

第六回 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 5 回委員会での議論と本委員会の論点	1
(1) 第 5 回委員会での議論	1
(2) 本委員会の論点	1
. パブリックコメントに向けた計画書(案)について	2
(1) 計画書の構成	2
. 足立区における公共交通のあり方について	4
. 実現性の高い計画について	5
(1) 総合交通計画の目標を達成するための方策	5
(2) 総合交通計画の役割と位置づけ	5
(3) 総合交通計画の進行管理方策	5
(4) 進行管理の確認方法	6

平成 2 3 年 6 月 3 日 (金)

0 . 第 5 回委員会での議論と本委員会の論点

(1) 第 5 回委員会での議論

【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】

「高齢者等の外出支援」という表現だが、素直に読むと子育て世代の対応については、高齢者よりも1つ落とした優先順位を付けると読みとれる。また、子育て支援の定義として25歳から39歳までの5歳未満の幼児と同居している女性となっており、集計上の定義であると詳しく読むと理解できるが、一読しただけでは伝わらず誤解を招く。定義の表現について工夫をして欲しい。

【足立区における交通施策】

道路整備を行い、バス路線を再編すれば、公共交通空白地域は埋まる」という話は、マスタープランに記載すべきことなのか。バスやはるかぜは機動力が高く柔軟性が高いことが示されているので、ここでの提案よりも良い路線ができるかもしれない。マスタープランに書き込むことによって、柔軟性を削いでしまう懸念がある。

公共交通空白地域は、「人が住んでいない・住んでいる」あるいは「ひどく遠い・遠くない」の情報が入るとよりわかりやすい。解像度を高めた分析をした上で、指標を示すことで誰もが見やすいと思う。

ご指摘を踏まえ、公共交通までの

距離と人口密度の関係を考慮し、

都市交通施策を検討した。

凡 例	
	50人/ha
	100人/ha
	150人/ha
	200人/ha
	200人/ha~
	バス不便地域(鉄道勢圏内)
	不便地域

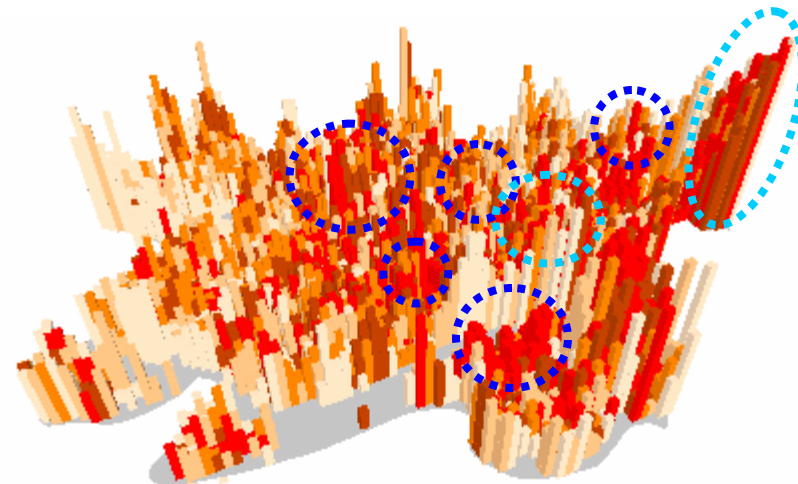


図 バス停までの距離と人口密度（高さ：バス停までの距離）

具体的に地域別で絵を落とす方法は、今までのマスタープランにないやり方で、積極的な姿勢が感じられて非常に良いと思う。こういう方向で詰めて欲しい。

(2) 本委員会の論点

- ・総合交通計画の計画書としての構成についてご意見を頂きたい。
- ・実行力のある総合交通計画を構築するために、総合交通計画を実行する各主体の役割や総合交通計画の進行管理方法についてご意見を頂きたい。

