

足立区都市交通マスタープラン検討委員会資料 修正版

## 足立区総合交通計画(案)

～きめこまかな交通サービスの実現を目指して～

足立区



# 足立区総合交通計画

## 目次(案)

### 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
- 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
- 2 - 2 足立区の世界情勢の推移
- 2 - 3 環境変化による人の動きの変容
- 2 - 4 足立区の世界課題

### 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世界すべき将来像
- 3 - 2 将来像と交通課題を踏まえた総合交通計画の目標
- 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 足立区の世界公共交通のあり方について
- 4 - 2 足立区全域で展開する都市交通施策
- 4 - 3 個別地域や交通施設で展開する都市交通施策

### 第5章 足立区総合交通計画の着実な実現に向けての方策

- 5 - 1 足立区総合交通計画の進行管理方針
- 5 - 2 進行管理体制組織の設置



## 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

平成10年の足立区公共交通整備基本計画策定から10年以上経過し、足立区においては「つくばエクスプレス」、「日暮里・舎人ライナー」の開業など大規模な交通インフラの整備が進みました。また、コミュニティバス「はるかぜ」の運行など、バス路線の整備により、区民ニーズに対応した、交通サービスの提供を行ってきました。

また、足立区の社会経済情勢も変化してきています。特に高齢化の進展や区民ニーズの多様化、地球レベルでの温暖化対策の要請など「足立区総合交通計画（以下「総合交通計画」という。）に求められる役割も変化してきています。

さらに、総合交通計画の上位計画である、「足立区新基本構想（平成16年度改定）」、「足立区新基本計画（平成16年度改定）」、「都市計画マスタープラン（平成17年度改定）」がそれぞれ改定され、足立区が目指すべき目標像が見直されていることで、部門計画である「総合交通計画」の見直しも必要となっています。

このような状況のなか、平成20年に人の動きを把握するパーソントリップ調査が東京都市圏で実施され、足立区も調査対象内に含まれていることから、社会経済の変化による人の動きの変容について把握が可能になりました。これらの状況を踏まえ、「総合交通計画」を策定することになりました。

## 1 - 2 総合交通計画の位置づけ・役割

「足立区新基本構想」、「足立区新基本計画」、「都市計画マスタープラン」を上位計画とし、「環境基本計画」などと連携して、「足立区新基本構想」の基本理念を達成することに資するための計画となります。

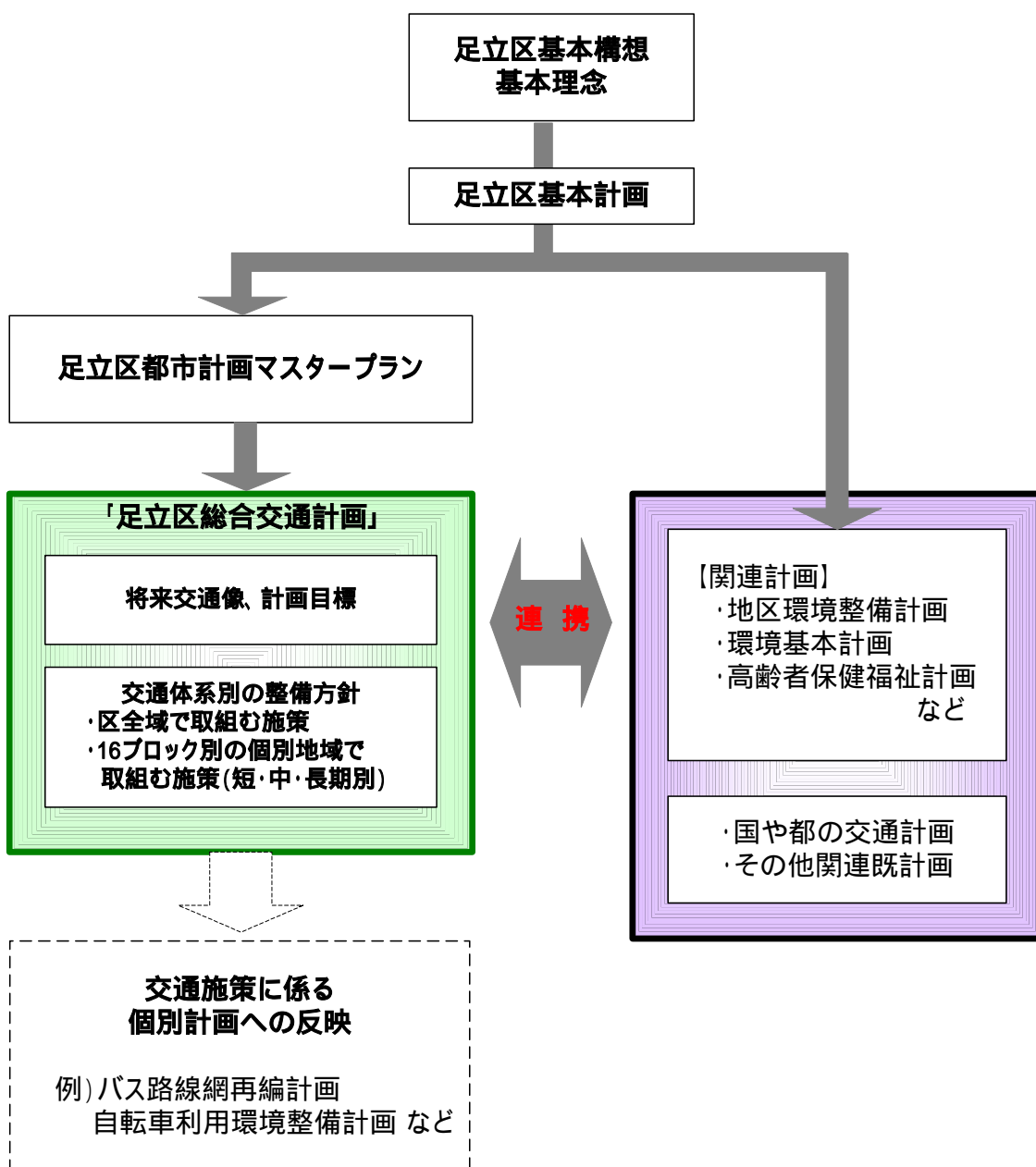


図 関係計画における総合交通計画の位置づけ

### 1 - 3 総合交通計画の計画期間と対象地域

総合交通計画の目標時期は、上位計画と整合を図り、概ね 20 年後を目標時期として定めます。

総合交通計画の対象地域は、足立区全域とします。ただし、施策効果が広範囲に及ぶような広域的な施策については、周辺区及び関係機関と連携を図り、実施していきます。



図 対象区域

## 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整備状況

#### (1) 道路網

都市計画道路の整備進捗は都区部（特に外周区）の中でも改良率は高くなっているものの、特定の地域（本木北町周辺、東伊興町周辺、千住旭町周辺）で都市基盤が不足しています。

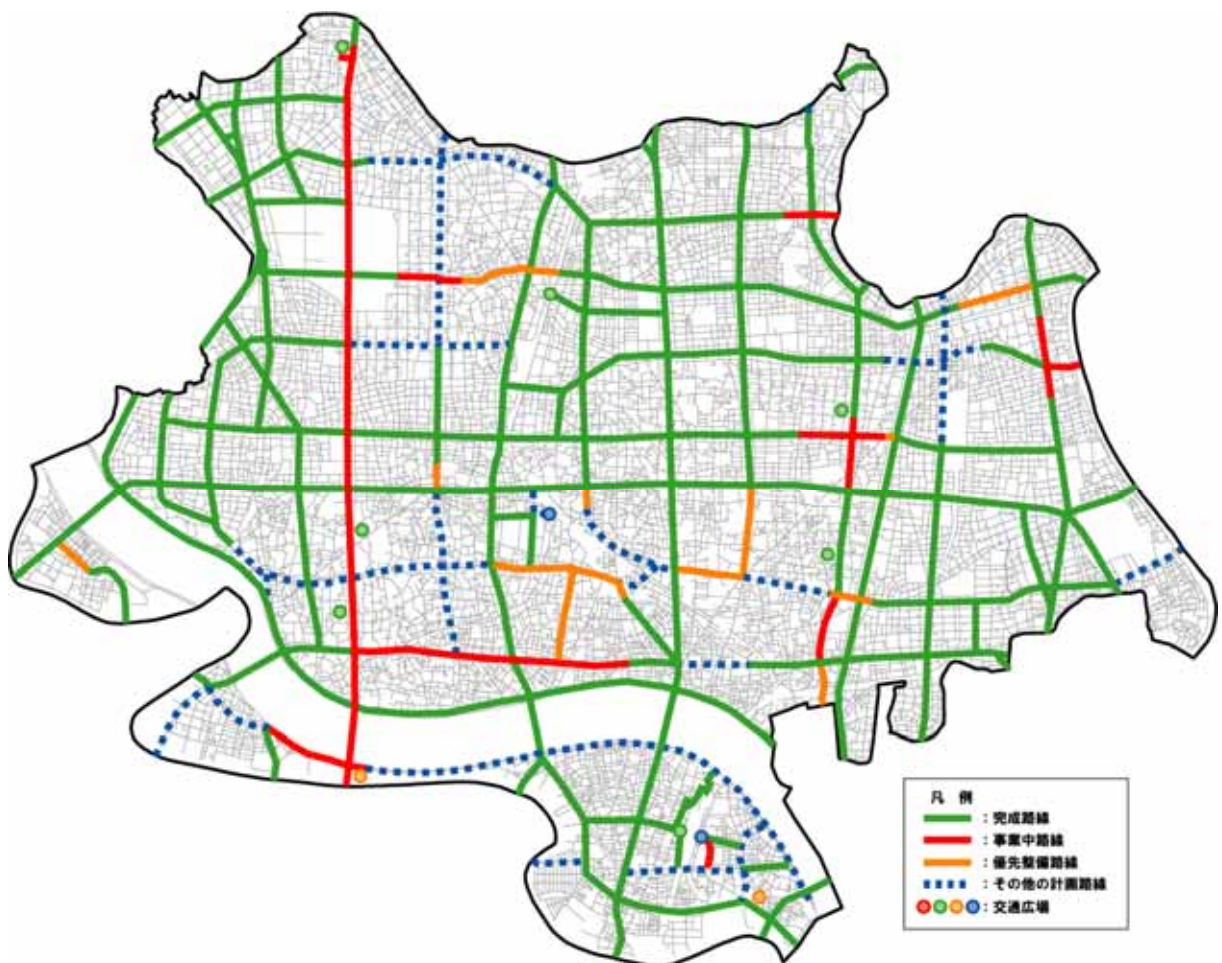


図 都市計画道路の整備状況



## (2) 鉄道

鉄道網は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おり、区内には24の駅があります。

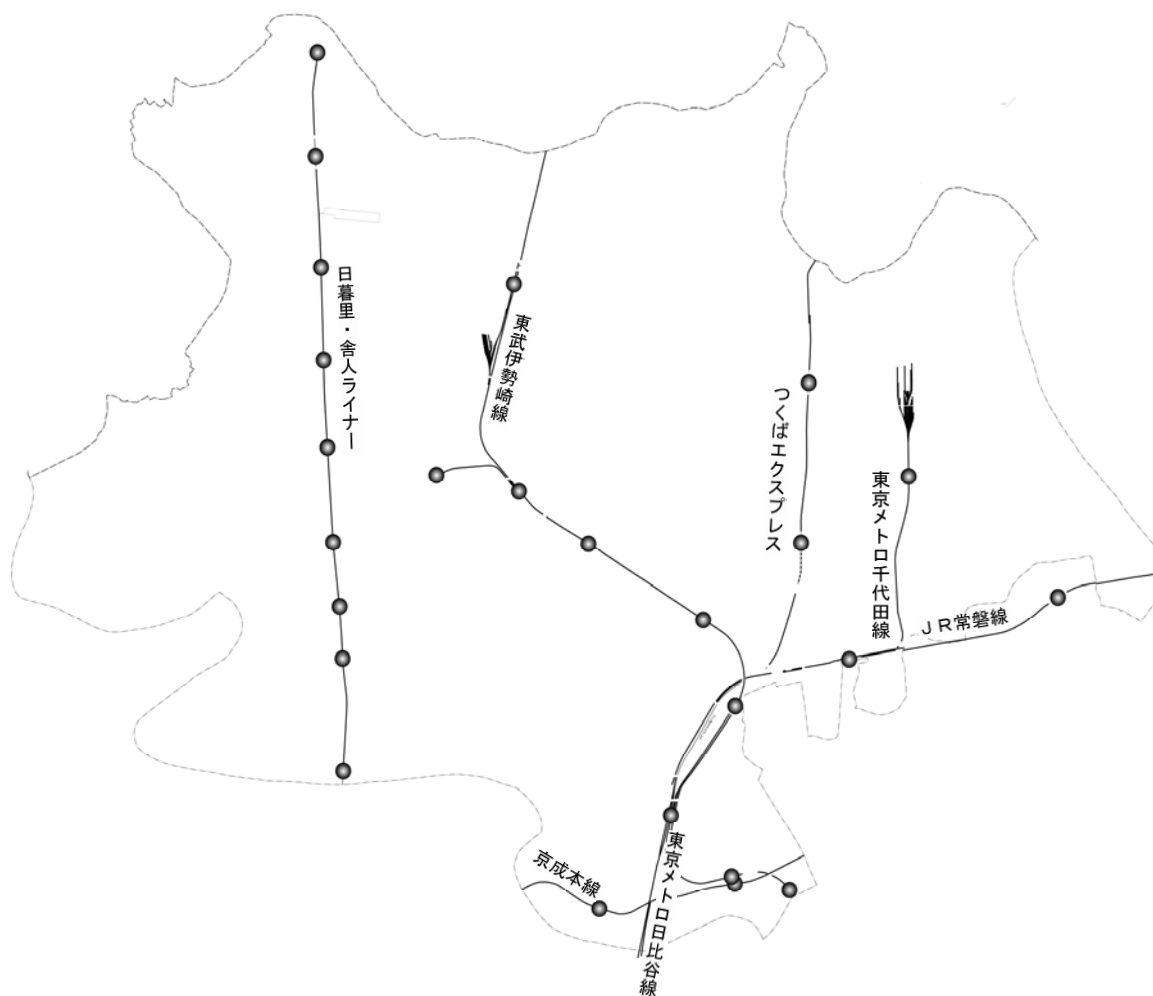


図 鉄道網の整備状況

### (3) バス・はるかぜ

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ます。

はるかぜは、現在 12 の系統で運行しており、路線バスと同等の機能を有していますが、足立区は狭隘な道路が多いため、路線バスの車両が走行できない道路を走行し、区民のモビリティの確保に努めています。

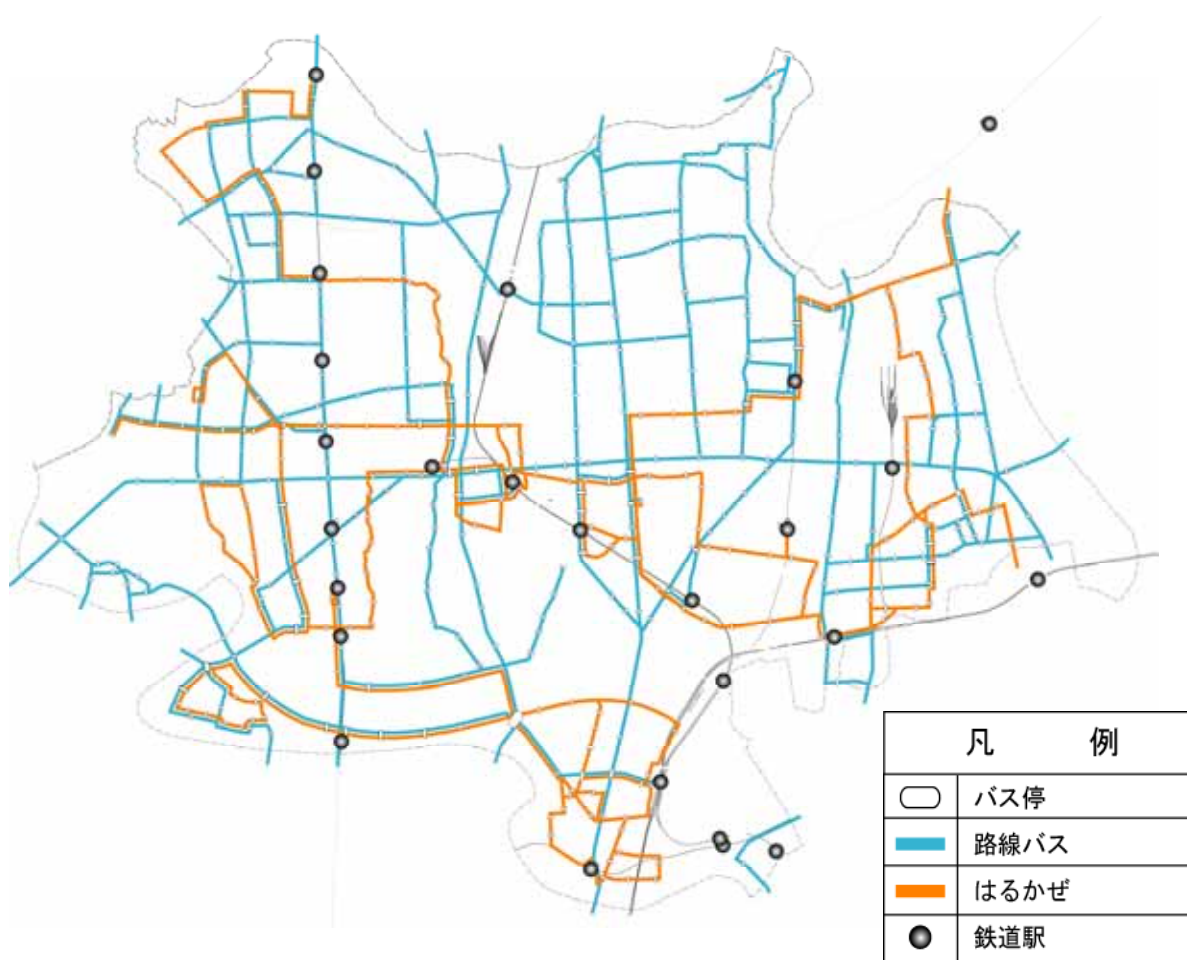


図 路線バス、はるかぜの整備状況

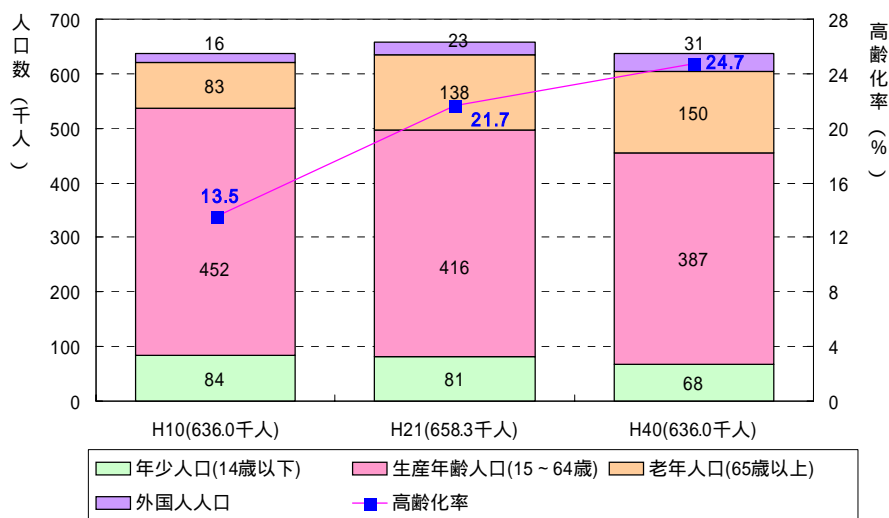
## 2 - 2 足立区の社会情勢の推移

### ( 1 ) 人口推移

足立区の人口は平成 21 年時点で約 65 万 8 千人となっており、過去 10 年間で約 2 万 2 千人増加しています。64 歳以下の人口は減少していますが、老年人口、外国人人口の増加数が減少数を上回っていることで区全体の人口が増加しています。

幼年人口の減少や、高齢化率が過去 10 年間で約 7 % 増加していることから足立区においても少子高齢化が進行しています。

20 年後にあたる平成 40 年には人口減少が始まっており、現在より 2 万人減少すると推定されています。また、少子高齢化の進展が著しく年少人口が 13 千人減少し、高齢化率が現在の約 22 % (平成 20 年度) から約 25 % (平成 40 年度) になると推定されています。



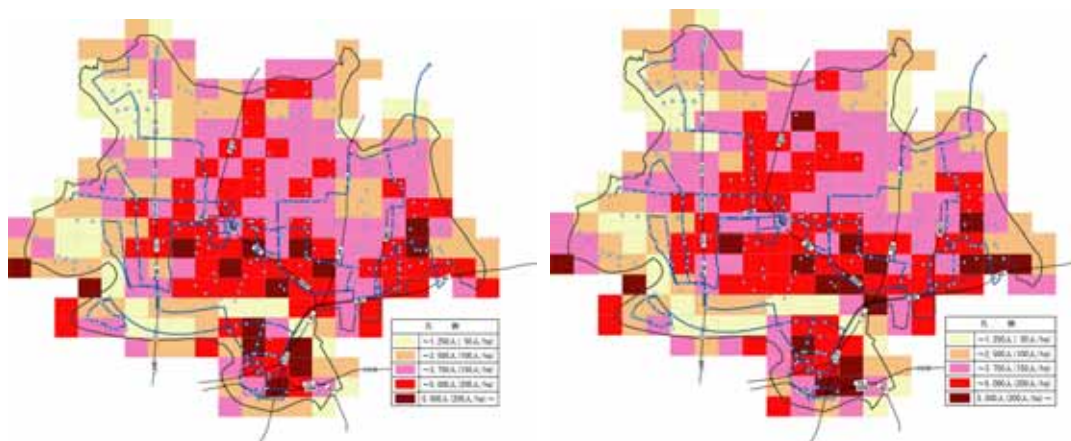
足立区住民基本台帳、外国人登録者数を参考に作成。人口は1月1日時点の人口  
平成 40 年の人口は足立区推計結果

