が求められる。

【これからの交通政策に求められる視点】

- ①財政状況とニーズのバランスを適切に保ち、交通手段相互の連携を図り円滑な移動（モビリティの向上）の確保を進める
 - ・少子高齢化に伴う定常的な公共交通利用者の減少のなかで、区内公共交通基盤の現状維持を最低限確保していくとともに、区民ニーズを踏まえつつ、真に必要な基盤（サービス）を選択と集中により整備していくことで、区内モビリティの確保を進める
 - ・そのためにも、**既存ストックを活用しながら交通手段相互を上手に繋ぎ、更に、きめ細かなサービスの提供により誰もが円滑に移動できる環境づくりを目指す**
- ②安全・安心に重点を置いたにぎわいと交流の創出による地域活性化を進める
 - ・今後は、生活の中心である鉄道駅を中心としたまちなかでの回遊性を高め、にぎわいを創出するとともに、その鉄道駅へのアクセシビリティを高め、区民の交流を促進し、地域の活性化を進める
 - ・そのためにも、**交通が集中・分散する結節点である鉄道駅及び駅周辺のバリアフリー化を促進し、誰もが安全で安心して移動できる環境づくりを目指す**
 - ・更に、鉄道駅までの主要な経路上においては、**道路空間の使い方を見直し、歩行者・自転車が安全で安心して走行できる環境づくりを目指す**
- ③環境負荷の低減を図るとともに、自動車利用との共存を進める
 - ・地球温暖化への対応として、具体的な削減目標を定め様々な対策を行っているなかで、自動車利用の抜本的な削減は困難であり、運輸部門として削減目標に向けた取組は不可欠である
 - ・そのためにも、**不要・不急な自動車利用を抑制することを目的として、公共交通や自転車など環境負荷の低い交通手段の利便性向上に努めるとともに、様々なコミュニケーションツールを活用し、賢い自動車の使い方を自発的に促すことにより環境負荷の低減を目指す**
- ④市民や民間事業者の創意・工夫を取り入れた持続可能な交通環境を実現する
 - ・これまでの行政による全区の網羅的な交通施策から、市民や民間事業者等のアイデアを取り入れ、地域に即した交通環境の実現が不可欠である
 - ・そのためにも、**地域公共交通会議等の場を通じて新たな交通サービスの実現を積極的に進めていくとともに、社会面、経済面、環境面で持続可能な交通環境の実現を目指す**

(4) 将来需要動向を見据えた交通手段等に求められる役割

将来需要動向を踏まえ、交通手段等の目標像は以下のように整理できる。

交通手段等	現況・将来の交通実態及び課題	求められる役割（目標像）	
公共交通	路線バス	(現)誰もが一定範囲内に利用可能な施設が存在 (将)将来的に利用者数の減少が懸念され、現状サービスの維持確保が必要	これまでの需要への対応に加え、高齢者の病院や福祉施設、商業施設への対応や、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や、現存する不便地域への対応が求められる
	はるかぜ	(現)路線バスとのネットワークにより不便地域を解消 (将)路線バスと同様に利用者数の減少と現状サービスの維持確保が必要	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
	鉄道	(現)通勤通学時の区外への主要な交通手段 (将)現況と同じ利用形態で利用者数は減少するものの、利便性向上に向けた取組が必要	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
	タクシー等	(現)歩行困難な身体障がい者の方に、福祉タクシー利用券を交付 (将)後期高齢者の増加による個別の輸送など、きめ細かなサービスの提供が必要	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
個別交通	徒歩	(現)主に買い物等の私事活動で移動 (将)鉄道駅周辺及び居住地と鉄道駅を結ぶ安全・安心な空間整備が必要	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	(現)都区区内でも利用割合が高く、85歳以上の高齢者を除き全年代で2割程度が利用 (現)鉄道端末としての利用も多く、7割が歩道、3割が車道を走行 (将)高齢者の自転車利用増加が見込まれ、より一層の安全対策が必要	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コミュニケーションツールを活用した取組が求められる
	自動車(マイカー)	(現)利用割合は都区部の中で最も高い (現)以前に比べ走行環境は改善傾向にあるものの主要交差点を中心に渋滞が残る (現)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回答 (将)現状と同水準の自動車利用の存続が見込まれ、環境負荷軽減の観点による自動車利用の抑制が必要	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
結節点	鉄道駅・バス停	(現)鉄道駅は人・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 (現)一部でバリアフリーが未整備 (将)交通手段相互の連携強化への対応が必要 (将)交通が集中・分散する結節点機能の強化により、にぎわい・交流の創出への対応が必要	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

交通手段等の目標像（求められる役割）を達成するための都市交通体系のあり方（案）は以下のとおり。



図 都市交通体系（マスタープラン）のあり方

注) 都市交通体系のあり方（案）はたたき台であり、今後、施策の精査を行い、次回委員会で提示する

V. 足立区都市交通マスタープラン検討の枠組み