・ 総合交通計画素案

- ・総合交通計画の計画書の構成について報告する。

- ・特にパブリックコメントに提示するための骨子になるため、区民へのわかりやすさ等についてご意見を伺いたい。

・ 足立区における公共交通のあり方について

- ・足立区の公共交通に求める役割から整理した足立区における公共交通網の考え方についてご意見を伺いたい。

・ 実行力のある総合交通計画について

- ・総合交通計画の実現性を高めるために、総合交通計画を実施する各主体を整理し、各主体の役割について整理する。

- ・実現性向上のために、進行管理体制や管理方策についてご意見を伺いたい。

パブリックコメントに向けた計画書（案）について

(1) 計画書の構成

計画書は5章で構成し、計画書の概要 足立区の現況と交通課題 総合交通計画が目指す目標 目標達成のために実施する都市交通施策 総合交通計画の進行管理策としている。

1章では、計画書の役割等の概要を説明するために、計画書の位置づけや役割、計画期間などを紹介する。

2章では、総合交通計画で克服すべき足立区の交通課題を示すために、足立区の基本的な情報である人口数や高齢化など、社会経済について過去から現在そして将来の見通しについて整理する。また、道路網や公共交通網など交通施設の変化を整理し、これら交通施設や社会経済の変化による人の動きの変化について把握し、交通課題を整理する。

3章では、総合交通計画の目指すべき目標を示すために、総合交通計画の上位計画である、足立区基本構想や都市計画都市計画マスタープランで示されている将来都市像から総合都市交通計画で目指すべき目標を整理する。また、目標を達成するための各交通手段の役割について整理する。

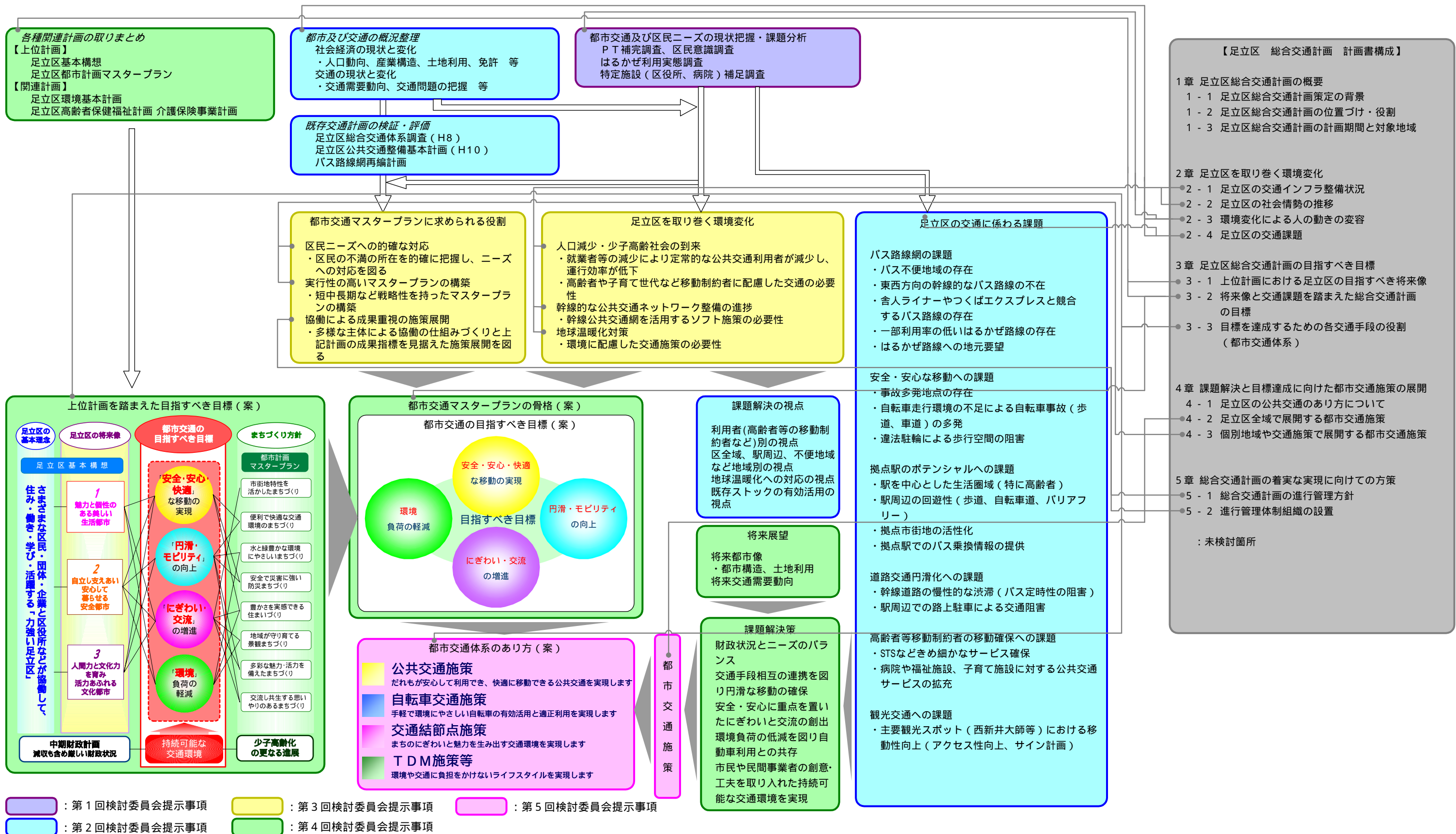
4章では、課題解消に資する都市交通施策を示すために、足立区全体で実施する都市交通施策、16地域の各地域で実施する都市交通施策について方針とともに整理する。