図 過去 10 年間ににおける年齢階層割合の推移

## (2) 人口分布

足立区の人口は北千住駅周辺の千住曙町地区や千住地区に特に集中しており、他にも、東武伊勢崎線や東京メトロ千代田線沿線にも居住者が集中しています。

また、平成7年から平成17年の推移をみると、その傾向は変わらず、前述の地区に区民の方が集中して住んでいます。



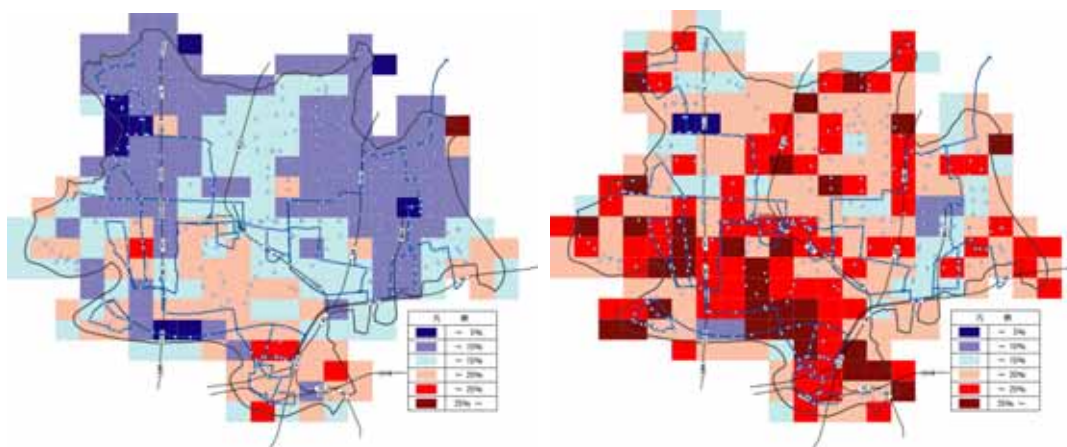
出典：平成7年、平成17年の国勢調査結果

図 人口密度（平成7年）

図 人口密度（平成17年）

## (3) 高齢化の進展

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ます。



出典：平成7年、平成17年の国勢調査結果

図 高齢者比率（平成7年）

図 高齢者比率（平成17年）

## 2 - 3 環境変化による人の動きの変容

### (1) トリップ数の推移

人口増加に伴い、トリップ数も増加しています。内訳としては、区内のトリップ数が減少し区外のトリップ数が増加するなど、他地域への移動が増加しています。

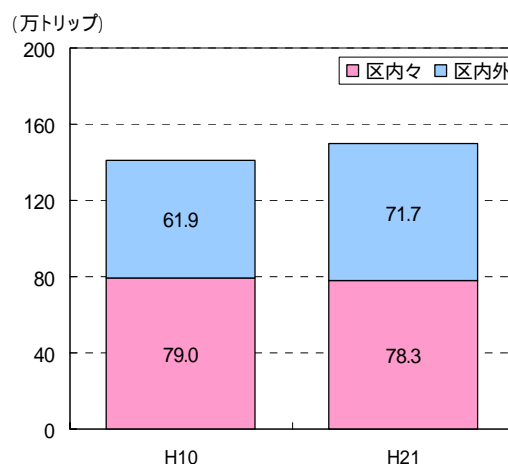
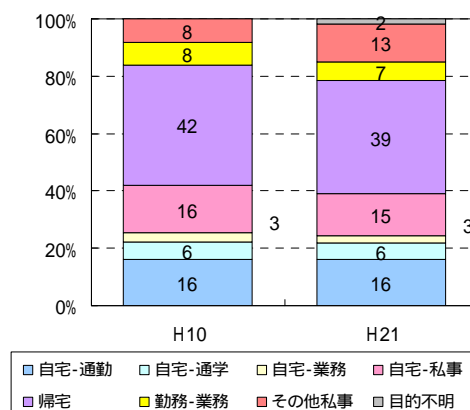


図 足立区居住者の行先別トリップ数の推移

### (2) 移動目的の変化

自宅発の私事目的トリップ割合が減少し、外出先から出発する私事目的（その他私事）のトリップ割合が大幅に増加しています。

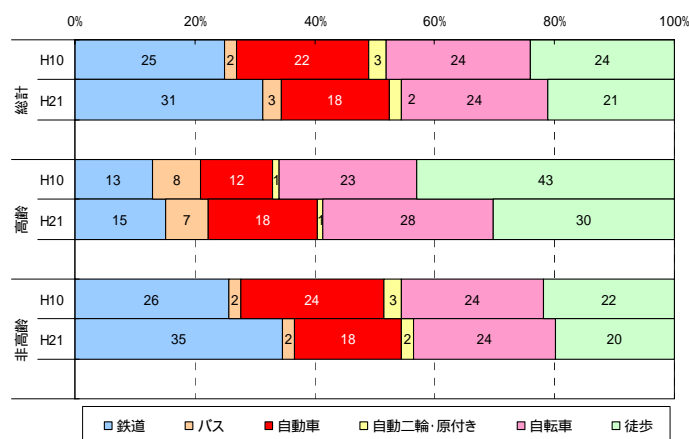


出典：平成 10 年度東京都市圏 P T 調査、平成 20 年度東京都市圏 P T 調査、平成 21 年度足立区 P T 調査  
平成 21 年のデータは平成 20 年度東京都市圏 P T 調査の足立区居住者データに H21 年度足立区 P T 調査を統合し独自推計した結果より作成。分析結果は足立区居住者のみとなっている。以降断りがないかぎり平成 21 年のデータは前述のデータである。

図 移動目的構成の推移

### (3) 交通手段の変化

鉄道分担率が6%高くなり、自動車分担率が4%低くなってきています。高齢者に着目すると自動車、自転車分担率が高くなっており、バス、徒歩の分担率が低くなってきています。非高齢者は自動車分担率が減少し鉄道分担率が大幅に増加しています。

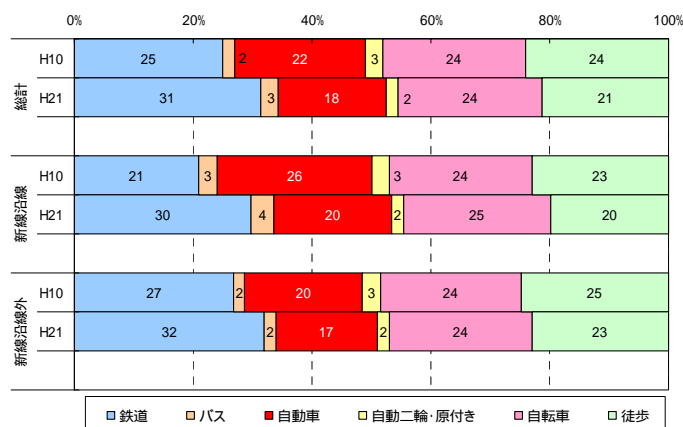


出典：平成10年度東京都市圏PT調査、平成20年度東京都市圏PT調査、平成21年度足立区PT調査

図 足立区居住者における年齢層別代表交通手段分担率の推移

日暮里・舎人ライナー、つくばエクスプレス沿線地域は鉄道分担率が9%高まっており、新線沿線外の地域は鉄道分担率が5%の伸びであることから、鉄道利用が促進されていると考えられます。

同様に新線沿線では、自動車分担率が新線沿線外の地域と比較して減少幅が大きくなっています。

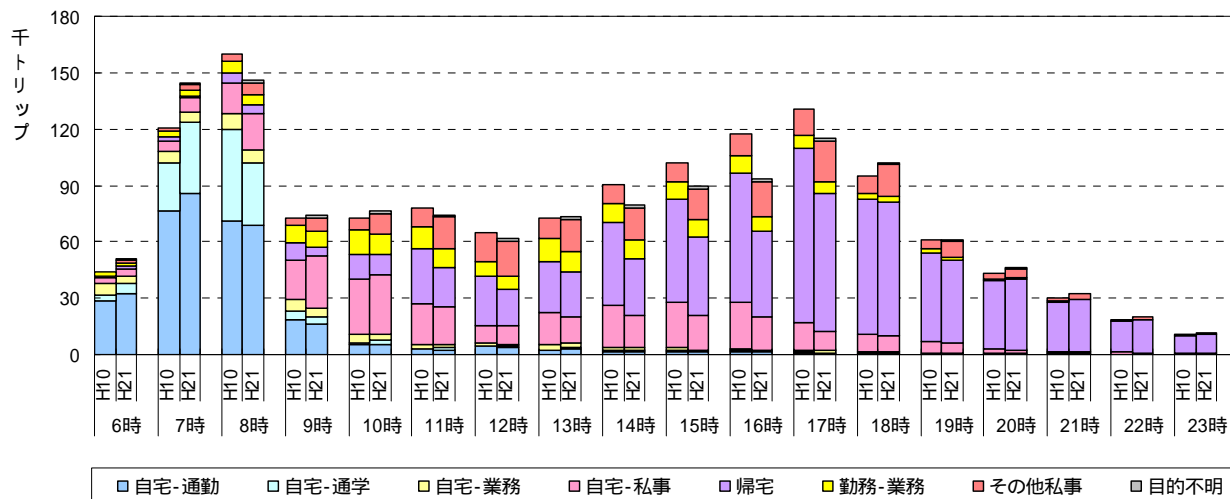


出典：平成10年度東京都市圏PT調査、平成20年度東京都市圏PT調査、平成21年度足立区PT調査

図 地域別代表交通手段分担率の推移

#### (4) 出発時間の变化

平成10年では通勤、通学が多い8時台にトリップが集中していましたが、平成21年には7時台のトリップが約30千トリップ増加し、ピークが平準化しています。これは、フレックスタイム等の時差出勤施策導入効果が出ている可能性があります。



出典：平成10年度東京都市圏PT調査、平成20年度東京都市圏PT調査、平成21年度足立区PT調査

図 出発時間別代表交通手段分担率

## 2 - 4 足立区の交通課題

### ( 1 ) バス路線網の課題

#### 公共交通空白地域の存在

公共交通空白地域は、鉄道やバス路線網の整備により、平成 13 年度末の約 31.0%から平成 21 年度末の約 7.9%に大幅に改善しました。しかし、依然としてバス停からの空白地域は鉄道駅周辺や区縁辺部に広がっており、約 1 割程度は駅から 1000m 内に位置しているものの、バス・鉄道共に利用が不便な公共交通空白地域は、区縁辺部（中川沿い）や平野町・六月町(六町駅と竹ノ塚駅の間)、関原・本木東町、扇一丁目、梅田三丁目(梅島駅と高野駅の間)に点在しています。

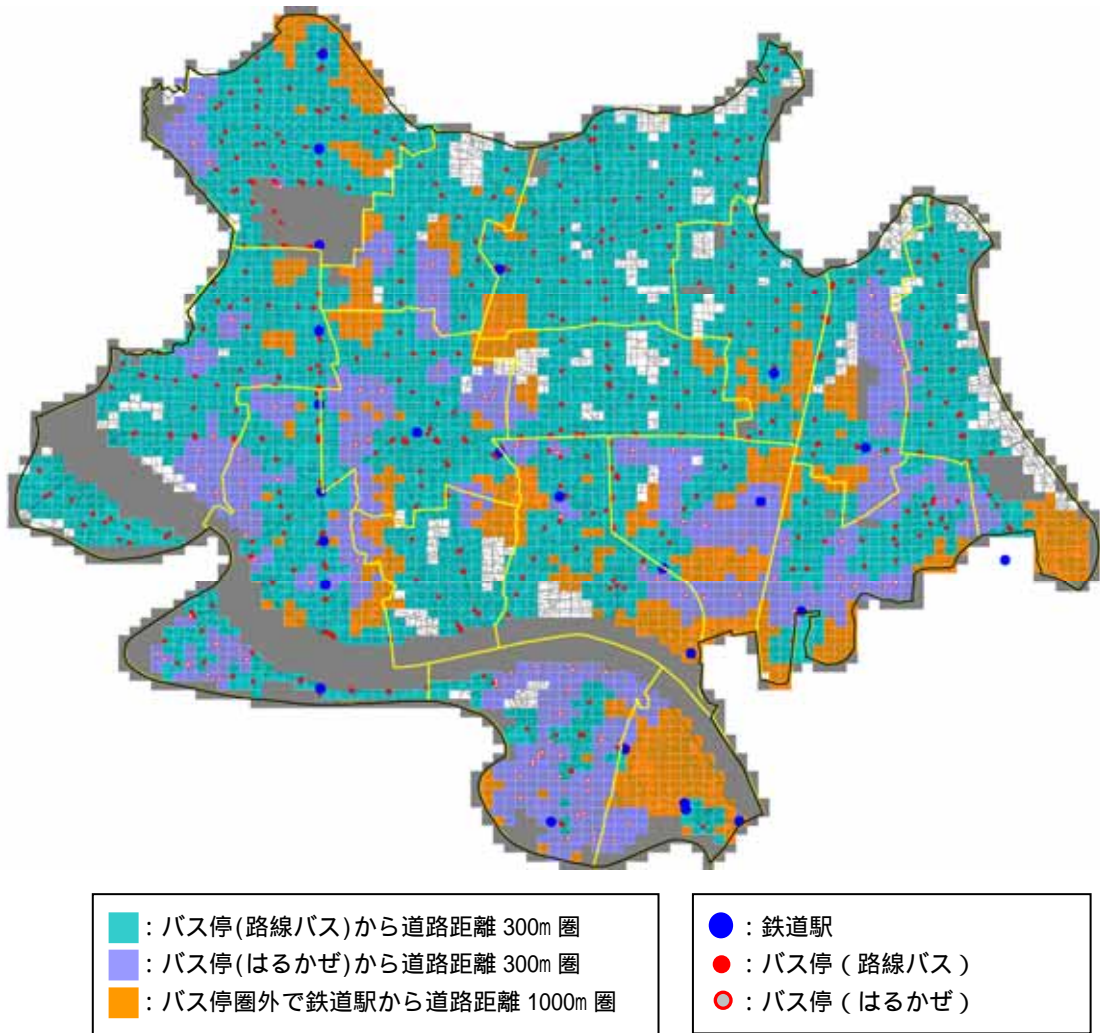
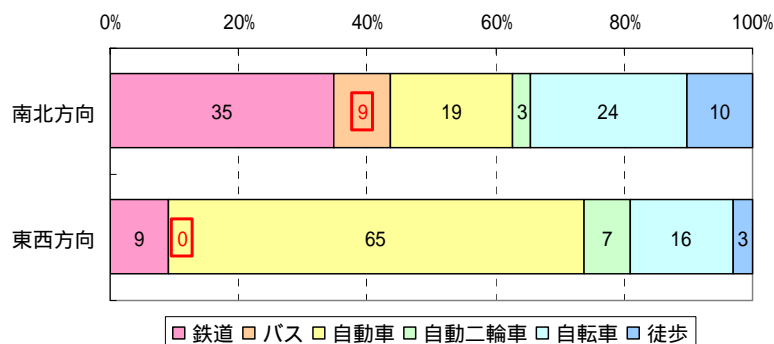


図 公共交通空白地域



### 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ます。



出典：平成 20 年度東京都市圏 P T 調査

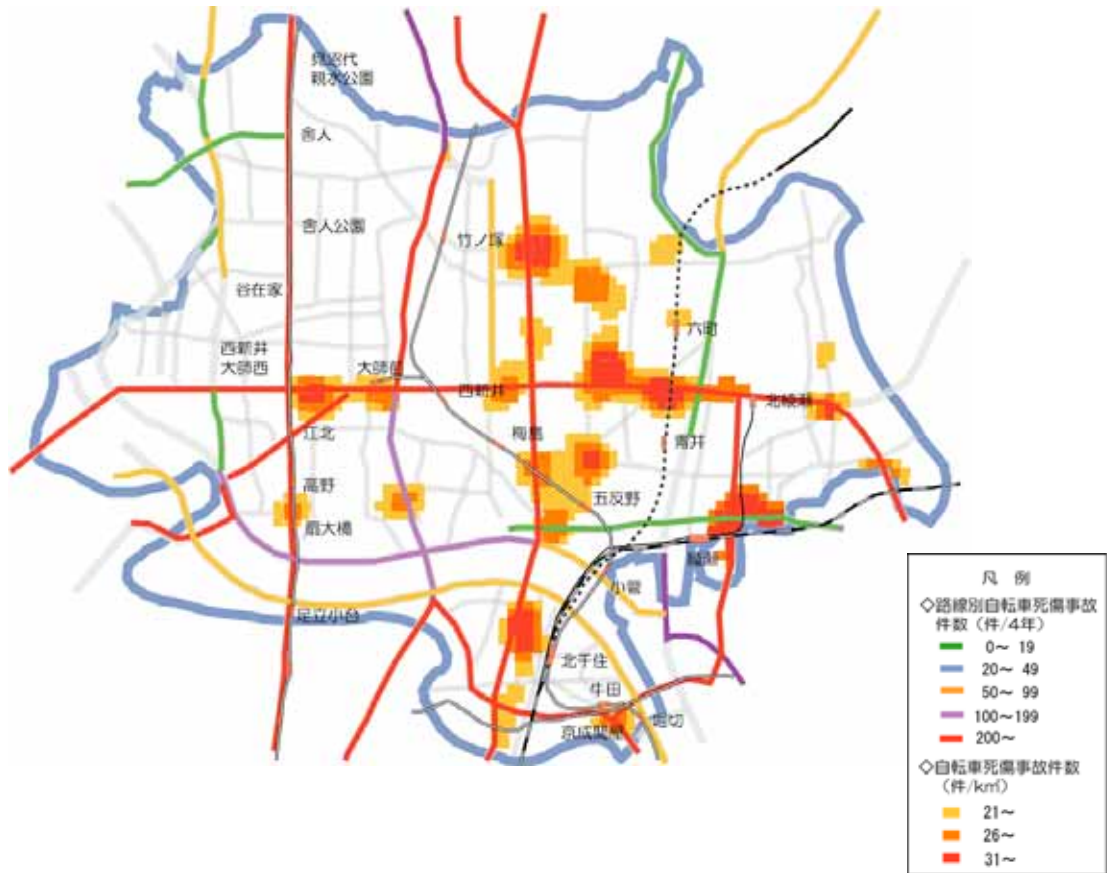
図 南北方向及び東西方向の代表交通手段分担率

## ( 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ます。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ます。

交通に関する区民意識調査では、「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ます。

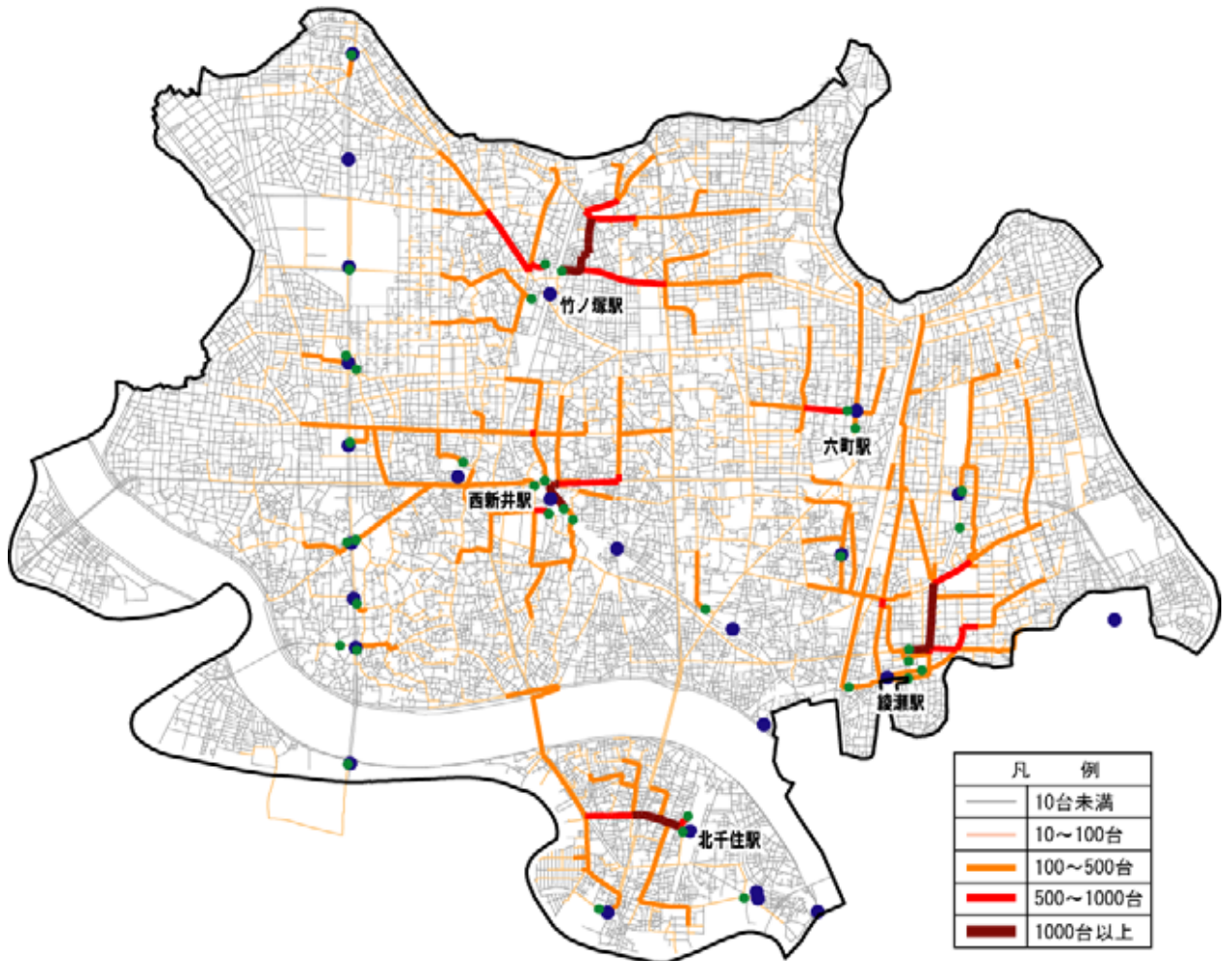


出典：警視庁 HP

図 自転車事故多発地域・路線(H21 年上半期)