5章では、総合交通計画の進行管理方法を示すために、管理方法や計画のチェック時期、進行管理体制について整理する。

計画書の内容については、2年間における委員会での提示資料を中心に、各委員のご指摘を反映し掲載するものとする。

掲載内容	
第1章 足立区総合交通計画の概要	
1-1 足立区総合交通計画策定の背景	第1回委員会の資料を中心に、策定までの経緯、計画の位置づけ・役割について掲載。
1-2 足立区総合交通計画の位置づけ・役割	
1-3 足立区総合交通計画の計画期間と対象地域	
第2章 足立区を取り巻く環境変化	
2-1 足立区の交通インフラの整備状況	第2回委員会、第3回委員会の資料を中心に、交通インフラ整備の状況を掲載。 道路ネットワークや公共交通ネットワーク
2-2 足立区の社会情勢の推移	第2回委員会、第3回委員会の資料を中心に、社会情勢の推移を掲載。 特に、高齢化の進展、人口密度、国家レベルでの温室効果ガス等の削減要請。

掲載内容	
2-3 環境変化による人の動きの変容	第2回委員会、第3回委員会の資料を中心に、過去から現在までの交通実態を掲載。
2-4 足立区の交通課題	第3回委員会、第4回委員会の資料を中心に、現在の交通課題を掲載。 公共交通空白地域等の区全域的な交通課題と、意識調査結果や交通事業者アンケート結果等による16地域の個別課題を掲載。
第3章 足立区総合交通計画の目指すべき目標	
3-1 上位計画における足立区の目指すべき将来像	第4回委員会、第5回委員会の資料を中心に、上位計画を掲載。 「足立区新基本構想」、「足立区新基本計画」で掲げられている『基本理念』や「都市計画マスタープラン」で掲げられている『まちづくり方針』から、将来像を把握。
3-2 将来像と交通課題を踏まえた総合交通計画の目標	第4回委員会、第5回委員会の資料を中心に、交通課題の展望、目標を掲載。 現状の交通状態が将来に続く場合の交通課題の展望や、将来像から把握した「総合交通計画」に求められる視点を整理し、4つの目標（「安全・安心・快適」、「円滑・モビリティ」、「にぎわい・交流」、「環境」）を設定。
3-3 目標を達成するための各交通手段の役割（都市交通体系）	第4回委員会、第5回委員会の資料を中心に、都市交通体系を掲載 「4つの目標」を交通手段に体系付け（区民へのわかりやすさへの対応）
第4章 課題解決と目標達成に向けた都市交通施策の展開	
4-1 足立区の公共交通のあり方について	検討未了事項 本日の委員会で協議
4-2 足立区全域で展開する都市交通施策	第5回委員会の資料を中心に、全域で実施する都市交通施策を掲載
4-3 個別地域や交通施設で展開する都市交通施策	第5回委員会の資料を中心に、全域で実施する都市交通施策を掲載
第5章 総合交通計画の着実な実現に向けての方策	
5-1 総合交通計画の進行管理方針	検討未了事項 本日の委員会で協議
5-2 進行管理体制組織の設置	



足立区における公共交通のあり方について

足立区内の公共交通の現状

足立区内には鉄道網が主に縦断する形で整備されており、西から日暮里・舎人ライナー、東武伊勢崎線・東京メトロ日比谷線、つくばエクスプレス、東京メトロ千代田線、JR常磐線が配置されている。