### 拠点駅周辺に集中する自転車需要

拠点駅（北千住駅、竹ノ塚駅、西新井駅、綾瀬駅、六町駅）周辺では、通勤通学等で1,000台/日を超える自転車利用が集中するため、自転車走行環境の整備が求められています。



出典：平成20年度区営自転車駐車場定期利用者のデータに基づき、自宅から駅周辺に整備された区営自転車駐車場までの想定される主要経路を算出

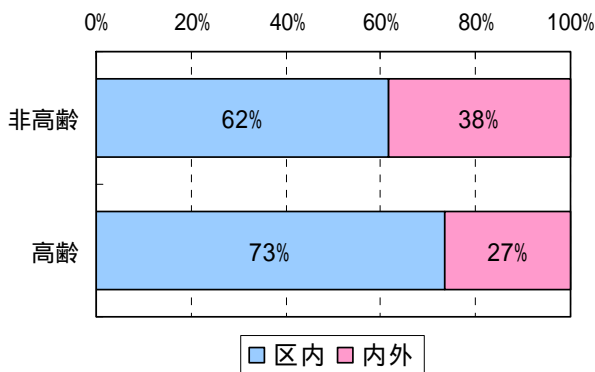
図 区営自転車駐車場への主要経路の利用台数

### (3) 拠点駅のポテンシャルへの課題

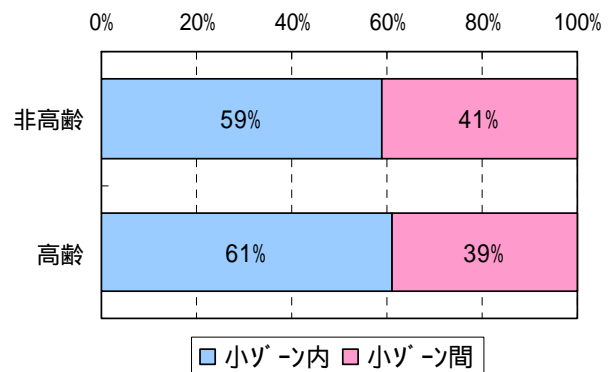
#### 駅を中心とした生活圏域の形成

足立区居住者の私事目的の6～7割程度が足立区内を到着地としており、その傾向は高齢者ほど高くなっています。更に、その約4割が自地域を超えた移動となっています。自地域を超えた私事目的は、拠点駅周辺に集中する傾向があるため、拠点駅を中心とした生活圏域の形成が伺えます。

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ます。



出典：平成20年度東京都市圏PT調査  
 図 足立区居住者私事目的到着地の区内・区外割合



出典：平成20年度東京都市圏PT調査  
 図 足立区居住者私事目的の区内地域間(小ゾーン)移動割合



出典：平成20年度東京都市圏PT調査  
 図 足立区居住者私事目的地域間移動の着トリップ密度(着トリップ密度=着トリップ/地域別面積)



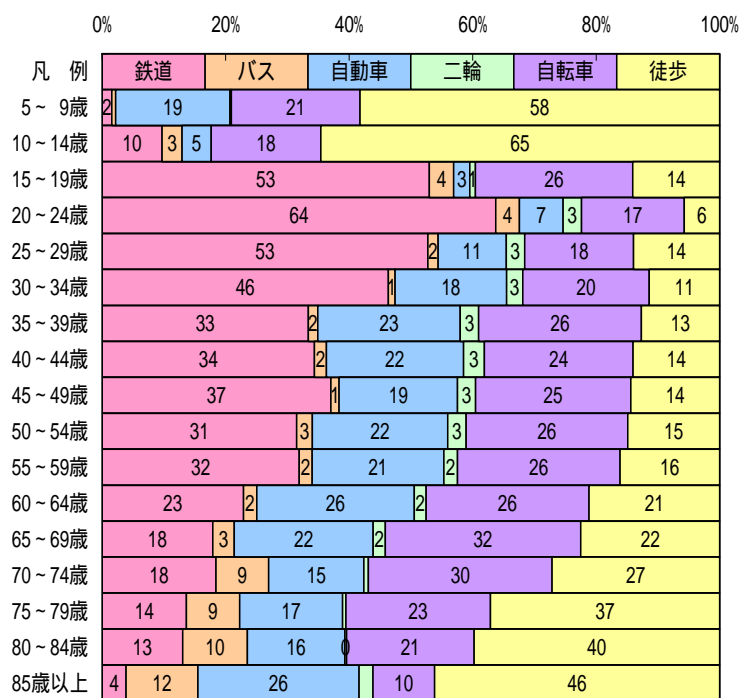
出典：平成20年度東京都市圏PT調査  
 図 足立区居住者私事目的地域間移動の着トリップ密度(着トリップ密度=着トリップ/地域別面積)

#### (4) 高齢者等移動制約者の移動確保への課題

##### 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、年齢があがるにしたがいバス及び徒歩の利用割合が増加し、鉄道や自動車の利用割合が減少する傾向を示しています。

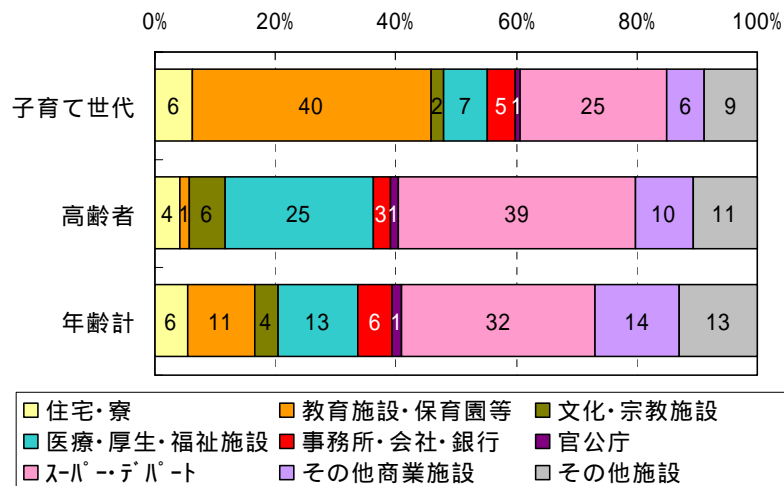
全ての区が障がい者に対するタクシー助成を行っており、きめ細かなサービスを提供している区もみられます。



出典：平成20年度東京都市圏PT調査

図 足立居住者の年齢階層別代表交通手段分担率

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  
 高齢者は医療・厚生施設・福祉施設、スーパー・デパートとの移動が多く、子育て世代は、教育施設・保育園等（学校・教育施設・幼稚園・保育施設）との移動が多くなっています。  
 大規模商業施設や病院は区内各所に点在しており、公共交通空白地域の中に当該施設が立地している状況も見られます。



出典：平成 20 年度東京都市圏 P T 調査

図 高齢者及び子育て世代の私事目的の到着施設構成割合

注) 子育て世代：女性の 25～39 歳で 5 歳未満の幼児と同居しているものとした

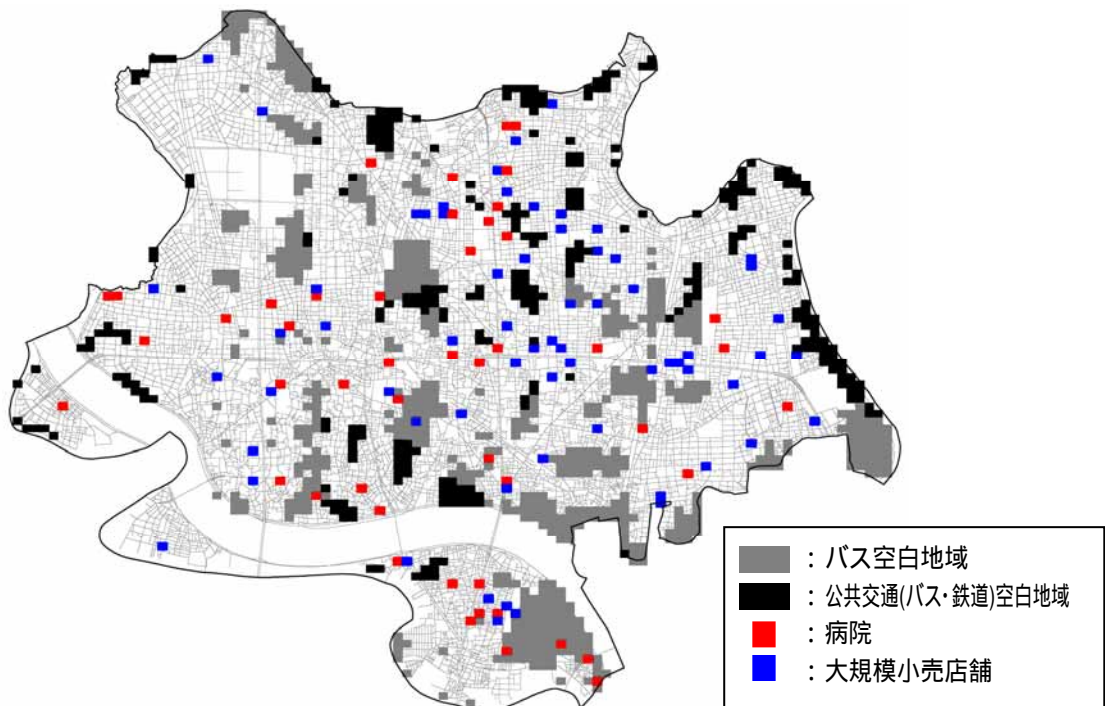


図 公共交通空白地域と主要施設

## 第3章 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

#### (1) 上位計画における足立区の将来像

##### 足立区基本構想

足立区基本構想は、区が総合的・計画的な行政運営を図るため、区が定める基本計画や実施計画の大本となるものとして定めるものです。昭和53年に初めて策定され、社会経済の変動や自治体を取り巻く環境の変化を受け改定されてきました。最近では、平成16年10月に改定され、「さまざまな区民・団体・企業と区役所などが協働して、住み・働き・学び・活動する「力強い足立区」の実現」を基本理念としています。この基本理念に基づき、課題解決の方向性と具体的な将来像を策定し、その実現を目指しています。

##### 基本的方向

- ・「創業や改業による地域経済の活性化をめざします」
- ・「人間の安全保障を進め、安全・安心な社会の確立をめざします」
- ・「文化と教育を高め、心の豊かさと誇りをもてる未来をめざします」

##### 足立区の将来像

- ・「魅力と個性ある美しい生活都市」
- ・「自立し支えあい安心して暮らせる安全都市」
- ・「人間力と文化力を育み活力あふれる文化都市」

足立区基本構想の計画期間は、平成17年度から28年度までの12年間としています。

## 足立区都市計画マスタープラン

足立区都市計画マスタープランは、区民の方の意見を反映し、望ましい都市像や地域のあるべき姿の方向性を明確化することで、目標に向かって総合的かつ体系的なまちづくりを進めていくために策定するものです。平成6年に初めて策定され、社会経済状況の大きな変化が生じ、上位計画である足立区基本構想が改定されたため、平成18年3月に改定されました。

上位計画である足立区基本構想、足立区基本計画の目標を達成するために、足立区都市計画マスタープランでは、テーマ別のまちづくりの方針と足立区を13の地域に区切った地域別のまちづくりの構想を策定しています。

### テーマ別まちづくりの方針

- ・ 市街地特性を活かしたまちづくり
- ・ 便利で快適な交通環境のまちづくり
- ・ 水と緑豊かな環境にやさしいまちづくり
- ・ 安全で災害に強い防災まちづくり
- ・ 豊かさを実感できる住まいづくり
- ・ 地域が守り育てる景観まちづくり
- ・ 多彩な魅力・活力を備えたまちづくり
- ・ 交流し共生する思いやりのあるまちづくり

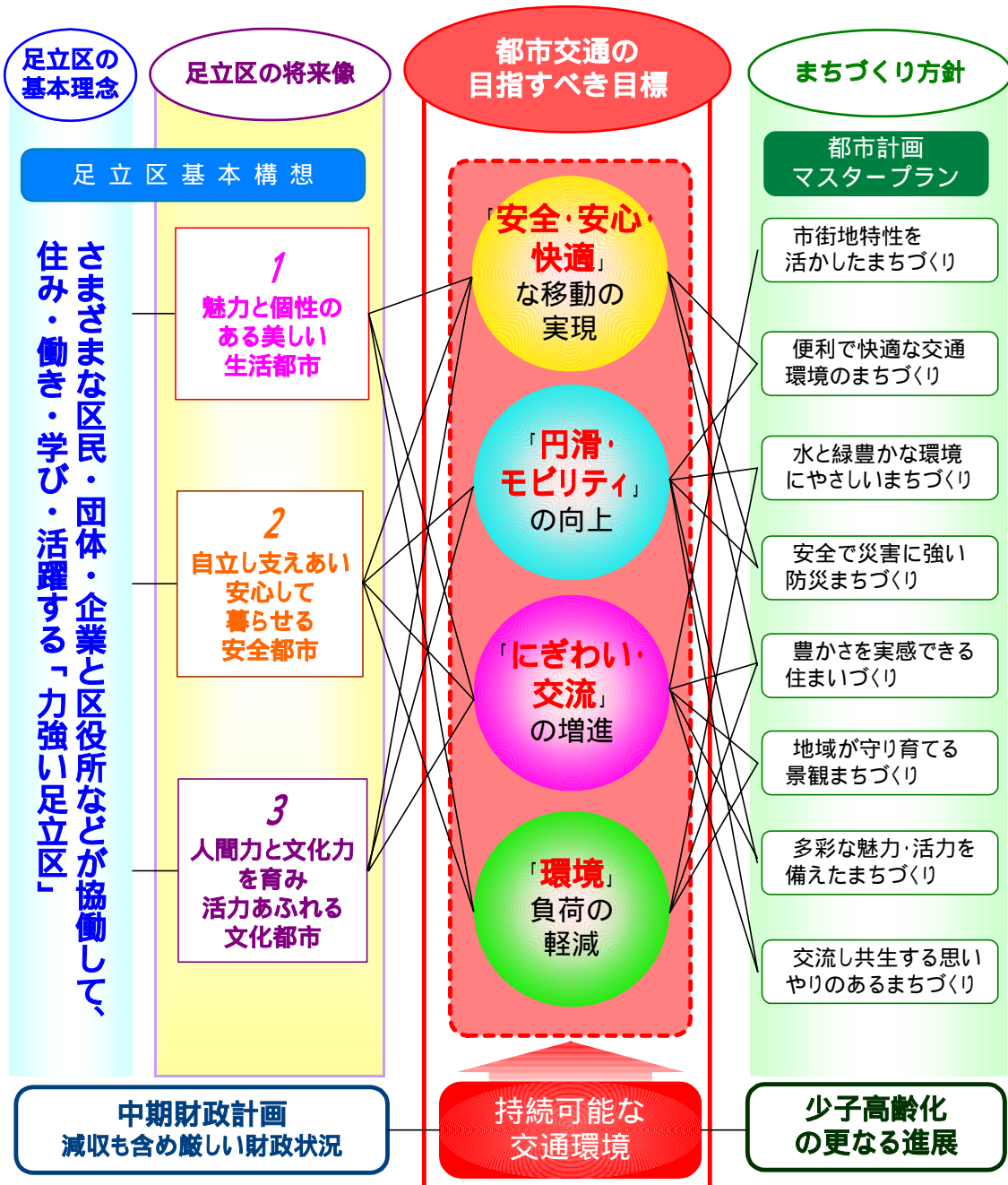
交通分野に対しては、基本的な考え方について、各交通手段などを中心に6つの考え方を示しています。

- ・ 鉄道・新交通を活かしたまちづくり
- ・ バス交通の利便性の高いまちづくり
- ・ 道路交通網の整備とネットワークづくり
- ・ 安全性の高い道路づくり
- ・ 適正な駐輪・駐車環境づくり
- ・ 歩いて楽しいネットワークづくり



### 3 - 2 将来像と交通課題を踏まえた総合交通計画の目標

上位計画である足立区基本構想や都市計画マスタープランの目指す将来像やまちづくり方針を踏まえて総合交通計画の目標を「『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」としました。



## 『安全・安心・快適』な移動の実現

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します。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します。

## 『円滑・モビリティ』の向上

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ます。

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します。

## 『にぎわい・交流』の増進

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ス性を高め、区民の交流を促進し、地域の活性化を進めます。

## 『環境』負荷の軽減

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ります。

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します。

### 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）

パーソントリップ調査等による交通実態や各交通手段に対して期待される役割から都市交通の目指すべき目標を達成するための「都市交通体系」を「公共交通施策」、「自転車交通施策」、「交通結節点施策」、「TDM施策等」としました。



各交通手段に求められる役割やそれらを達成するための方向性は以下のとおりです。

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"> <li>・高齢者等の外出支援</li> <li>・快適な公共交通環境整備</li> <li>・既存バス路線の維持・活性化</li> </ul>
	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"> <li>・高齢者等の外出支援</li> <li>・快適な公共交通環境整備</li> </ul>
	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"> <li>・広域移動の支援</li> <li>・高齢者等の外出支援</li> </ul>
	タクシー等	個別でドアツードアな輸送サービスによる、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"> <li>・高齢者等の外出支援</li> </ul>
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"> <li>・駅及び駅周辺のバリアフリー化の促進</li> <li>・駅周辺の歩きたくなる歩行環境整備</li> <li>・物流貨物車の適正な荷捌きの実現</li> </ul>
	自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・自転車利用マナーの向上等の取組が求められる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車走行環境の充実</li> <li>・安全な自転車運転の徹底</li> </ul>
	自動車(マイカー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・環境にやさしい自動車の普及に対する動機付け等の取組が求められる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・不要不急な自動車利用の抑制</li> <li>・運輸部門での環境に対する意識醸成</li> <li>・環境対応車への転換</li> </ul>
結節点	鉄道駅・バス停	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅及び駅周辺のバリアフリー化の促進</li> <li>・円滑な乗り継ぎの実現</li> </ul>

## 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

課題解決と目標達成に向けた都市交通施策の展開は、「足立区の公共交通のあり方」を踏まえ、以下の2本柱で進めていきます。

### ➤ 足立区全域で展開する都市交通施策

- ・ 特定の箇所を指定せず、足立区全域で展開していく都市交通施策

### ➤ 個別地域や交通施設で展開する都市交通施策

- ・ 現況の交通実態や移動に関する区民意識に加え、交通施設や公共交通空白地域などの地域の実情に応じて、きめこまかな交通サービスを展開していく都市交通施策
- ・ 特に、統計的に精度を確保した交通データで、パーソントリップ調査における最もこまかな単位である16地域ごとに、地域に必要な都市交通施策を展開

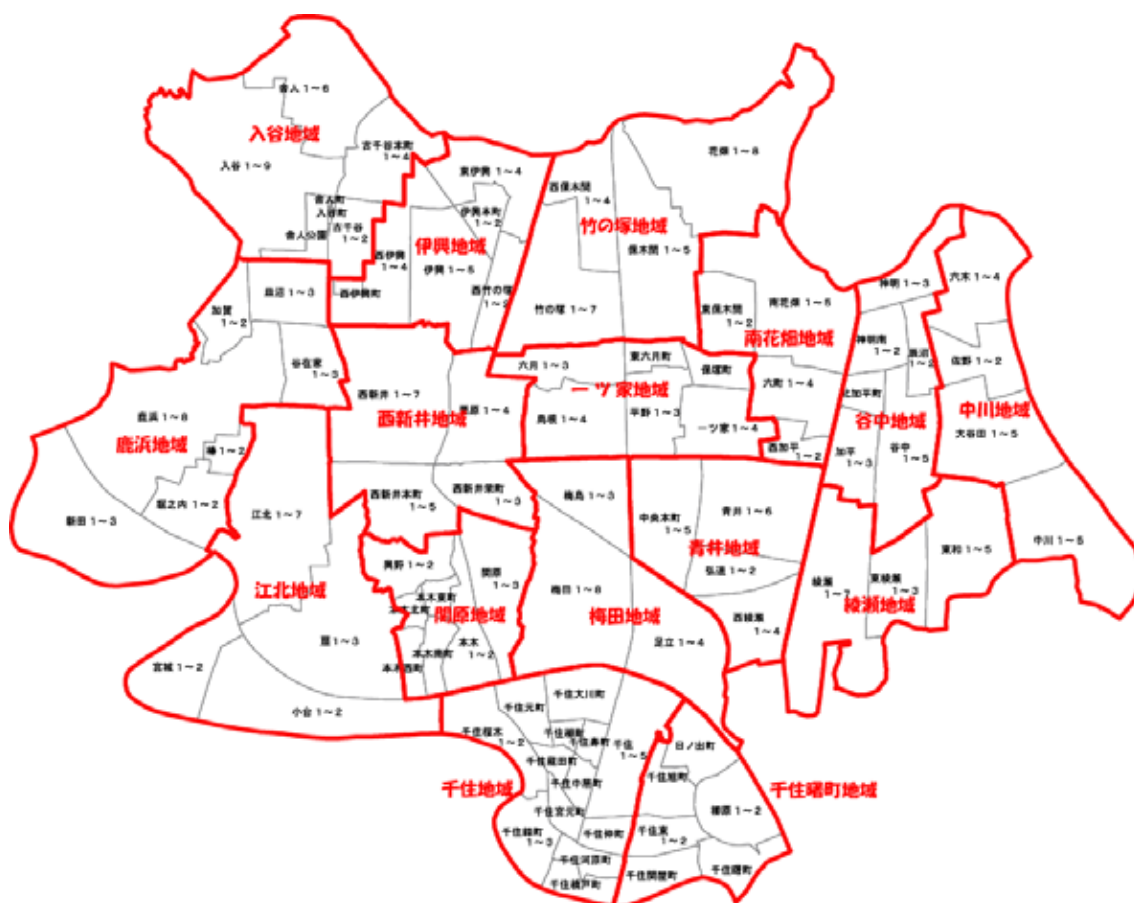


図 個別地域や交通施設で展開する都市交通施策の地域区分  
注) 地域区分はパーソントリップ調査の小ゾーン

#### 4 - 1 足立区の公共交通のあり方について

足立区の市街地は、鉄道駅を中心に形成されるなど、鉄道は足立区における公共交通の基軸となっています。路線バスは幅員の広い道路を活用し、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担っています。

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します。

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しますが、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します。

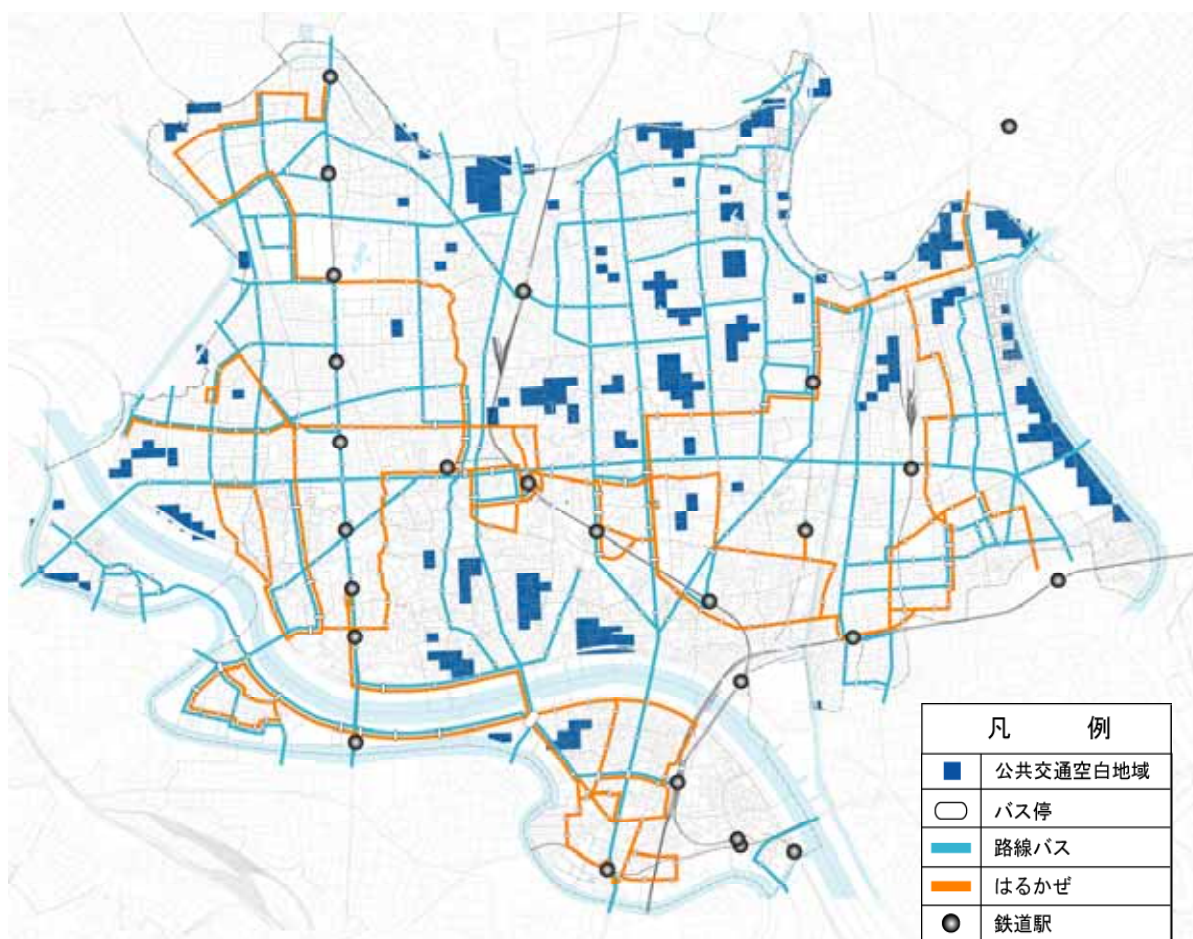


図 足立区の現在の公共交通ネットワーク

## 4 - 2 足立区全域で展開する都市交通施策

ここでは、特定の箇所を指定せず、足立区全域で展開していく都市交通施策について紹介します。

### (1) 公共交通施策

#### 広域移動の支援

##### 地下鉄 8 号線（有楽町線）の整備促進

平成 10 年から足立区独自による「地下鉄 8 号線整備促進大会」を開催し、延伸要請を継続して展開しています。これらの活動により、平成 12 年 1 月に国の東京圏における高速鉄道を中心とする交通網整備の基本的な計画として運輸政策審議会答申第 18 号において、地下鉄 8 号線（有楽町線）は野田市まで「平成 27 年までに整備着手することが望ましい」路線に位置付けられました。

今後、足立区では、足立区東部地区の発展やまちの活性化等を構築するため、区内に駅を整備し、区内を通過して野田市まで行くルート of 整備促進に向け、関係区市や東京都等で構成する「地下鉄 8・11 号促進連絡協議会」への参加も視野に入れ、引き続き国や東京都に整備の要請を行っていきます。

また、次期交通政策審議会（旧運輸政策審議会）答申において、より明確な位置付けがされるよう、更なる調査検討を進めていきます。

##### メトロセブンの整備促進

「地下鉄 8 号線の延伸」同様、運輸政策審議会答申第 18 号において、環状 7 号線と環状 8 号線を基軸とした区部周辺部環状公共交通（葛西臨海公園～羽田空港）が「今後整備について検討すべき」路線に位置付けられました。

現在、他区を結ぶ東西方向の移動をバスに頼っている足立区としては、区民の利便性向上を図るうえで大変有効な路線となっています。

これまで足立区は関係区で構成する「メトロセブン促進協議会」に参加し、環状 8 号線を基軸とし公共交通整備を目指す「エイトライナー促進協議会」と協力し調査検討を進めるとともに、東京都や国に整備の要請を行ってきました。

今後も、継続的に国や東京都に整備の要請を行っていくとともに、次期交通

政策審議会（旧運輸政策審議会）答申において、より明確な位置付けがされるよう更なる調査検討を進めていきます。

## 高齢者等の外出支援

### デマンド型の交通サービスの提供

区内には狭隘道路に囲まれ、コミュニティバスのような小型バス車両も通行できない交通空白地域が残存します。また、昨年12月に区政モニターに対して、高齢者等の交通弱者（基本的に自分でバスに乗降できる方）を対象とした「デマンド方式」のサービスについてアンケートを実施したところ、高齢化社会の進展に伴い、日常の買い物や病院などの足としての需要が高まっていることがわかりました。

今後、高齢者等の交通弱者を対象とした「デマンド型の交通サービス」については、既存のバス、タクシー等の公共交通との整合性に配慮しつつ、引き続き関係機関と調整を行い、実現に努めていきます。

### 都市計画道路の整備

区内には依然として整備されていない都市計画道路が存在しています。特に、本木北町周辺、東伊興町周辺は都市計画道路の整備が進んでいないため、バスが走行できずに公共交通空白地域となっています。更に、空白地域の中には、幹線道路がネットワーク化されていないために、迂回を強いられることや、通過交通が生活道路に流入するなど利便性・安全性が損なわれている可能性があります。

今後、沿道住民や関係機関との調整を行い、公共交通空白地域の解消を目的としたバス走行空間を確保するため、また、幹線道路ネットワークの構築として、補助253号線や補助256号線などの都市計画道路の整備促進に努めていきます。

## 快適な公共交通環境整備

### 低床化バスの導入

高齢者や小さいお子様をお連れの方など、誰でも利用しやすいノンステップバスやワンステップバスなどの低床化バスの足立区内の運行は、約99%となっています。



足立区は、今後も引続きバス事業者や関係行政機関に導入促進を要望するとともに、それに伴うバス停の環境整備などの側面支援を行っていきます。

#### バス接近情報の提供

道路混雑によって、バスの定時性が確保できない時に利用者の方のストレスを軽減させ、バスの利便性を向上させるように、バス停でバスの走行位置をお知らせできるシステム導入をバス事業者に要請していきます。

また、パソコンや携帯電話で、区内を走行するバスの運行状況を調べることができるバスロケーションシステムの導入についてもバス事業者に要請していきます。

### 既存バス路線の利用促進

#### 走行環境の整備

バスは道路混雑の影響を受けやすく、道路が混雑している時にはバスも遅れ、定時性を損なうなど、利便性が低下しています。足立区内には環状7号や国道4号など慢性的に混雑している道路があり、これらの道路をバスが走行しています。道路混雑によるバスの遅れを受けにくくするためにバスルートの道路にPTPSなどバスが優先して走行できるシステムの導入について、交通管理者である警察と連携し進めてまいります。

#### バス停の環境整備

バス停の上屋やベンチは、バスを待っている人にとって、とても便利で重要な施設です。特にベンチは、高齢化社会の進展に伴い、買い物等のバス待ち以外にも活用されているケースが見受けられ、設置要望が多くなっています。そのため、道路幅員などの基準に合った道路において、上屋やベンチの設置をバス事業者や道路管理者と連携し進めていきます。

また、バス停の路面表示は、違法駐車防止やバスの運転手や利用者にとってのバス停の目印としての役割を果たしていますので、公共交通としての利用促進を図るため、バス事業者、道路管理者と連携し、路面表示の維持に努めていきます。

## ( 2 ) 自転車交通施策

### 自転車走行環境の充実

#### 自転車走行環境整備

自転車は、環境面への負荷が少なく手軽で便利に利用できるなど、移動に効率的な交通手段である。当区は、平坦な地形であるとともに、公共交通空白地域も散在し、特に鉄道駅までの自転車利用が多い反面、自転車事故も多く、安全で快適な利用環境づくりが必要となっている。

特に自転車利用が多い、駅前通り(補助 190 号線)、墨堤通り(補助 119 号線等)、補助 140 号線、補助 109 号線、赤山街道、補助 261 号線、補助 255 号線、補助 262 号線、補助 258 号線等については、今後、道路改修等に併せて関係各機関と協議を行い、協議が整った箇所について順次、自転車走行環境整備に努めていきます。

### 安全な自転車運転の徹底

#### 交通安全教室の継続

現在足立区の幼稚園・保育園、小・中・高等学校で実施している、自転車安全運転免許証の発行やスケアードストレイト方式による安全教育(スタントマンを活用した体験型交通安全教室)などを通して、自転車の安全な運転方法を学んでもらい、早期に自転車の安全走行を意識し、将来にわたって安全に自転車を運転できるよう継続して各種取り組みを実施していきます。

併せて、老人クラブ、高齢者サークル等の社会活動の場や、高齢者が多数集まる住区センターなどにおいて、交通安全教室を実施し、継続して高齢者の交通事故防止につなげていきます。

### (3) 交通結節点施策

#### 駅及び駅周辺のバリアフリー化の促進

##### 違法駐輪対策の継続

自転車法によると、鉄道駅を利用する自転車利用者の自転車駐車場の整備は、鉄道事業者、道路管理者、区等が連携し整備を行うことになっています。しかし、駅周辺では、放置自転車が歩行者の円滑な移動を妨げ、景観を損ねるなどの支障をきたしているため、足立区では鉄道駅の周辺約300メートル以内を自転車放置禁止区域に指定し、街頭指導と合わせて放置自転車（原付バイク含む）の撤去活動を行っています。

また、足立区では、買い物客等の放置自転車を解消するために、平成22年度から綾瀬駅周辺で駅前やスーパーなどにある民間自転車駐車場と連携して、自転車駐車場の「2時間無料サービス」をはじめました。現在は、西新井駅及び北千住駅の一部の区営自転車駐車場でも実施しています。

今後も駅周辺などに違法駐輪をしないよう啓発活動を行い、放置自転車があった場合には撤去するなどの活動を継続するとともに、買い物客の自転車等をターゲットに引き続き、「2時間無料サービス」の拡充を関係機関と連携を図り実施していきます。

##### 区営自転車駐車場の適正な運営

現在、区営自転車駐車場は、大きく分けて定期利用と一時利用で運営していますが、中には、この割合の見直しが必要と思われる自転車駐車場が見受けられます。また今後、「2時間無料サービス」の拡充を図るためには、一時利用枠の拡充を検討する必要があります。

そのため、区営自転車駐車場の利用状況精査し、「2時間無料サービス」の拡充を視野に入れ、区営自転車駐車場の適正管理に努めていきます。

#### 歩行者等の回遊性の整備

現在、北千住駅や西新井駅、竹ノ塚駅、牛田駅周辺などで、駅舎や鉄道路線によって、歩行者等の通行が阻害され、地域コミュニティが分断されている箇所が見受けられます。

今後も引き続き、鉄道事業者と連携し、鉄道高架化やまちづくり事業等と併せて、歩行者等の通行確保を検討し、地域コミュニティの向上や歩行者等の利便性の確保に努めていきます。

### 円滑な乗り継ぎの実現

#### 駅におけるバス系統案内の充実

出口毎にバス乗り場がある駅では、駅の改札付近でバスの行先がわかれば乗り場を往来することがなくなり、高齢者や小さいお子様をお連れの方などの移動負担を軽減し、バスを利用しやすくなります。バス事業者や鉄道事業者と連携し、改札付近におけるバスの乗り場案内を充実させていきます。

### 物流貨物車の適正な荷捌きの実現

#### 荷捌き駐車場の確保

荷捌き駐車については、平成18年の道路運送法改正に伴う路上駐車取締りにより減少したものの、交通の円滑化や歩行者等の安全性から問題となっている地域も見受けられます。

今後も引き続き、適正な荷捌き駐車に向けて、コインパーキングを含む民間駐車場の利用促進や路上パーキングの整備、公共施設等を活用した駐車スペースの検討を関係機関と連携して行うとともに、他の自治体等の先進事例についても調査研究を継続していきます。

## (4) TDM施策等

### 不要不急な自動車利用の抑制

#### ノーマイカーデーの実施

東京都TDM行動プランで示された企業保有車の持ち帰り自粛を促進するよう、区内の事業者や区民に対して月に1回程度ノーマイカーデーを定め、区内事業者と連携し進めてまいります。また、区民の方にノーマイカーデーを意識してもらうよう、広報による啓発活動を実施していきます。

#### パークアンドライドの検討

自動車利用から鉄道等の公共交通の転換を図るため、引き続き公共駐車場の定期利用の利用促進に努めていきます。また、関係機関と連携し、パークアンドライドの必要性や効果などのPRを積極的に行っていきます。

#### 企業保有車の持ち帰り自粛

東京都が推進している施策である「企業保有車の持ち帰り自粛」を足立区内の企業に実践していただくよう、足立区内に立地する事業所に対して要請していきます。

#### 自転車の利用促進

足立区は、23区内でも自転車利用が多く、更なる自転車利用の推進を図るため、自転車が安全で快適に走行できる道路整備や自転車駐車を整備することで、自転車と公共交通の乗り継ぎを円滑にし、自転車利用を促進していきます。

#### 効率的な自動車利用の推進

民間のレンタカー事業者が実施しているカーシェアリングなど自動車の効率的な利用促進を図るため、区民の方に対して啓発活動を実施していきます。

## 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

足立区環境基本計画や東京都環境基本計画に示された運輸部門のCO<sub>2</sub>削減目標を達成するために、交通管理者である警察などの関係機関と連携し、自動車を利用する多くの方にエコドライブを意識してもらうよう、普及啓発活動を実施していきます。

## 環境対応車への転換

### 環境に優しい庁有車の導入

区が所有している自動車については、更新時期の際に電気自動車やハイブリッド自動車など環境対応車に順次変更し、CO<sub>2</sub>排出量の削減に努めていきます。

### エコステーションの整備促進

低公害車普及促進するために、低公害車向けにメタノールや天然ガスの供給、充電を行う設備を備えたエコステーションの整備を関係機関と検討していきます。

#### 4 - 3 個別地域や交通施設で展開する都市交通施策

ここでは、地域の実情に応じたきめこまかな交通サービスとして、16地域ごとに展開していく都市交通施策について紹介します。これら施策について、概ねの実施時期を明確にすることにより、計画の実効性を高めることとしました。

##### 短期（概ね5年）

短期では、区が早急な対応を必要とする事業や継続的に実施していた事業、また関係者間の合意が得やすく比較的早期に実現可能な事業を展開します。さらに中・長期的な事業に関しても初動の取組を開始します。

##### 中期（概ね10年）

中期では、短期で展開している事業は継続して実施されています。また、短期での検討が終了したものについて順次、事業着手に入ります。更に、長期的な施策について継続して検討を進めます。

##### 長期（概ね20年）

長期では、短・中期で展開している事業は継続して実施されています。また、計画策定時に関係者間の合意形成に期間を要する事業についても検討を終了させ、実現に向けて取り組んでいます。短・中・長期で検討した事業が全て実現され、総合交通計画で目指した目標が達成されます。

## バリアフリー重点整備地区の選定

下記、5項目による総合的な評価を拠点駅とその他駅別で行い、駅舎および駅周辺におけるバリアフリー対策を実施する駅の優先順位(案)を選定しました。

また、駅舎内のバリアフリーに関しては、法律(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)により、エレベーター又はスロープを設置することを始めとした段差の解消、ホームドア、可動式ホーム柵の設置が求められています。

今後、バリアフリー対策を実施する駅の優先順位に係わらず、鉄道事業者との協議を行い、積極的に駅舎内のバリアフリー化を進めていきます。

### 【重点整備地区選定項目】

#### 駅利用者数(乗換利用含む)

交通バリアフリー法に基づく基本構想は、1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の鉄道駅を中心とする徒歩圏(重点整備地区)を対象に策定することとしている。

=> 利用者数が多いほど優先順位が高いとした。

#### 駅勢圏内人口

駅から1km圏内の人口として、高齢者数(高齢化率)を含めて駅又は駅周辺施設の利用が多いほどバリアフリー化の必要性が高い

=> 人口及び高齢者数が多いほど優先順位が高いとした。

#### 駅発着バス路線(系統)数

駅に発着するバス路線が多いほど、駅又は駅周辺施設の利用が多くバリアフリー化の必要性が高い

=> バス路線数が多いほど優先順位が高いとした。

#### 駅周辺(概ね500m圏)の公共施設、福祉施設数

駅周辺の公共・福祉施設数が多いほど、当該エリアのバリアフリー化の必要性が高い

=> 施設数が多いほど優先順位が高いとした。



駅周辺(概ね 500m 圏)の道路のバリアフリーの現状

駅周辺の道路において、要改修路線割合が高いほどバリアフリー化の必要性が高い

=> 要改修路線割合が高いほど優先順位が高いとした。

注) 対象路線は、国道、都道、区道

対象路線の中に 1 箇所でも改修箇所があれば、要改修路線とした

#### 【重点整備地区選定方法】

選定項目 ~ について個別に優先順位付けを行い、これら順位を合計したもの(順位合計:最小  $6=1 \times 6$ 、最大  $144=24 \times 6$ )で、最も小さい(順位合計が小さい)ものから優先順位が高いものとした。

また、交通広場の整備や鉄道高架化などの事業が予定されている駅については、別途、優先順位に配慮するとともに、最終的に関係機関の意見を聞きながら、全体的に優先順位を選定していきます。

駅名		駅利用者数（平成21年度）				駅勢圏区内人口（H17国勢調査）			
		1日当たり 平均利用者数	順位	路線間 乗換え者数	交通 <sup>17</sup> フリー法 対象有無	人口	順位	高齢者数 (高齢化率)	順位
拠	北千住駅	1,105,486	1	845,128		57,180	4	13,113 (22.9%)	3
拠	竹ノ塚駅	75,393	3	-		60,786	2	13,127 (21.6%)	8
拠	西新井駅	59,604	4	-		50,387	8	10,578 (21.0%)	9
他	大師前駅	15,228	11	-		62,477	1	12,804 (20.5%)	11
拠	綾瀬駅	88,061	2	-		28,925	14	4,160 (14.4%)	23
他	五反野駅	34,640	5	-		39,538	10	7,453 (18.9%)	15
他	梅島駅	29,853	6	-		32,754	12	6,500 (19.8%)	12
拠	江北駅	6,763	16	-		60,099	3	15,199 (25.3%)	1
他	西新井大師西駅	7,919	15	-		51,698	6	9,999 (19.3%)	14
他	北綾瀬駅	25,197	7	-		51,478	7	6,323 (12.3%)	24
他	扇大橋駅	5,367	19	-		39,492	11	8,703 (22.0%)	6
他	青井駅	11,023	12	-		24,991	15	4,618 (18.5%)	16
他	千住大橋駅	10,803	13	-		21,557	18	4,475 (20.8%)	10
他	谷在家駅	6,172	17	-		42,179	9	7,226 (17.1%)	17
他	京成閏屋駅	24,309	8	-		24,064	16	5,420 (22.5%)	4
他	牛田駅	22,847	9	10,063		24,064	16	5,420 (22.5%)	4
拠	六町駅	18,488	10	-		15,997	20	3,120 (19.5%)	13
他	見沼代親水公園駅	7,938	14	-		14,701	21	2,347 (16.0%)	21
他	小菅駅	5,689	18	-		30,377	13	5,117 (16.8%)	19
他	高野駅	3,772	21	-	×	53,579	5	12,876 (24.0%)	2
他	舎人駅	4,647	20	-	×	14,006	22	2,156 (15.4%)	22
他	堀切駅	3,377	22	-	×	16,463	19	3,593 (21.8%)	7
他	舎人公園駅	3,323	23	-	×	10,400	23	1,734 (16.7%)	20
他	足立小台	1,907	24	-	×	4,437	24	756 (17.0%)	18