路線バスは、鉄道駅を中心に発着しており、主に区内・区外の鉄道駅間を結び、区役所などの行政施設や商業施設などを経由する形で配置されている。

はるかぜは、路線バスと同等の機能を有しているが、ドアツードアに近い身近な公共交通として、高齢者をはじめ区民のモビリティの確保に努めている。

一方、未だ公共交通空白地域も存在しており、中には多くの区民が居住されている地区も散見され、モビリティを平等に確保できていない。

足立区における公共交通の役割

鉄道

区内拠点間や区外との広域的な移動を確保

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

路線バス

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

はるかぜ

きめ細かなサービスにより区内公共交通網を補完

路線バスとのネットワークにより不便地域を解消

公共交通のあり方

鉄道駅を中心に市街地が形成されるなど、鉄道は足立区における公共交通の基軸となっている。路線バスは規格の高い道路を活用し、鉄道駅間や施設間を結ぶネットワークを形成しており幹線的な役割を既になっている。既存ストックを最大限有効に活用するためにも既存のバスネットワークを活用し、また、日暮里・舎人ライナー、つくばエクスプレスなどの新規の鉄道網間をネットワークで形成する。

はるかぜは、路線バスと同様に駅間や施設間を結ぶネットワークを形成するが、ドアツードアに近い身近な公共交通として主に公共交通空白地域の解消に資するネットワークを形成する。