拠：都市計画マスタープランで位置づけのある拠点に位置する駅

他：その他の駅

駅発着 バス路線数	順位	駅周辺の 公共施設、 福祉施設数		順位	駅周辺の 要改修路線 数割合	順位	優先順位		駅名	
							順位合計			
87	5	7	8		100.00%	1	22	1	北千住駅	拠
105	4	15	1		64.30%	13	31	2	竹ノ塚駅	拠
110	3	9	4		76.50%	8	36	3	西新井駅	拠
131	1	4	14		50.00%	15	53	4	大師前駅	他
125	2	8	5		85.70%	6	52	5	綾瀬駅	拠
15	12	4	14		100.00%	1	57	6	五反野駅	他
18	8	5	13		90.90%	5	56	7	梅島駅	他
16	10	8	5		12.50%	22	57	8	江北駅	拠
12	14	7	8		44.40%	16	73	9	西新井大師西駅	他
2	19	6	11		72.00%	11	79	10	北綾瀬駅	他
23	7	4	14		60.00%	14	71	11	扇大橋駅	他
17	9	4	14		84.60%	7	73	12	青井駅	他
15	12	8	5		75.00%	9	67	13	千住大橋駅	他
6	17	4	14		75.00%	9	83	14	谷在家駅	他
0	20	10	2		28.60%	19	69	15	京成関屋駅	他
0	20	10	2		28.60%	19	70	16	牛田駅	他
32	6	2	19		66.70%	12	80	17	六町駅	拠
10	15	1	22		100.00%	1	94	18	見沼代親水公園駅	他
0	20	2	19		33.30%	18	107	19	小菅駅	他
16	10	7	8		8.30%	23	69	20	高野駅	他
0	20	6	11		100.00%	1	96	21	舎人駅	他
0	20	2	19		28.60%	19	106	22	堀切駅	他
5	18	1	22		42.90%	17	123	23	舎人公園駅	他
10	15	0	24			24	129	24	足立小台	他

拠：都市計画マスタープランで位置づけのある拠点に位置する駅

他：その他の駅

## 千住曙町地区の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

### 地区の特徴

#### 【公共交通空白地域】

地区内には公共交通空白地域は残存しませんが、バス停が少ないため、バス停圏外の地域が多くなっています。

#### 【バス停までの距離に対する満足度】

地区内の居住者の28%の方が「バス停までの距離」に対して『不満』と回答しており、区内で2番目に高くなっています。

#### 【町丁内居住者の自宅からの利用駅】

地区内の居住者は、「北千住駅」を最も利用しており、次いで「京成関屋駅」、「牛田駅」の順で鉄道駅を利用しています。

#### 【最も利用される駅までの主な交通手段】

最も利用されている「北千住駅」までの交通手段は、徒歩となっています。

#### 【自転車の走行空間に対する満足度】

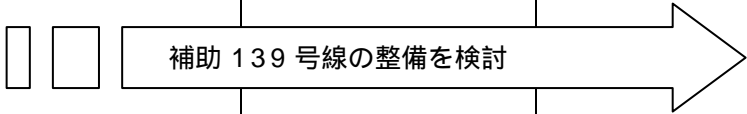
地区内の居住者の62%の方が、「自転車の走行空間」に対して『不満』と回答しています。

### 都市交通体系の方向性

地区の全域が、最寄りの鉄道駅から道路距離で1km圏内にあります。北千住駅東口は、北千住駅西口と比較して幹線道路へ通じる道路が踏切で寸断されており、また、狭隘道路が多いこともあり、「はるかぜ」が部分的に運行しているものの、バス路線網が整備されていません。

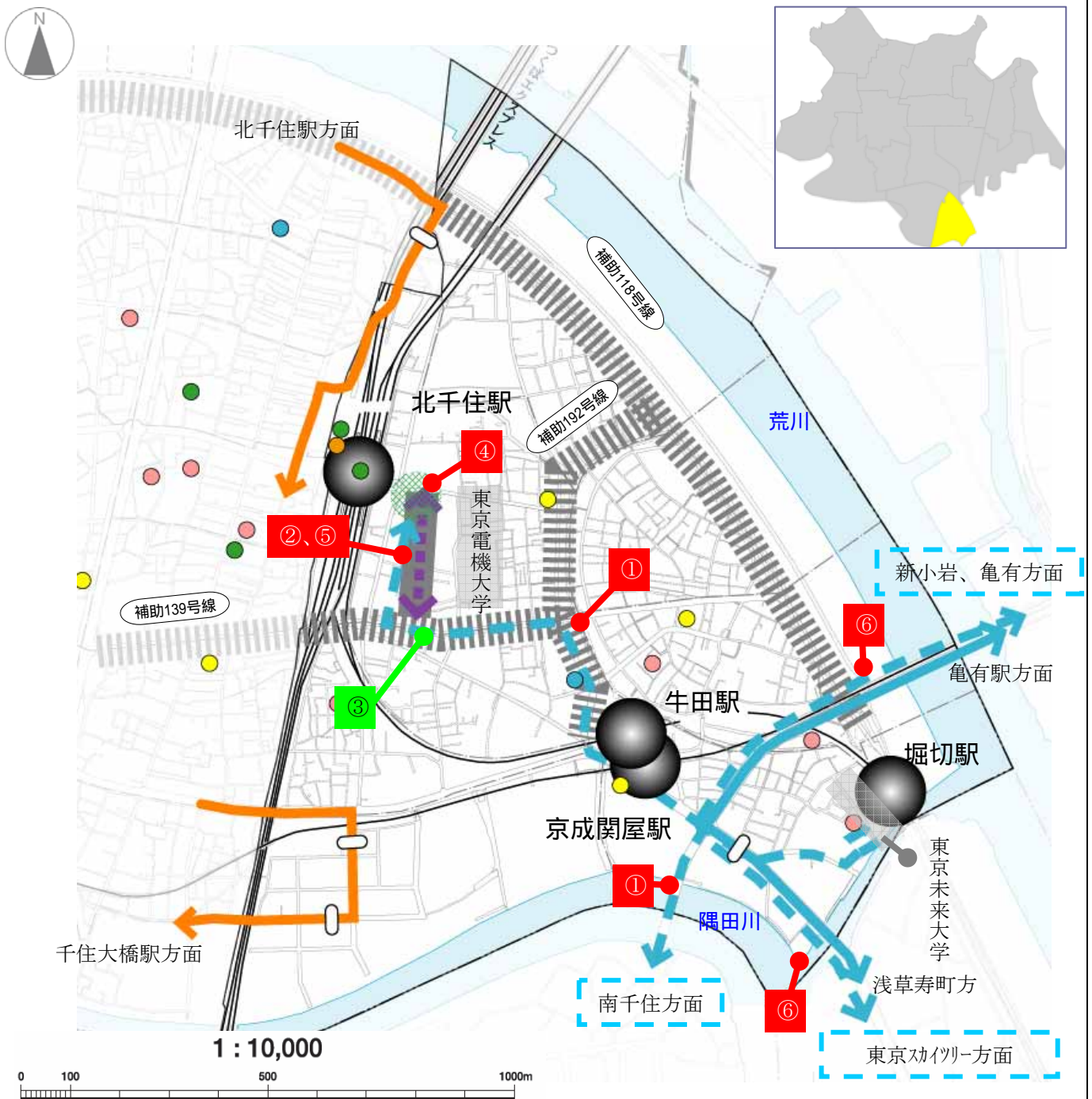
平成24年4月には、東京電機大学が開校し、北千住駅東口の交通広場の整備も予定されているため、通行可能な範囲で地区内にバス路線の導入を図るよう隣接区やバス事業者と協議を進めていきます。併せて東京スカイツリー等の観光地等へのバス路線の発着地としての役割も視野に入れ、地域の活性化に努めていきます。長期的には、交通の障害や地域のつながりを分断する要因にもなっている踏切の解消を目指していきます。

### 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)
高齢者等の外出支援	北千住駅東口に 接続するバスル ートを検討  		
円滑な乗り継ぎの実現	区画街路12号線の整備		
自転車走行環境の充実	区画街路12号線に自転車走行環境の整備		
観光地等の移動支援	スカイツリー方面等にアクセスするバスの誘致を検討		

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

都市交通目標実現のための千住曙町地区における交通施策イメージ



凡 例			
■ 公共交通空白地域	● 区民事務所	◀▶ 鉄道(将来)	— 都市計画道路
○ バス停	● 病院	● 駅前広場整備	— 施工中
— 路線バス	● 住区センター	— 路線バス(将来)	— 計画(第三次事業化計画優先整備路線)
— はるかぜ	● 大型店舗(スーパー)	— はるかぜ(将来)	— 計画
● 区役所	● 郵便局	— 自転車走行環境(将来)	

## 千住地区の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

### 地区の特徴

#### 【公共交通空白地域】

地区内には、千住元町にまとまった公共交通空白地域が残存し、これらは全て 200 人/ha 以上が居住しているブロックとなっています。

#### 【バス停までの距離に対する満足度】

地区内の居住者の 8%の方が「バス停までの距離」に対して『不満』と回答していますが、不満度は区平均より低くなっています。

#### 【町丁内居住者の自宅からの利用駅】

地区内の居住者は、8割以上が「北千住駅」を利用しており、次いで「千住大橋駅」、「町屋駅」となっています。

#### 【最も利用される駅までの主な交通手段】

最も利用されている「北千住駅」までの交通手段は、徒歩となっています。

#### 【自転車の走行空間に対する満足度】

地区内の居住者の 69%の方が、「自転車の走行空間」に対して『不満』と回答しています。

### 都市交通体系の方向性

北千住駅西口は、限られたスペースの中で区内最大のバスロータリーを形成しており、羽田空港やテーマパークへの直通のバスも発着するなど、23 区の北の玄関口としての機能を果たしています。そのため、今以上の路線乗り入れについては困難な状況であり、違法駐車や路上駐輪の抑制等を含めた交通環境の適正化による利便性と快適性を備えた交通結節点の維持に努めていきます。

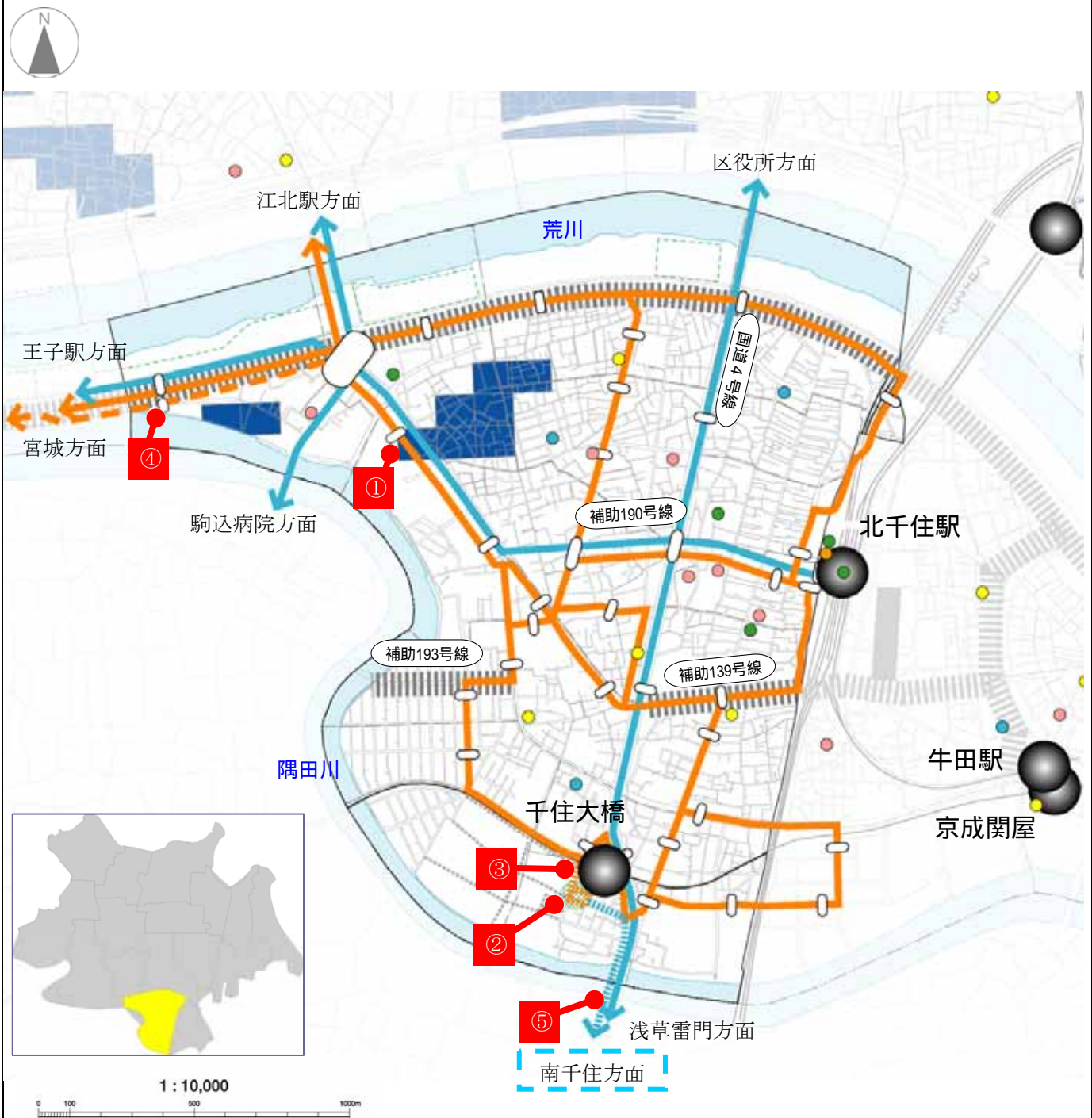
また、千住大橋駅周辺は㈱ニッピ・UR 等の開発に伴い共同住宅と交通広場の整備が予定されており、地域住民の利便性の向上や活性化を図るため、新たなバス路線の導入も含め積極的にバス事業者等と協議を進めていきます。

### 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)
高齢者等の外出支援	はるかぜ第 6、8、11 弾のバス停新設を検討 はるかぜ第 5 弾のルート再編(交通広場の乗り入れを検討) はるかぜ第 8 弾のルート一部変更及びバス停の移設を検討		
円滑な乗り継ぎの実現	千住大橋駅の交通広場整備に伴う、バスロータリーの整備		
観光地等の移動支援	新たな路線バスの誘致を検討		

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

都市交通目標実現のための千住地区における交通施策イメージ



凡 例								
<span style="color: blue;">■</span>	公共交通空白地域	<span style="color: orange;">●</span>	区民事務所	<span style="color: grey;">◀▶</span>	鉄道(将来)	<span style="color: grey;">—</span>	都市計画道路	施工中
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;"> </span>	バス停	<span style="color: pink;">●</span>	病院	<span style="border: 1px dashed green; border-radius: 50%; padding: 2px;"> </span>	駅前広場整備	<span style="color: purple;">▬▬▬▬</span>	都市計画道路	計画(第三次事業化計画優先整備路線)
<span style="color: blue;">—</span>	路線バス	<span style="color: lightblue;">●</span>	住区センター	<span style="color: blue;">▬▬▬▬</span>	路線バス(将来)	<span style="color: purple;">▬▬▬▬</span>	都市計画道路	計画
<span style="color: orange;">—</span>	はるかぜ	<span style="color: green;">●</span>	大型店舗(スーパー)	<span style="color: orange;">▬▬▬▬</span>	はるかぜ(将来)			
<span style="color: red;">●</span>	区役所	<span style="color: yellow;">●</span>	郵便局	<span style="color: purple;">◀▶</span>	自転車走行環境(将来)			

## 梅田地区の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

### 地区の特徴

#### 【公共交通空白地域】

地区内には、梅田三丁目にまとまった公共交通空白地域が残存し、中には 200 人/ha 以上が居住しているブロックもあります。

#### 【バス停までの距離に対する満足度】

地区内の居住者の 16%の方が「バス停までの距離」に対して『不満』と回答していますが、不満足度はそれほど高くなっていません。

#### 【町丁内居住者の自宅からの利用駅】

地区内の居住者は、約 5 割が「梅島駅」を利用しており、次いで「五反野駅」、「西新井駅」となっています。

#### 【最も利用される駅までの主な交通手段】

最も利用されている「梅島駅」までの交通手段は、徒歩となっています。

#### 【自転車の走行空間に対する満足度】

地区内の居住者の 76%の方が、「自転車の走行空間」に対して『不満』と回答しています。

### 都市交通体系の方向性

利用駅は梅島駅が約 5 割、五反野駅が約 3 割となっており、駅までのアクセスは徒歩が多い傾向となっています。

地区内には狭隘道路が多く、東西方向の幹線道路の整備が遅れているため、梅田三丁目付近を中心に交通空白地域が残存しています。

そのため、都市計画道路補助第 136 号線の早期整備を図り、バス路線を導入することにより、交通空白地域の解消に努めていきます。

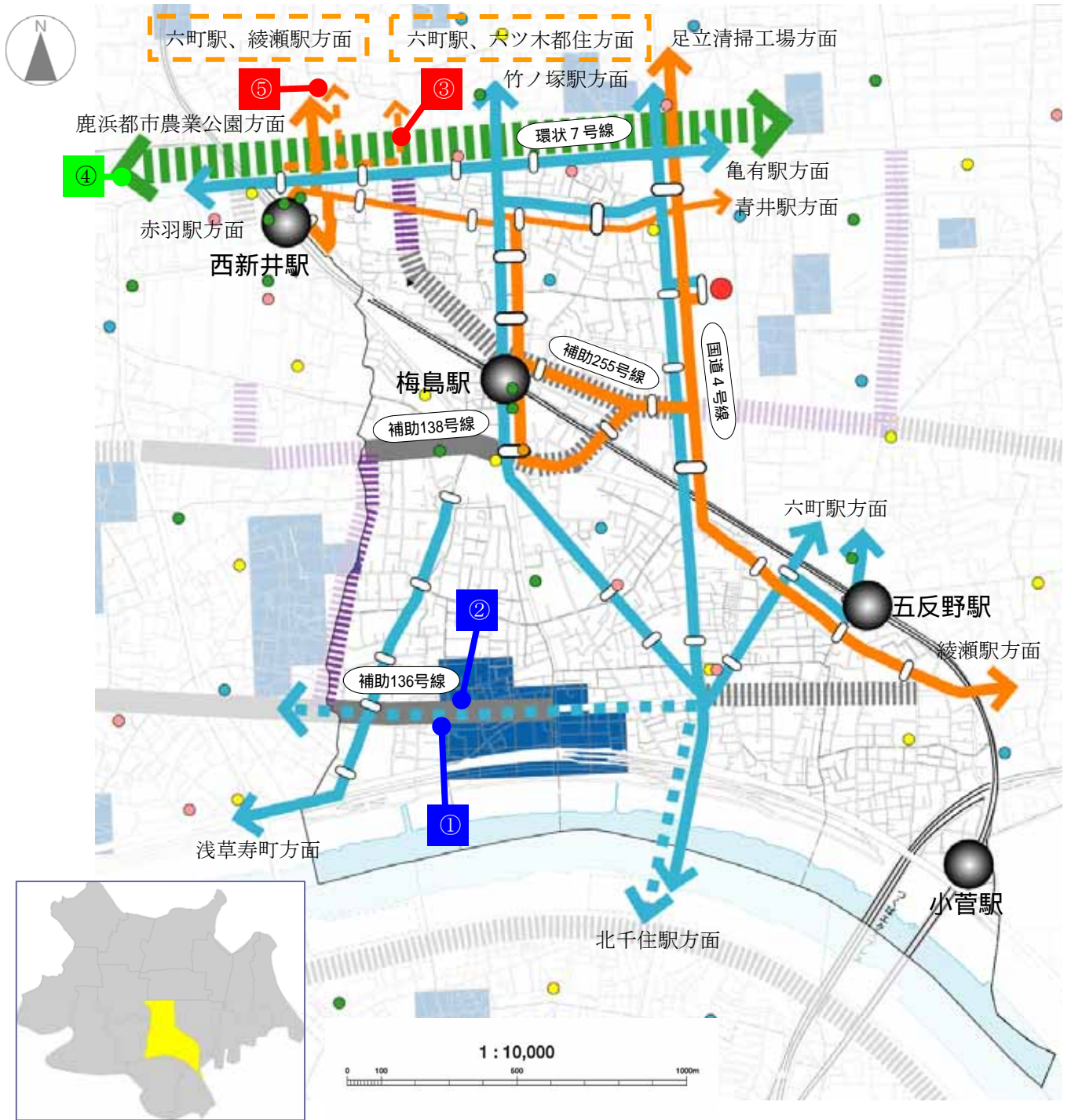
### 施策の実施時期

施策メニュー	短期 (概ね 5 年)	中期 (概ね 10 年)	長期 (概ね 20 年)
高齢者等の外出支援	はるかぜ第 7 弾のバスルート変更を検討(西新井駅~六町駅・六ツ木都住方面) 六月三丁目付近に、はるかぜのバスルート新設を検討	梅田三丁目付近に、既存の路線バス(江北駅~北千住駅)のルート変更を検討 補助 136 号線の整備	
広域移動の支援			

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



都市交通目標実現のための梅田地区における交通施策イメージ



凡 例					
■ 公共交通空白地域	● 区民事務所	◄► 鉄道(将来)	▬ 都市計画道路	▬ 施工中	
○ バス停	● 病院	◉ 駅前広場整備	▬ 計画(第三次事業化計画優先整備路線)		
— 路線バス	● 住区センター	▬ 路線バス(将来)	▬ 計画		
— はるかぜ	● 大型店舗(スーパー)	▬ はるかぜ(将来)			
● 区役所	● 郵便局	◄► 自転車走行環境(将来)			

## 青井地区の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

### 地区の特徴

#### 【公共交通空白地域】

地区内には、中央本町四丁目にまとまった公共交通空白地域が残存し、多くが200人/ha以上が居住しているブロックとなっています。

#### 【バス停までの距離に対する満足度】

地区内の居住者の13%の方が「バス停までの距離」に対して『不満』と回答していますが、不満足度は区平均より低くなっています。

#### 【町丁内居住者の自宅からの利用駅】

地区内の居住者は、約5割が「五反野駅」を利用しており、次いで「青井駅」、「綾瀬駅」となっています。

#### 【最も利用される駅までの主な交通手段】

最も利用されている「五反野駅」までの交通手段は、徒歩となっています。

#### 【自転車の走行空間に対する満足度】

地区内の居住者の82%の方が、「自転車の走行空間」に対して『不満』と回答しており、不満足度は区内で最も高くなっています。

### 都市交通体系の方向性

利用駅は五反野駅が約5割、青井駅が約3割、綾瀬駅が約2割となっており、駅までの移動手段として徒歩の割合が多いため、自転車の走行空間に対する不満が高いと思われます。

特に五反野駅周辺においては、バス、タクシー、自転車が輻輳しているため、利便性や安全性からも早期の交通広場の整備を進めていきます。

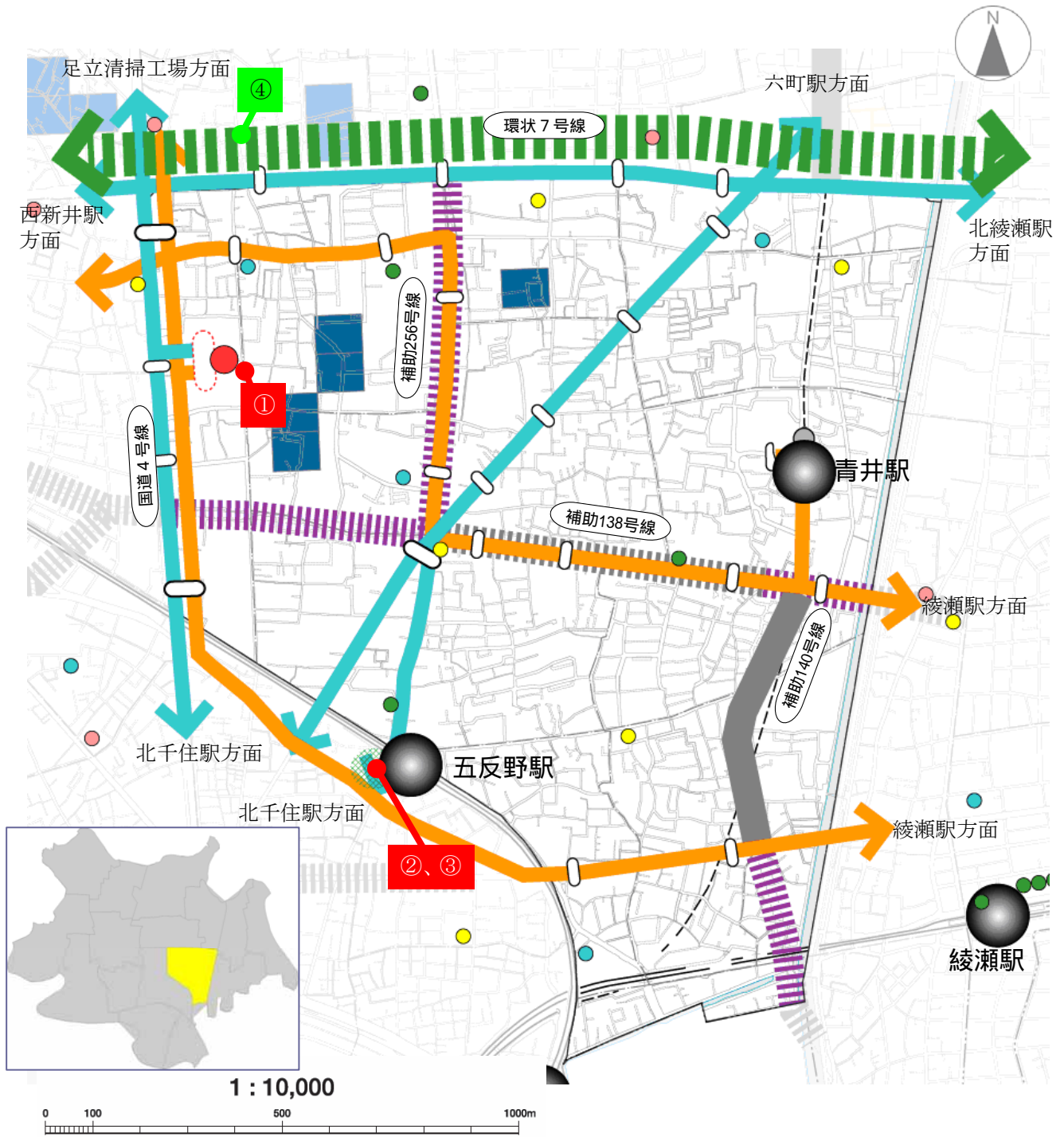
また、区本庁舎敷地内の自転車駐車場改善整備に併せ、サイクルアンドバスライド用の自転車駐車場を整備し、交通空白地域の解消と本庁舎敷地の有効活用に向けていきます。

### 施策の実施時期

施策メニュー	実施時期		
	短期 (概ね5年)	中期 (概ね10年)	長期 (概ね20年)
高齢者等の外出支援	区庁舎敷地内にサイクルアンドバスライド用自転車駐車場の整備を検討 既存路線バス及びはるかぜ第12弾の交通広場への乗り入れを検討		
円滑な乗り継ぎの実現	五反野駅交通広場の整備		
広域移動の支援			

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

都市交通目標実現のための青井地区における交通施策イメージ



凡 例			
<span style="color: blue;">■</span>	公共交通空白地域	<span style="color: orange;">●</span>	区民事務所
<span style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px;"> </span>	バス停	<span style="color: red;">●</span>	病院
<span style="color: cyan;">—</span>	路線バス	<span style="color: blue;">●</span>	住区センター
<span style="color: orange;">—</span>	はるかぜ	<span style="color: green;">●</span>	大型店舗(スーパー)
<span style="color: red;">●</span>	区役所	<span style="color: yellow;">●</span>	郵便局
<span style="color: green;">↔</span>	鉄道(将来)	<span style="border-bottom: 1px dashed green;"> </span>	駅前広場整備
<span style="color: blue;">     </span>	路線バス(将来)	<span style="border-bottom: 1px dashed purple;"> </span>	都市計画道路
<span style="color: orange;">     </span>	はるかぜ(将来)	<span style="border-bottom: 1px dashed grey;"> </span>	施工中
<span style="color: purple;">↔</span>	自転車走行環境(将来)	<span style="border-bottom: 1px dashed orange;"> </span>	計画(第三次事業化計画優先整備路線)
		<span style="border-bottom: 1px dashed blue;"> </span>	計画

## 綾瀬地区の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

### 地区の特徴

#### 【公共交通空白地域】

地区内には公共交通空白地域が残存しておらず、地区内の居住者は公共交通が利用しやすい環境が整っています。

#### 【バス停までの距離に対する満足度】

地区内の居住者の16%の方が「バス停までの距離」に対して『不満』と回答していますが、不満足度は区平均より低くなっています。

#### 【町丁内居住者の自宅からの利用駅】

地区内の居住者は、約8割が「綾瀬駅」を利用しており、次いで「亀有駅」、「北綾瀬駅」となっています。

#### 【最も利用される駅までの主な交通手段】

最も利用されている「綾瀬駅」までの交通手段は、徒歩となっています。

#### 【自転車の走行空間に対する満足度】

地区内の居住者の66%の方が、「自転車の走行空間」に対して『不満』と回答しており、不満足度は区平均より低くなっています。

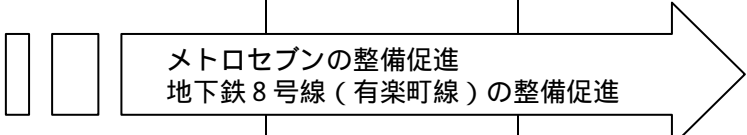
### 都市交通体系の方向性

綾瀬駅は竹ノ塚駅に次いで自転車の乗り入れが多い駅となっており、今後も関係機関と連携し、街頭指導や2時間無料の自転車駐車場の利用促進などの放置自転車対策をはじめとする自転車行政に努めていきます。

自転車の走行環境整備については、都市計画道路補助第109号線の一部に自転車レーンが整備されています。今後、道路改修時に併せて綾瀬駅までの線的な自転車走行環境整備の検討が必要となっています。

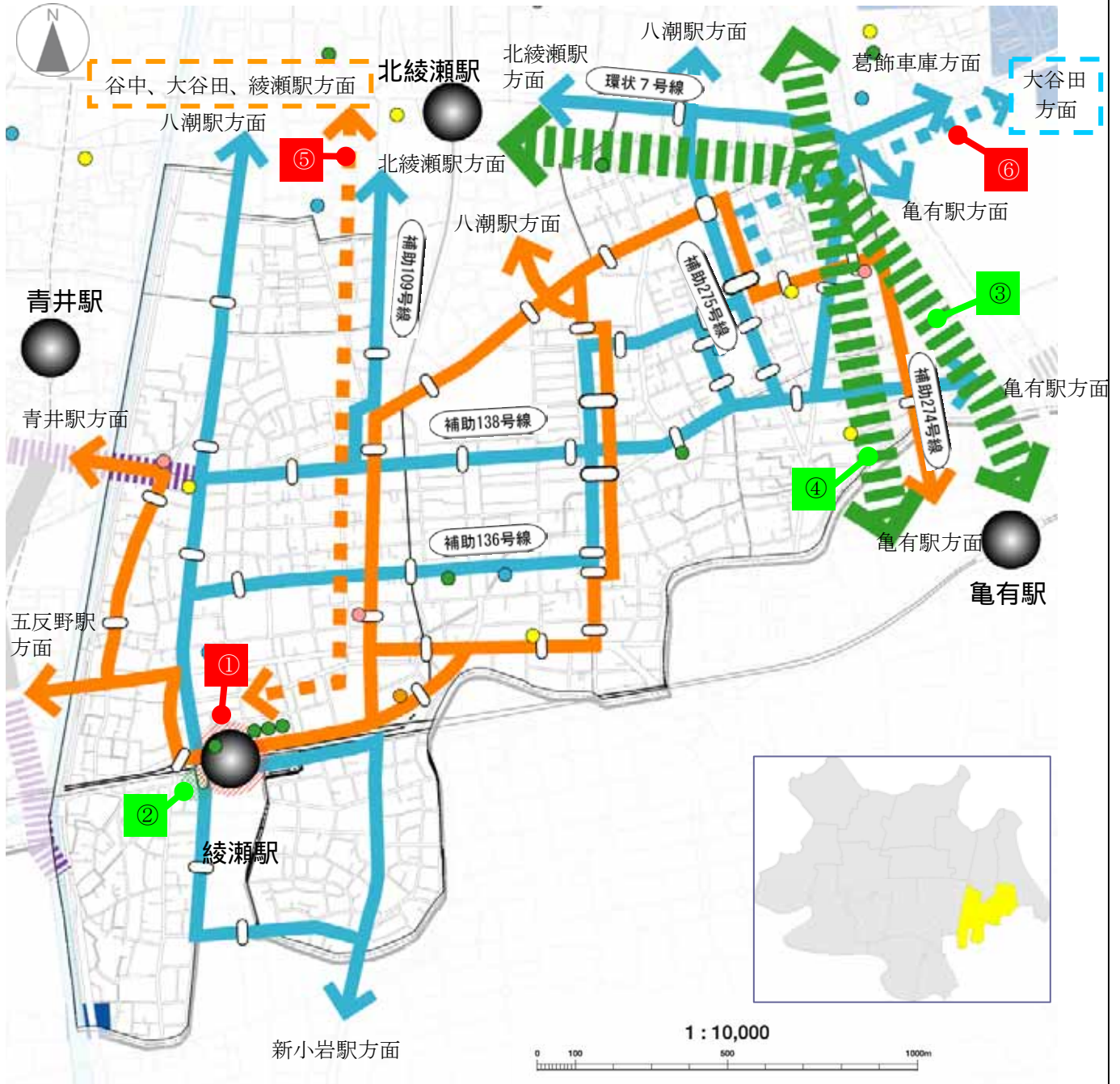
また、綾瀬駅は、路線バスに加え「はるかぜ」も4路線が乗り入れており、今後、交通結節点拠点として関係機関と連携し、西口の交通広場の環境整備に併せて、利便性、快適性の向上に努めていきます。

### 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)
高齢者等の外出支援	谷中、大谷田付近にはるかぜのバスルート新設を検討 大谷田付近に路線バスのルート延伸を検討		
自転車駐車場の整備	駅周辺の区営自転車駐車場改修による収容台数の拡充を検討		
円滑な乗り継ぎの実現			綾瀬駅西口交通広場の改修を検討
広域移動の支援	 <p>メトロセブンの整備促進 地下鉄8号線(有楽町線)の整備促進</p>		

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

都市交通目標実現のための綾瀬地区における交通施策イメージ



凡 例									
■	公共交通空白地域	●	区民事務所	◄►	鉄道(将来)	—	都市計画道路	■	施工中
○	バス停	●	病院	◻	駅前広場整備		都市計画道路	■	計画(第三次事業化計画優先整備路線)
—	路線バス	●	住区センター		路線バス(将来)		都市計画道路	■	計画
—	はるかぜ	●	大型店舗(スーパー)		はるかぜ(将来)		都市計画道路		
●	区役所	●	郵便局	◄►	自転車走行環境(将来)				

## 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

### 地区の特徴

#### 【公共交通空白地域】

地区内には、中川沿いにまとまった公共交通空白地域が残存し、多くが 200 人/ha 以上が居住しているブロックとなっています。

#### 【バス停までの距離に対する満足度】

地区内の居住者の 20%の方が「バス停までの距離」に対して『不満』と回答しており、不満足度は区平均より高くなっています。

#### 【町丁内居住者の自宅からの利用駅】

地区内の居住者は、約 6 割が「亀有駅」を利用しており、次いで「北綾瀬駅」、「綾瀬駅」となっています。

#### 【最も利用される駅までの主な交通手段】

最も利用されている「亀有駅」までの交通手段は、徒歩となっています。

#### 【自転車の走行空間に対する満足度】

地区内の居住者の 58%の方が、「自転車の走行空間」に対して『不満』と回答していますが、不満足度は区平均より低くなっています。

### 都市交通体系の方向性

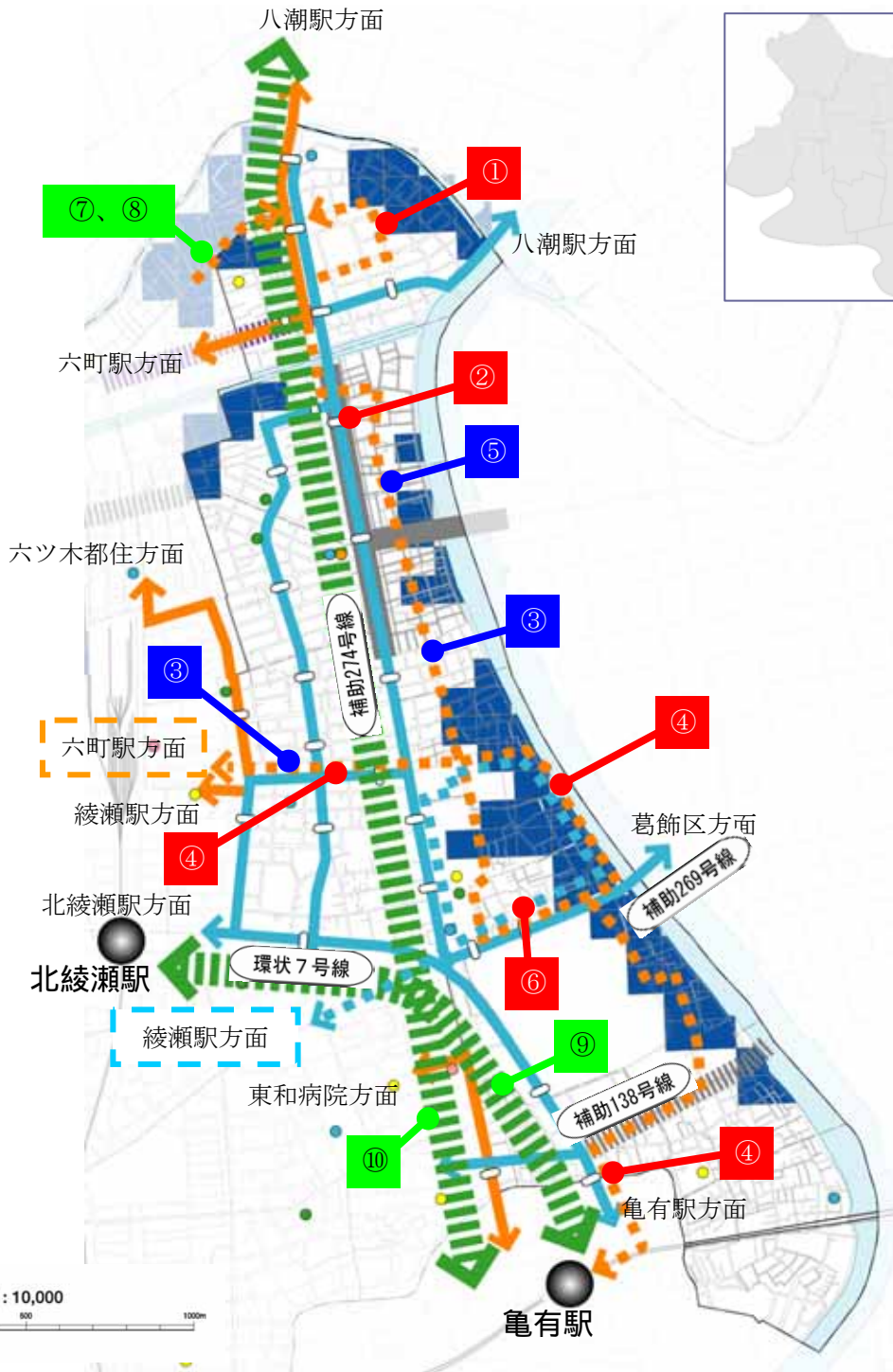
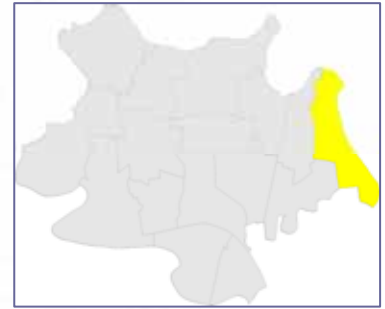
狭隘道路が多く、中川沿いの地域に交通空白地域がまとまって残存します。一方、利用駅は、亀有駅が約 6 割、北綾瀬駅で約 2 割、綾瀬駅で約 1 割の利用となっています。そのため、中長期的には道路整備等を通してバス路線を導入するとともに、短期的にはバス停付近にサイクルアンドバスライドの整備や新たなはるかぜの導入及びルート変更で、交通空白地域の解消に努めていきます。また、長期的には、地下鉄 8 号線の延伸及びメトロセブンの早期整備を図るため、要請活動を継続していきます。

### 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)
高齢者等の外出支援	六木三丁目付近のはるかぜ第 2 弾の一部便のバスルート変更を検討 大谷田付近にはるかぜのバスルート新設を検討 補助 274 号線沿い付近にサイクルアンドバスライド用の自転車駐車場整備を検討 大谷田一丁目付近に路線バスのルート変更を検討	六木二丁目、佐野一丁目、大谷田二丁目付近にはるかぜのバスルート新設を検討 佐野六木土地区画整理事業による仲通りの整備	六木四丁目付近のはるかぜ第 7 弾のバスルート変更を検討 六木四丁目付近の地区計画による道路拡幅
広域移動の支援	<p>メトロセブンの整備促進 地下鉄 8 号線 (有楽町線) の整備促進</p>		

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

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



凡 例

	公共交通空白地域		区民事務所		鉄道(将来)		都市計画道路	施工中
	バス停		病院		駅前広場整備			計画(第三次事業化計画優先整備路線)
	路線バス		住区センター		路線バス(将来)			計画
	はるかぜ		大型店舗(スーパー)		はるかぜ(将来)			
	区役所		郵便局		自転車走行環境(将来)			

## 谷中地区の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

### 地区の特徴

#### 【公共交通空白地域】

地区内には、神明南一丁目や神明三丁目にとまった、公共交通空白地域が残存し、中には 150～200 人/ha が居住しているブロックもあります。

#### 【バス停までの距離に対する満足度】

地区内の居住者の 18%の方が「バス停までの距離」に対して『不満』と回答しており、不満足度は区平均より高くなっています。

#### 【町丁内居住者の自宅からの利用駅】

地区内の居住者は、約 6 割が「北綾瀬駅」を利用しており、次いで「綾瀬駅」、「六町駅」となっています。

#### 【最も利用される駅までの主な交通手段】

最も利用されている「北綾瀬駅」までの交通手段は、徒歩となっています。

#### 【自転車の走行空間に対する満足度】

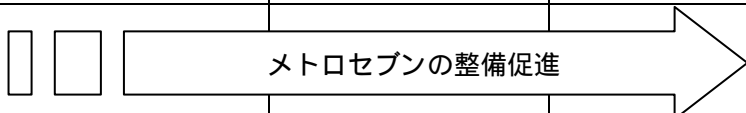
地区内の居住者の 70%の方が、「自転車の走行空間」に対して『不満』と回答しており、不満足度は区平均より高くなっています。