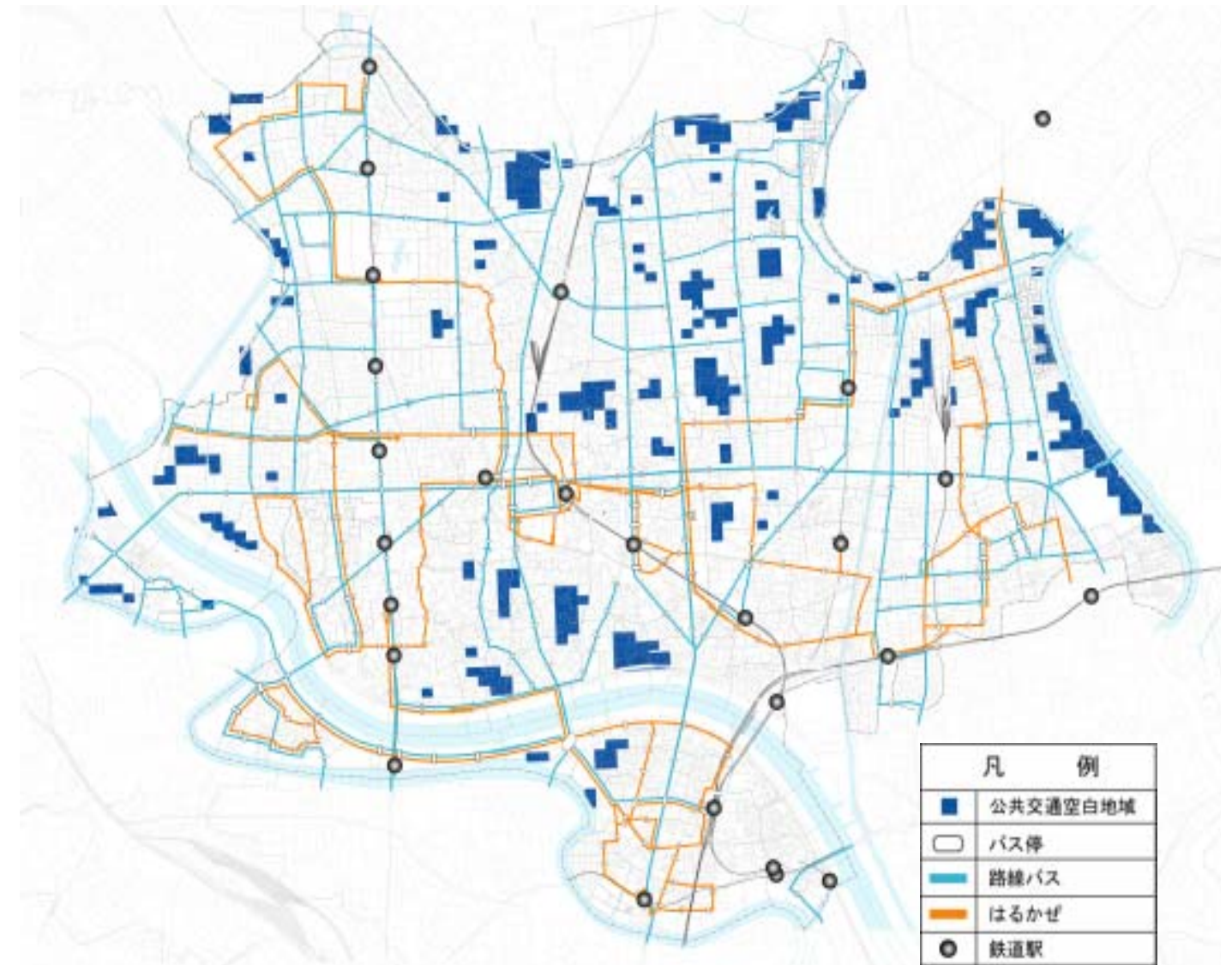


図 足立区の現在の公共交通ネットワーク

・実現性の高い計画について

(1) 総合交通計画の目標を達成するための方策

足立区基本構想の将来像実現に資するためには、総合交通計画を着実に実行し、総合交通計画の目標を達成することが不可欠である。ただし、総合交通計画は、法定計画ではないため、総合交通計画で定めた目標は努力目標となり、総合交通計画に示された施策の実施判断は各主体に委ねられる。総合交通計画を着実に実行するためには、サービスを提供する側の足立区を中心とした行政やバス事業者、鉄道事業者などの(交通)事業者、サービスを受ける側の区民が本計画の目標を共有し、**各自の役割を認識し協働で目標に向かうことが重要**であると考え。そのためには、**各主体の役割を明確**にし、各主体に認知してもらうことが重要である。

また、計画の進捗を管理するよう、**事業が着実に実施されているかを把握し、計画策定時に想定した将来の社会経済状況や交通実態との乖離を確認**しながら計画を進めることが重要である。そのために事業の進捗管理指標の設定と指標を計測し評価する体制作りが必要となる。

(2) 各主体の役割

行政(足立区)の役割

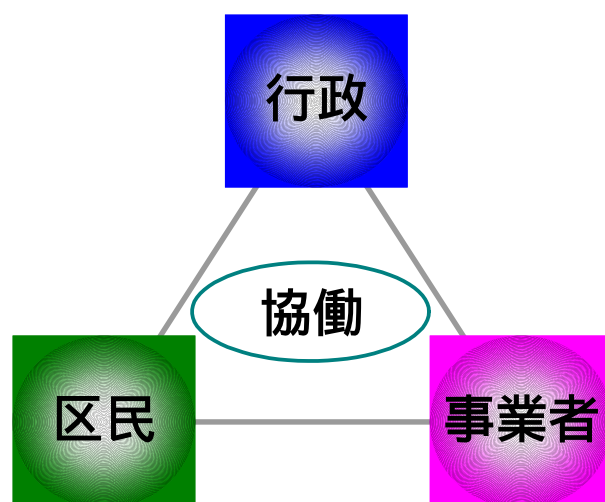
足立区は、計画を着実に進めるために必要に応じて各種調査を実施し、住民ニーズに応じた交通サービスの提供など各事業を着実に実行していかなければならない。また、計画の進捗を管理するため、検討組織を設立・運営することが望まれる。

行政(道路管理者)の役割

道路管理者は、にぎわいや交流を支える交通サービスの基盤となる道路整備を着実に進めることが望まれる。

行政(交通管理者)の役割

交通管理者は、安全・安心で円滑な交通流を支えるため、道路交通を管理することが望まれる。また、必要に応じて進行管理に必要となるデータ等の提供をすることが望まれる。



交通事業者の役割

交通事業者は、モビリティを確保し、環境負荷の軽減に資するよう、区民ニーズに応じたきめ細かなサービスを提供することが望まれ、バス事業者は、新規路線や路線網の再編など利便性を高めることが望まれる。また、必要に応じて進行管理に必要となるデータ等の提供をすることが望まれる。

区民の役割

区民は、環境への配慮や将来のモビリティ確保(公共交通維持)のために、不要不急な自動車利用を抑制し、公共交通や自転車などの交通手段に転換することが望まれる。また、行政や交通事業者に対してニーズを要望することが望まれる。