### 都市交通体系の方向性

利用駅は北綾瀬駅で約 6 割、綾瀬駅が約 3 割となっており、駅までの移動手段は北綾瀬駅までは徒歩、綾瀬駅までは自転車及びバスの利用が多くなっています。綾瀬駅との間を結ぶバス路線は数多く運行していますが、神明南一丁目と神明三丁目付近を中心に交通空白地域が残存します。

そのため、これらの地域については、長期的には道路整備等を通してバス路線を導入するとともに、短期的にはバス停付近にサイクルアンドバスライドの自転車駐車場の整備や新たに「はるかぜ」を導入し、交通空白地域の解消に努めていきます。

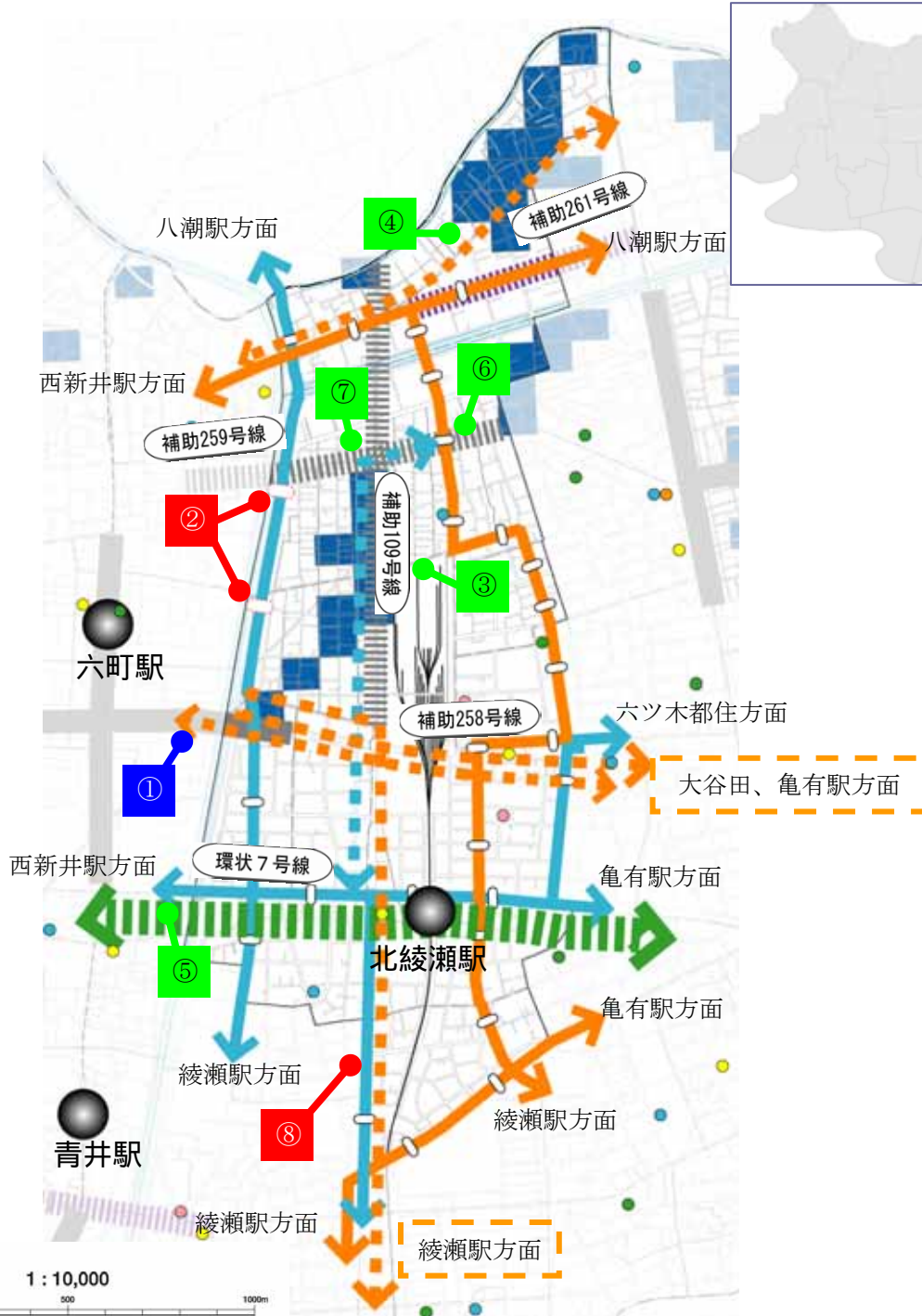
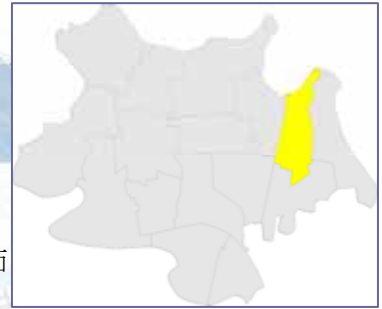
### 施策の実施時期

施策メニュー	短期 (概ね 5 年)	中期 (概ね 10 年)	長期 (概ね 20 年)
高齢者等の外出支援	谷中、大谷田付近にはるかぜのバスルート新設を検討	北加平町付近にはるかぜのバスルート新設を検討	補助 109 号線の整備を検討 補助 259 号線の整備を検討 神明南一丁目付近にバスルート変更を検討 六木四丁目付近にはるかぜ第 7 弾のバスルート変更を検討
高齢者等の外出支援	サイクルアンドバスライド用の自転車駐車場整備を検討		
広域移動の支援			

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



都市交通目標実現のための谷中地区における交通施策イメージ



凡 例

■	公共交通空白地域	●	区民事務所	◄►	鉄道(将来)	—	都市計画道路	■	施工中
○	バス停	●	病院	◉	駅前広場整備		都市計画道路	■	計画(第三次事業化計画優先整備路線)
—	路線バス	●	住区センター		路線バス(将来)		都市計画道路	■	計画
—	はるかぜ	●	大型店舗(スーパー)		はるかぜ(将来)				
●	区役所	●	郵便局	◄►	自転車走行環境(将来)				

## 南花畑地区の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

### 地区の特徴

#### 【公共交通空白地域】

地区内には、南花畑五丁目や東保木間一丁目にまとまった、公共交通空白地域が残存し、中には200人/ha以上が居住しているブロックもあります。

#### 【バス停までの距離に対する満足度】

地区内の居住者の12%の方が「バス停までの距離」に対して『不満』と回答していますが、不満足度は区平均より低くなっています。

#### 【町丁内居住者の自宅からの利用駅】

地区内の居住者は、約7割が「六町駅」を利用しており、次いで「竹ノ塚駅」、「綾瀬駅」となっています。

#### 【最も利用される駅までの主な交通手段】

最も利用されている「六町駅」までの交通手段は、主に徒歩となっており、自転車利用も約3割います。

#### 【自転車の走行空間に対する満足度】

地区内の居住者の69%の方が、「自転車の走行空間」に対して『不満』と回答しており、不満足度は区平均より高くなっています。

### 都市交通体系の方向性

駅利用は六町駅で約7割、竹ノ塚駅で約2割となっており、駅までの移動手段は六町駅で徒歩及び自転車が多く、竹ノ塚駅は自転車の利用が多くなっています。

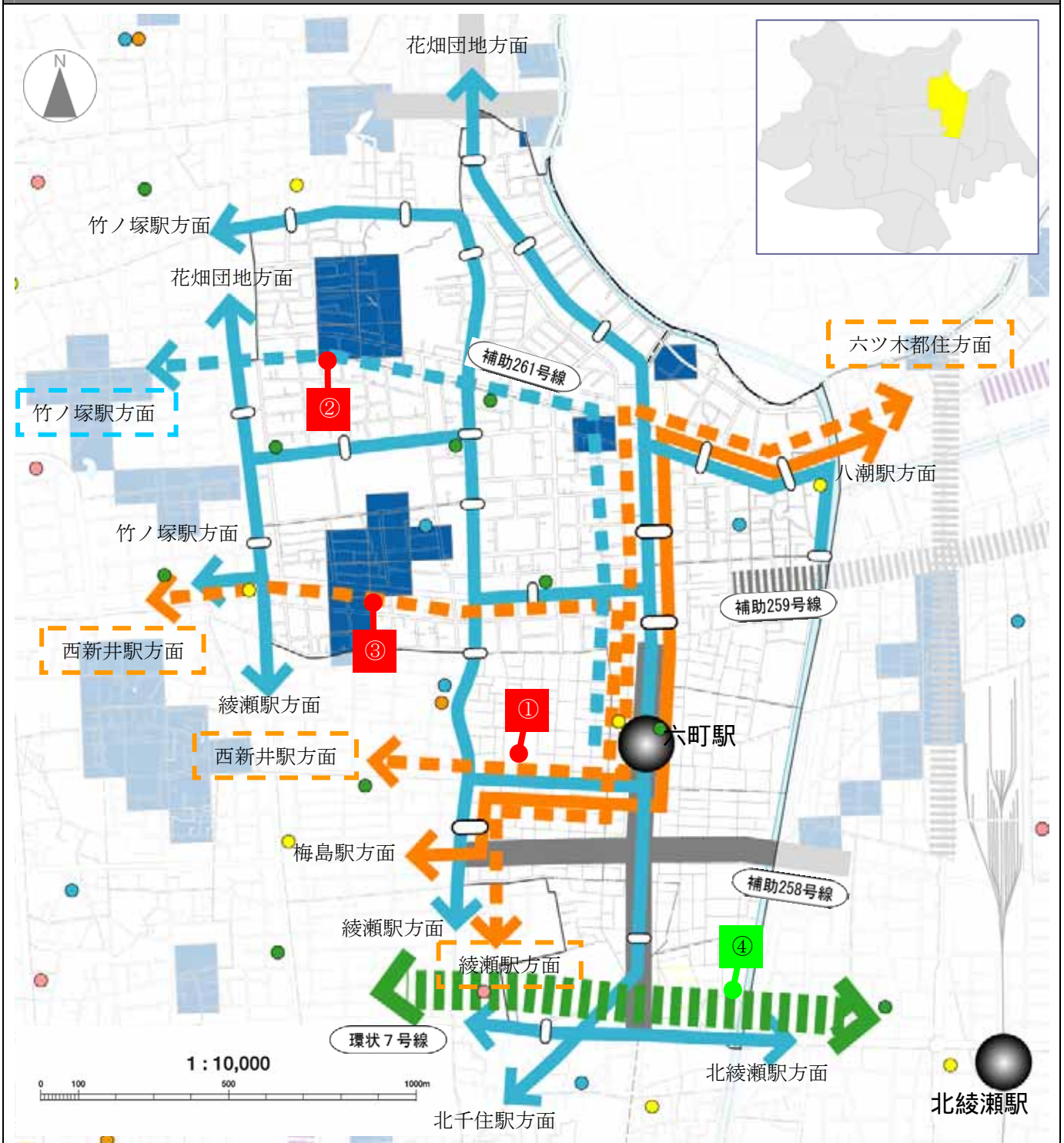
また、南花畑五丁目、東保木間一丁目付近を中心に交通空白地域が残存します。そのため、南花畑五丁目、東保木間一丁目の交通空白地域については、バス路線の導入により交通空白地域の解消に努めていきます。

### 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)
高齢者等の外出支援	保塚町付近に、はるかぜ第7弾の西新井駅へのルート変更を検討 竹ノ塚駅方面へバスルートの新設を検討 西新井駅方面へはるかぜの新設を検討		
広域移動の支援			

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

都市交通目標実現のための南花畑地区における交通施策イメージ



凡 例									
■	公共交通空白地域	●	区民事務所	◄►	鉄道(将来)	—	都市計画道路	—	施工中
○	バス停	●	病院	●	駅前広場整備		都市計画道路		計画(第三次事業化計画優先整備路線)
—	路線バス	●	住区センター		路線バス(将来)		都市計画道路		計画
—	はるかぜ	●	大型店舗(スーパー)		はるかぜ(将来)				
●	区役所	●	郵便局	◄►	自転車走行環境(将来)				

## 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

### 地区の特徴

#### 【公共交通空白地域】

地区内には、鹿浜二丁目、三丁目にまとまった公共交通空白地域が残存し、中には150人/ha～200人/haが居住しているブロックもあります。

#### 【バス停までの距離に対する満足度】

地区内の居住者の23%の方が「バス停までの距離」に対して『不満』と回答しており、区内で3番目に高い水準となっています。

#### 【町丁内居住者の自宅からの利用駅】

地区内の居住者は、約3割が「王子駅」を利用しており、次いで「王子神谷駅」、「赤羽駅」となっています。

#### 【最も利用される駅までの主な交通手段】

最も利用されている「王子駅」までの交通手段は、主にバスとなっています。

#### 【自転車の走行空間に対する満足度】

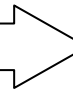
地区内の居住者の70%の方が、「自転車の走行空間」に対して『不満』と回答しており、不満足度は区平均より高くなっています。

### 都市交通体系の方向性

利用駅は王子駅や赤羽駅等で約7割を占め、バス路線も充実しているが、病院への乗り入れや新田地区から千住方面へのバス増便の要望が多い地域です。一方、舎人公園駅及び谷在家駅では自転車駐車場のキャンセル待ちの利用者が多い地域となっており、堀之内一丁目、鹿浜三丁目付近を中心に交通空白地域が残存しています。

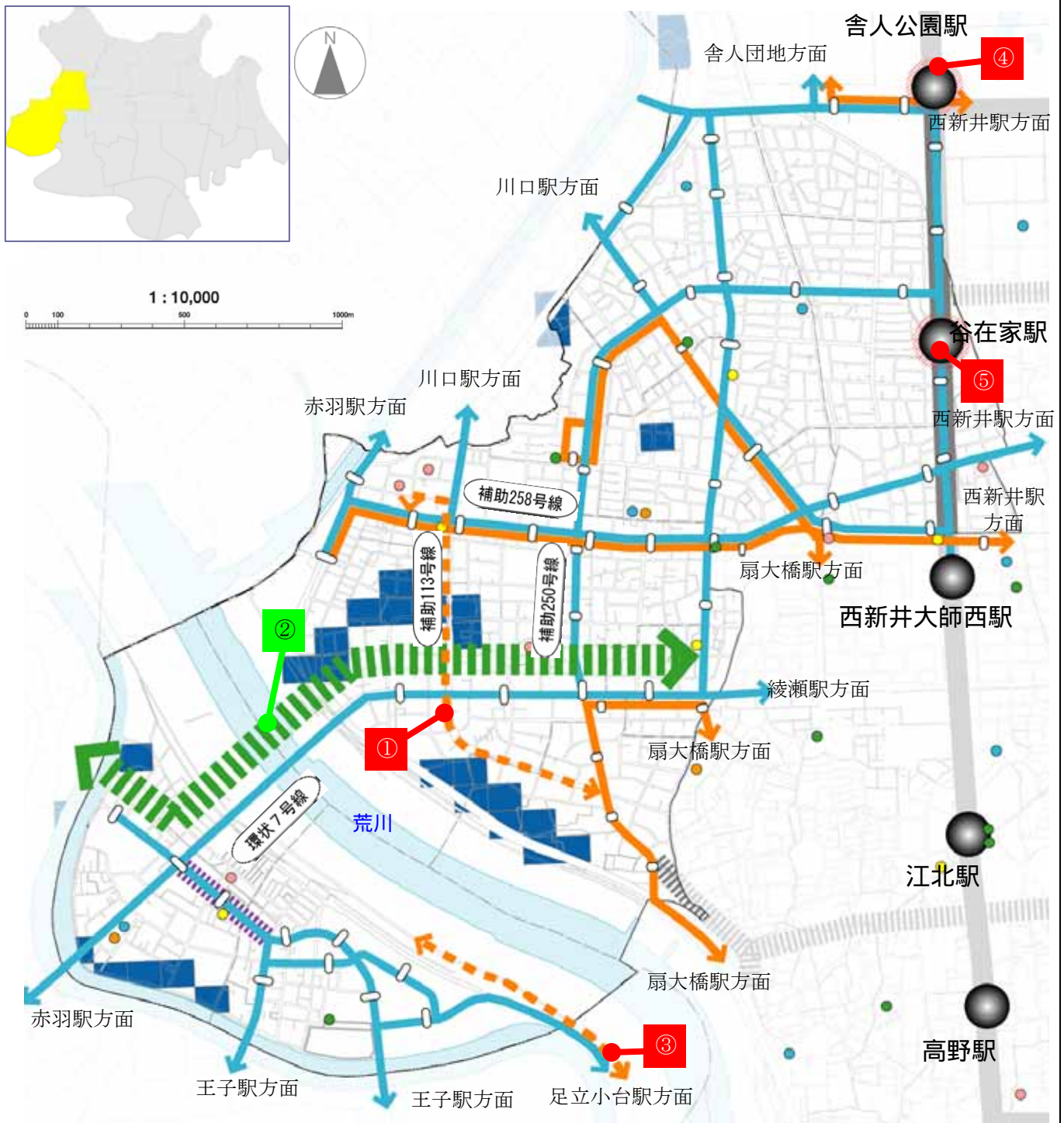
そのため、「はるかぜ」の延伸により交通空白地域の解消を図るとともに、舎人公園駅及び谷在家駅への自転車利用者を精査し、駅周辺に自転車駐車場の整備に努めていきます。

### 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)
高齢者等の外出支援	はるかぜ第11弾のルートを博慈会まで延伸を検討 はるかぜ第8弾のルートを新田方面まで延伸を検討		
自転車駐車場の整備	舎人公園駅高架下及び谷在家駅高架下に自転車駐車場の拡充を検討		
広域移動の支援	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	メトロセブンの整備促進 	

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

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



凡 例			
■ 公共交通空白地域	● 区民事務所	◄► 鉄道(将来)	— 都市計画道路
○ バス停	● 病院	◉ 駅前広場整備	— 施工中
— 路線バス	● 住区センター	路線バス(将来)	— 計画(第三次事業化計画優先整備路線)
— はるかぜ	● 大型店舗(スーパー)	はるかぜ(将来)	— 計画
● 区役所	● 郵便局	◄► 自転車走行環境(将来)	

## 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

### 地区の特徴

#### 【公共交通空白地域】

地区内には、本木南町、関原二丁目、興野一丁目にまとまった公共交通空白地域が残存し、中には200人/ha以上が居住しているブロックもあります。

#### 【バス停までの距離に対する満足度】

地区内の居住者の18%の方が「バス停までの距離」に対して『不満』と回答しており、不満足度は区平均より高くなっています。

#### 【町丁内居住者の自宅からの利用駅】

地区内の居住者は、約4割が「北千住駅」を利用しており、次いで「西新井駅」、「梅島駅」となっています。

#### 【最も利用される駅までの主な交通手段】

最も利用されている「北千住駅」までの交通手段は、主にバスや自転車となっています。

#### 【自転車の走行空間に対する満足度】

地区内の居住者の81%の方が、「自転車の走行空間」に対して『不満』と回答しており、不満足度は区平均より高くなっています。

### 都市交通体系の方向性

利用駅は北千住駅と西新井駅でそれぞれ約4割が利用しています。他の地区と比較すると、狭隘道路が多く、また、主に東西方向の幹線道路の整備状況が遅れているため、交通空白地域の割合が高くなっています。

そのため、都市計画道路等の整備を早期に実現し、バス路線網の整備により、交通空白地域の解消に努めていきます。

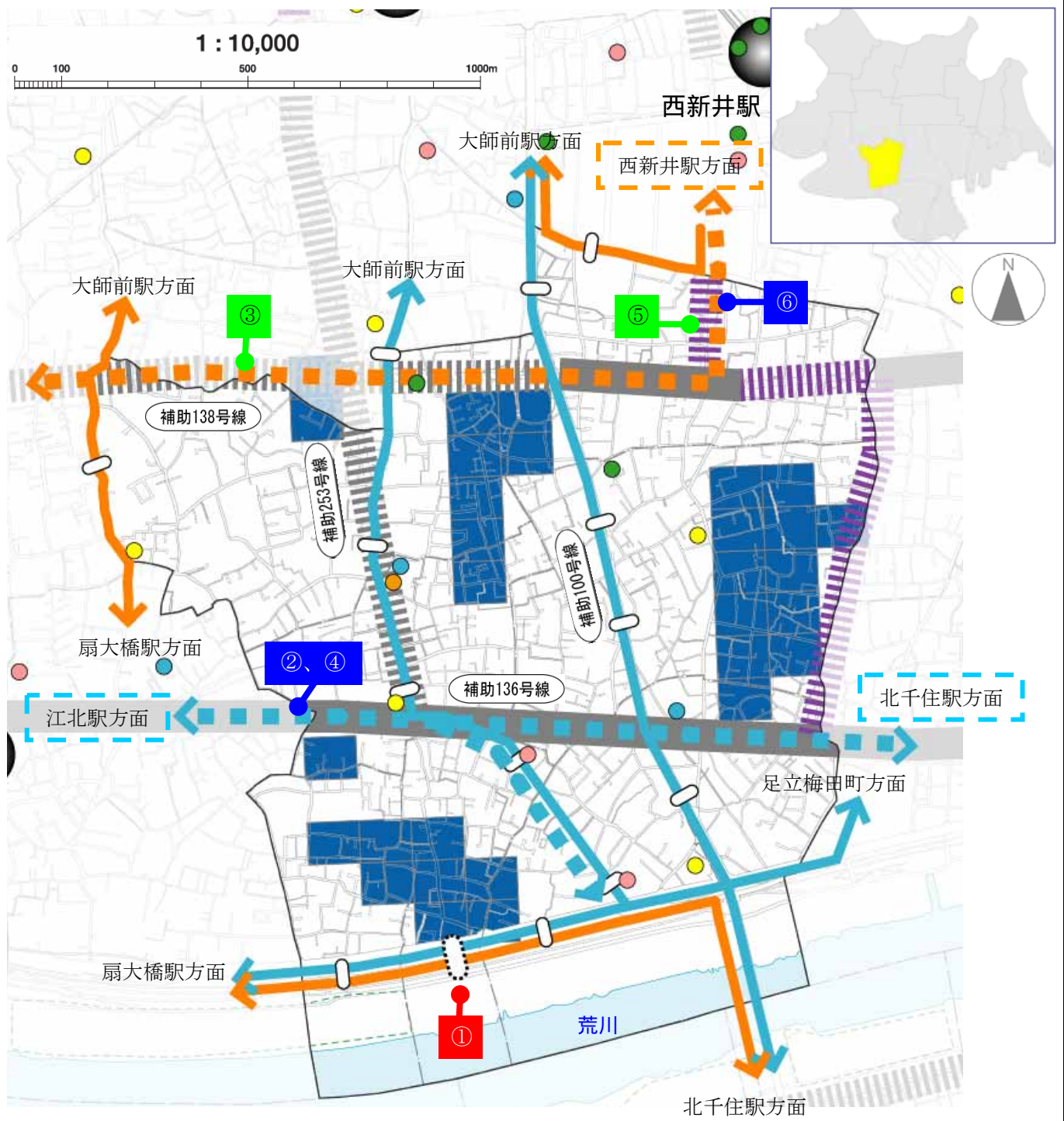
また、短期的には、現在運行している「はるかぜ」の路線にバス停を追加し、早期の交通空白地域の解消に取り組んでいきます。