(3) 総合交通計画の進行管理方策

総合交通計画を着実に進めるためには、計画の進行管理が重要であり、管理を実施する組織が計画された事業の実施状況を管理することが望まれる。

管理体制は、計画の役割を担う主体と客観的に評価を行う第三者で構成されることが望ましく、以下の体制を考える。

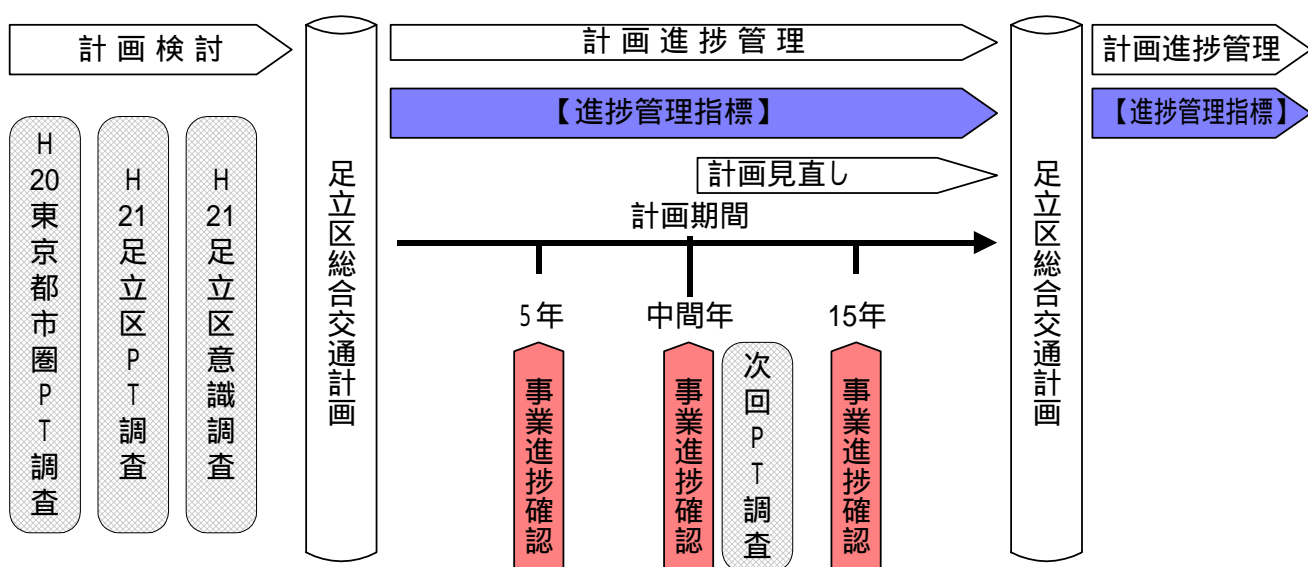
表 管理体制(案)

役割	構成メンバー
客観的評価者	学識経験者
	代表区民
道路管理者	国、東京都、足立区
交通管理者	警視庁
交通サービス提供	バス事業者
	鉄道事業者
	タクシー協会
計画主体	足立区(事務局)

(4) 進行管理の確認方法

管理方法と計画見直しの考え方

計画の進捗管理については3段階でチェックする。1段階目では、毎年計画に記載された施策(事業)の進捗状況を確認する。また、事業実施に併せて地域別の改善状況を確認する。2段階目は、計画内容の実施及び検討状況を5年おきに確認する。3段階目は、社会経済動向や交通状況の変化を計画の中間年で確認し、必要に応じて計画の見直しを行う。



毎年の進捗確認

毎年実施する計画の進捗管理は、施策(事業)の着実な実施と、地域別の改善状況を把握するため、以下の2つの指標を用いて確認します。

事業進捗率

- ・ 計画に示された施策(事業)の進捗率とし、当該年に実施した施策(事業)数を計画全体の施策(事業)数で除したもので表す。
- ・ ただし、短期及び中期に位置づけられた施策(事業)を対象とする。

地域別の公共交通不便地域面積及び人口

- ・ 地域別の改善状況を把握するための指標として、16地域ごとに施策(事業)による公共交通不便地域の解消度合いについて、面積及び人口を計測する。
- ・ 鉄道駅から1km圏内又はバス停留所から300m圏内を公共交通カバー圏域とし、これに該当しない地域を公共交通不便地域とする。

事業の進捗確認

5年おきに実施する計画の進捗確認は、実施時期(短期及び中期)が明記された施策(事業)について、包括的に進捗状況を確認する。

また、長期に位置づけられた施策(事業)や、実施時期が明記されていない施策(事業)についても、取り組みの状況を確認する。

これら計画内容が予定通り実施されていなかった場合には、関連する施策(事業)に及ぼす影響を把握し、事業実施時期の再検証を行う。また、実施できなかった理由を説明し他の事業で同様の問題が発生しないよう留意する。

中間年における周辺環境の確認

中間年(概ね10年後)には、次回の東京都市圏パーソントリップ調査の実施が予定されており、最新の実態データ等の分析を行い、まちづくりや交通を取り巻く状況変化を確認する。

上述の状況が計画策定時から大幅に変化しており、策定した計画で課題の解消が図れないと判断した場合には計画の見直しを行う。