### 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)
高齢者等の外出支援	本木南町周辺にはるかぜ第6、11弾バス停の新設を検討	本木南町付近へ路線バス(江北駅～北千住駅)のルート変更を検討(補助136号線の整備状況によっては、本木新道までの暫定運行を検討) 補助136号線の整備 区画街路8号線の整備を検討	興野一丁目付近へはるかぜ第10弾のルート変更を検討 補助138号線の整備を検討

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

# 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



凡 例									
■	公共交通空白地域	●	区民事務所	◄►	鉄道(将来)	—	都市計画道路	■	施工中
○	バス停	●	病院	●	駅前広場整備	▨	都市計画道路	▨	計画(第三次事業化計画優先整備路線)
—	路線バス	●	住区センター	▨	路線バス(将来)	▨	都市計画道路	▨	計画
—	はるかぜ	●	大型店舗(スーパー)	▨	はるかぜ(将来)	▨	都市計画道路		
●	区役所	●	郵便局	◄►	自転車走行環境(将来)				

## 江北地区の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

### 地区の特徴

#### 【公共交通空白地域】

地区内には公共交通空白地域がほとんど残存しておらず、地区内の居住者は公共交通が利用しやすい環境が整っています。

#### 【バス停までの距離に対する満足度】

地区内の居住者の 22%の方が「バス停までの距離」に対して『不満』と回答しており、不満足度は区平均より高くなっています。

#### 【町丁内居住者の自宅からの利用駅】

地区内の居住者は、約 2 割が「田端駅」を利用しており、次いで「扇大橋駅」、「王子駅」となっています。

#### 【最も利用される駅までの主な交通手段】

最も利用されている「田端駅」までの交通手段は、主にバスや自転車となっています。

#### 【自転車の走行空間に対する満足度】

地区内の居住者の 69%の方が、「自転車の走行空間」に対して『不満』と回答しており、不満足度は区平均より高くなっています。

### 都市交通体系の方向性

利用駅は区外の田端駅で約 2 割、王子駅で約 1 割と多く、駅までの移動手段はバスで路線も充実しています。一方、区内の利用駅は、扇大橋駅で約 2 割となっており、駅までの移動手段は徒歩と自転車が多くなっています。

日暮里舎人ライナーの開通により、交通空白地域は大幅に解消されましたが、西新井大師西駅と扇大橋駅で自転車駐車場のキャンセル待ちの利用者がいます。そのため、西新井大師西駅と扇大橋駅への自転車利用者を精査し、駅周辺に自転車駐車場の整備に努めていきます。

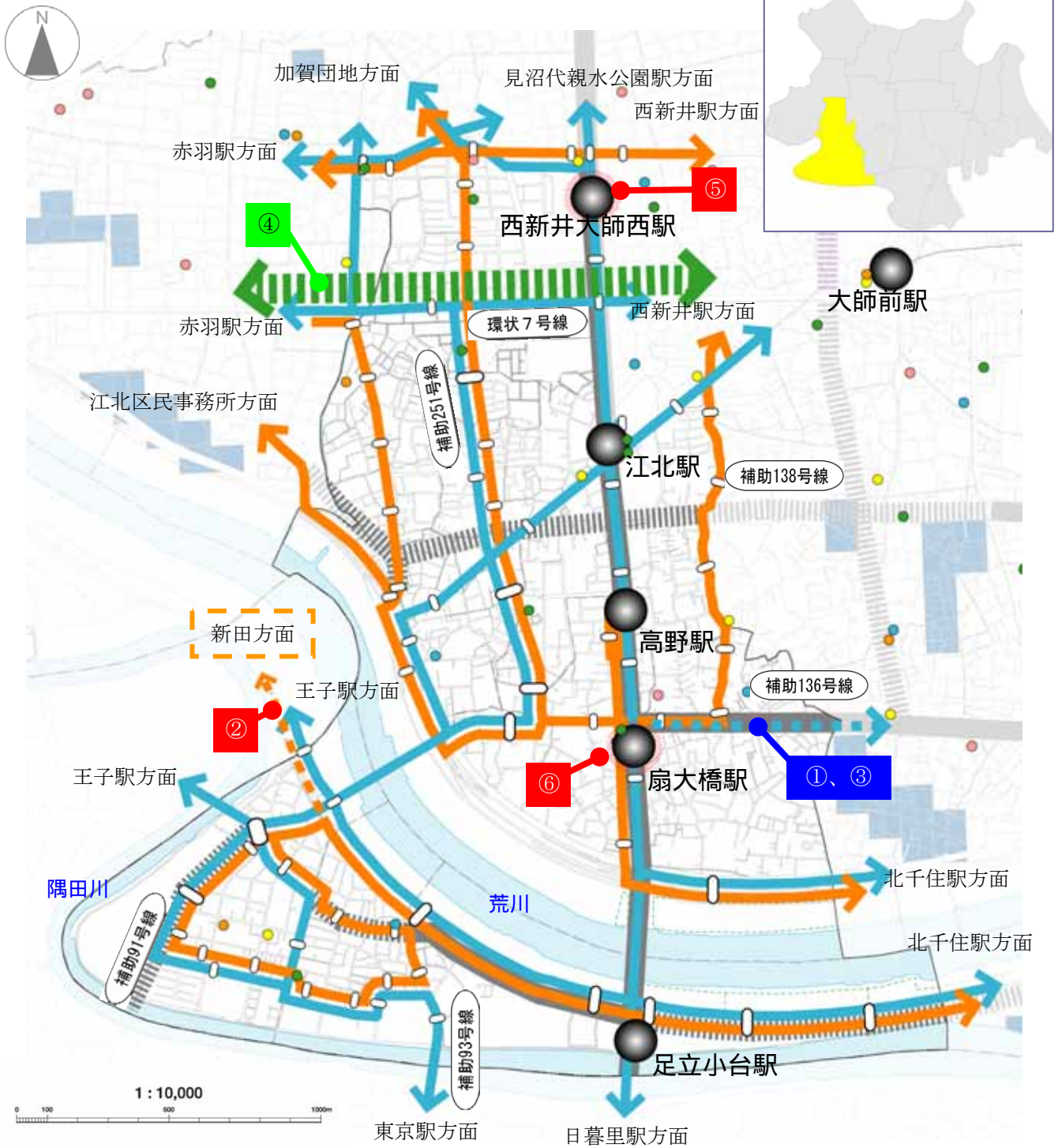
### 施策の実施時期

施策メニュー	短期 (概ね 5 年)	中期 (概ね 10 年)	長期 (概ね 20 年)
高齢者等の外出支援	はるかぜ第 8 弾のルートの新田方面まで延伸を検討	関原地区、梅田地区内の公共交通空白地域を解消するため、既存の路線バス(江北駅～北千住駅)のルート変更を検討 補助 136 号線の整備	
自転車駐車場の整備	西新井大師西駅高架下及び扇大橋駅高架下に自転車駐車場の拡充を検討		
広域移動の支援			

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



都市交通目標実現のための江北地区における交通施策イメージ



凡 例

■	公共交通空白地域	●	区民事務所	◀▶	鉄道(将来)	—	都市計画道路	■	施工中
○	バス停	●	病院	●	駅前広場整備	—	都市計画道路	■	計画(第三次事業化計画優先整備路線)
—	路線バス	●	住区センター		路線バス(将来)	—	都市計画道路	■	計画
—	はるかぜ	●	大型店舗(スーパー)		はるかぜ(将来)				
●	区役所	●	郵便局	◀▶	自転車走行環境(将来)				

## 西新井地区の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

### 地区の特徴

#### 【公共交通空白地域】

地区内には、西新井本町四丁目にまとまった公共交通空白地域が残存し、これらは全て 200 人/ha 以上が居住しているブロックとなっています。

#### 【バス停までの距離に対する満足度】

地区内の居住者の 15%の方が「バス停までの距離」に対して『不満』と回答していますが、不満足度は区平均より低くなっています。

#### 【町丁内居住者の自宅からの利用駅】

地区内の居住者は、約 6 割が「西新井駅」を利用しており、次いで「大師前駅」、「江北駅」となっています。

#### 【最も利用される駅までの主な交通手段】

最も利用されている「西新井駅」までの交通手段は、主に徒歩となっています。

#### 【自転車の走行空間に対する満足度】

地区内の居住者の 58%の方が、「自転車の走行空間」に対して『不満』と回答していますが、不満足度は区平均より低くなっています。

### 都市交通体系の方向性

利用駅は西新井駅が約 6 割、大師前駅が約 2 割で、駅までの移動手段は、徒歩が多いが、自転車の利用も多くなっています。

西新井駅西口から 100 号線までは、自転車の走行環境が整備されているが、自転車マナーに関する改善要望が多くなっています。また、西新井駅西口は、バス路線が充実し交通結節点となっていますが、駅前広場内にバスが集約しきれず、利便性、快適性を図るため駅前広場の見直しが必要となっています。そのため、西新井駅西口広場の早期改修を図るとともに、自転車走行環境整備の検証を行い、改善に努めていきます。

### 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)
円滑な乗り継ぎの実現	西新井駅西口の駅前広場整備に伴う、バスロータリーの整備		
高齢者等の外出支援	六月三丁目付近を走行するように、はるかぜのルート新設を検討	区画街路 8 号線の整備を検討	西新井本町四丁目付近に、はるかぜ(第 10 弾)のバスルート変更を検討 補助 138 号線の整備を検討 西伊興一丁目付近を走行するように路線バスのルート新設を検討 補助 250 号線の整備を検討
自転車駐車場の整備	西新井駅西口周辺に西新井栄町区営自転車駐車場の代替施設の整備を検討 西新井大師西駅高架下に自転車駐車場の拡充を検討		
自転車走行環境の充実	西新井駅西口から補助 100 号線までの道路で社会実験を実施し、走行環境整備の検証と改修を検討		
広域移動の支援	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	メトロセブンの整備促進 	

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

都市交通目標実現のための西新井地区における交通施策イメージ



凡 例			
■ 公共交通空白地域	● 区民事務所	◄◄ 鉄道(将来)	— 都市計画道路
○ バス停	● 病院	◄◄ 駅前広場整備	— 施工中
— 路線バス	● 住区センター	◄◄ 路線バス(将来)	— 計画(第三次事業化計画優先整備路線)
— はるかぜ	● 大型店舗(スーパー)	◄◄ はるかぜ(将来)	— 計画
● 区役所	● 郵便局	◄◄ 自転車走行環境(将来)	

# 一ツ家地区の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

## 地区の特徴

### 【公共交通空白地域】

地区内には、平野三丁目、島根四丁目、六月二丁目にまとまった公共交通空白地域が残存し、多くが150～200人/haが居住しているブロックとなっています。

### 【バス停までの距離に対する満足度】

地区内の居住者の16%の方が「バス停までの距離」に対して『不満』と回答していますが、不満足度は区平均より低くなっています。

### 【町丁内居住者の自宅からの利用駅】

地区内の居住者は、約4割が「西新井駅」を利用しており、次いで「六町駅」、「梅島駅」となっています。

### 【最も利用される駅までの主な交通手段】

最も利用されている「西新井駅」までの交通手段は、主に徒歩や自転車となっています。

### 【自転車の走行空間に対する満足度】

地区内の居住者の73%の方が、「自転車の走行空間」に対して『不満』と回答しており、不満足度は区平均より高くなっています。

## 都市交通体系の方向性

利用駅は西新井駅が約4割、六町駅が約2割、梅島駅が約1割となっており、駅までの移動手段は自転車や徒歩の割合が多くなっています。

平野三丁目、六月二丁目付近を中心に交通空白地域が残存します。平野三丁目地域は、狭隘道路が多く、特に東西方向に道路が整備されていません。

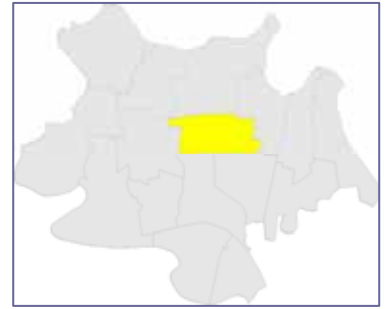
そのため、路線バス及び「はるかぜ」の西新井駅方面のルート変更で交通空白地域の解消に努めていきます。

## 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)
高齢者等の外出支援	平野三丁目、島根四丁目付近を走行するように、はるかぜ第7弾のルート変更を検討 六月二丁目付近を走行するように、はるかぜのルート新設を検討		
広域移動の支援			

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

都市交通目標実現のための一ツ家地区における交通施策イメージ



## 入谷地区の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

### 地区の特徴

#### 【公共交通空白地域】

地区内には、入谷九丁目にまとまった公共交通空白地域が残存しますが、これらの居住密度は 50 人/ha ~ 100 人/ha となっています。

#### 【バス停までの距離に対する満足度】

地区内の居住者の 8 %の方が「バス停までの距離」に対して『不満』と回答していますが、不満度は区平均より低くなっています。

#### 【町丁内居住者の自宅からの利用駅】

地区内の居住者は、約 4 割が「竹ノ塚駅」を利用しており、次いで「舎人駅」、「見沼代親水公園駅」となっています。

#### 【最も利用される駅までの主な交通手段】

最も利用されている「竹ノ塚駅」までの交通手段は、主に自転車とバスとなっています。

#### 【自転車の走行空間に対する満足度】

地区内の居住者の 61 %の方が、「自転車の走行空間」に対して『不満』と回答していますが、不満度は区平均より低くなっています。

### 都市交通体系の方向性

利用駅は日暮里舎人ライナーで見沼代親水公園駅及び舎人駅でそれぞれ約 3 割、竹ノ塚駅で約 4 割となっています。日暮里舎人ライナー利用者は、徒歩や自転車による移動が多いが、入谷八、九丁目付近の住民からは、見沼代親水公園駅へのバスの乗り入れの要望があります。

一方、日暮里舎人ライナーの舎人公園駅では、自転車駐車場のキャンセル待ちの利用者がいます。また、竹ノ塚駅利用者は、自転車及びバスの移動による利用者が多くなっています。入谷七丁目、九丁目付近を中心に交通空白地域が残存しますが、入谷七丁目付近は主に工場で占められています。

そのため、はるかぜの見沼代親水公園駅への延伸を図るとともに、バス停を追加し、利便性の向上と交通空白地域の解消に努めていきます。

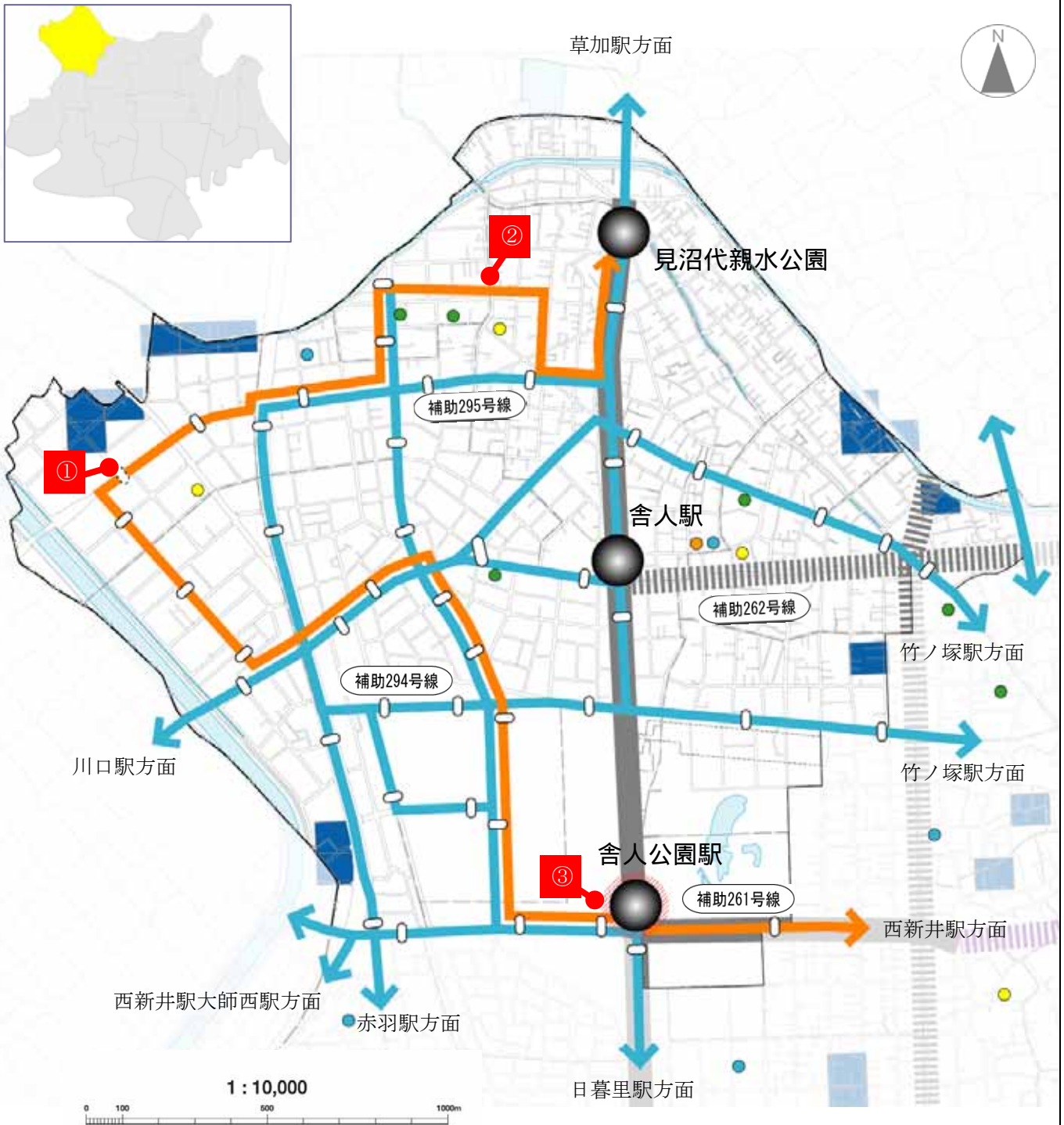
また、舎人公園駅への自転車利用者を精査し、駅周辺に自転車駐車場の整備を検討していきます。

### 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)
高齢者等の外出支援	入谷九丁目付近に、はるかぜ第 3 弾のバス停新設を検討 はるかぜ第 3 弾の見沼代親水公園駅への延伸(実施済)		
自転車駐車場の整備	舎人公園駅高架下に自転車駐車場の拡充を検討		

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

都市交通目標実現のための入谷地区における交通施策イメージ



凡 例					
■ 公共交通空白地域	● 区民事務所	◄► 鉄道(将来)	▬ 都市計画道路	▬ 施工中	
○ バス停	● 病院	● 駅前広場整備	▬ 都市計画道路	▬ 計画(第三次事業化計画優先整備路線)	
— 路線バス	● 住区センター	▬ 路線バス(将来)	▬ 都市計画道路	▬ 計画	
— はるかぜ	● 大型店舗(スーパー)	▬ はるかぜ(将来)			
● 区役所	● 郵便局	◄► 自転車走行環境(将来)			

## 伊興地区の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

### 地区の特徴

#### 【公共交通空白地域】

地区内には、伊興四丁目にまとまった公共交通空白地域が残存し、ほとんどが150人/ha以上が居住しているブロックとなっています。

#### 【バス停までの距離に対する満足度】

地区内の居住者の30%の方が「バス停までの距離」に対して『不満』と回答しており、区内で一番高い水準となっています。

#### 【町丁内居住者の自宅からの利用駅】

地区内の居住者は、9割以上が「竹ノ塚駅」を利用しています。

#### 【最も利用される駅までの主な交通手段】

最も利用されている「竹ノ塚駅」までの交通手段は、主に徒歩や自転車となっています。

#### 【自転車の走行空間に対する満足度】

地区内の居住者の61%の方が、「自転車の走行空間」に対して『不満』と回答していますが、不満足度は区平均より低くなっています。

### 都市交通体系の方向性

利用駅は竹ノ塚駅利用者が9割以上占めています。竹ノ塚駅周辺は、線路を境に東西方向の交通が分断されているため、鉄道高架化と整合性を図りながら円滑な交通の実現を進めていきます。

また、竹ノ塚駅は、区内でも自転車の乗り入れが一番多い駅で、舎人方面からは、赤山街道が主要の動線となっています。

一方、東伊興四丁目付近の交通空白地域を中心に交通空白地域が残存します。

そのため、東伊興四丁目付近の交通空白地域については、バスルートの変更により解消を検討するとともに、鉄道高架化に伴うまちづくり事業と整合性を図りながら赤山街道の自転車走行環境整備に努めていきます。

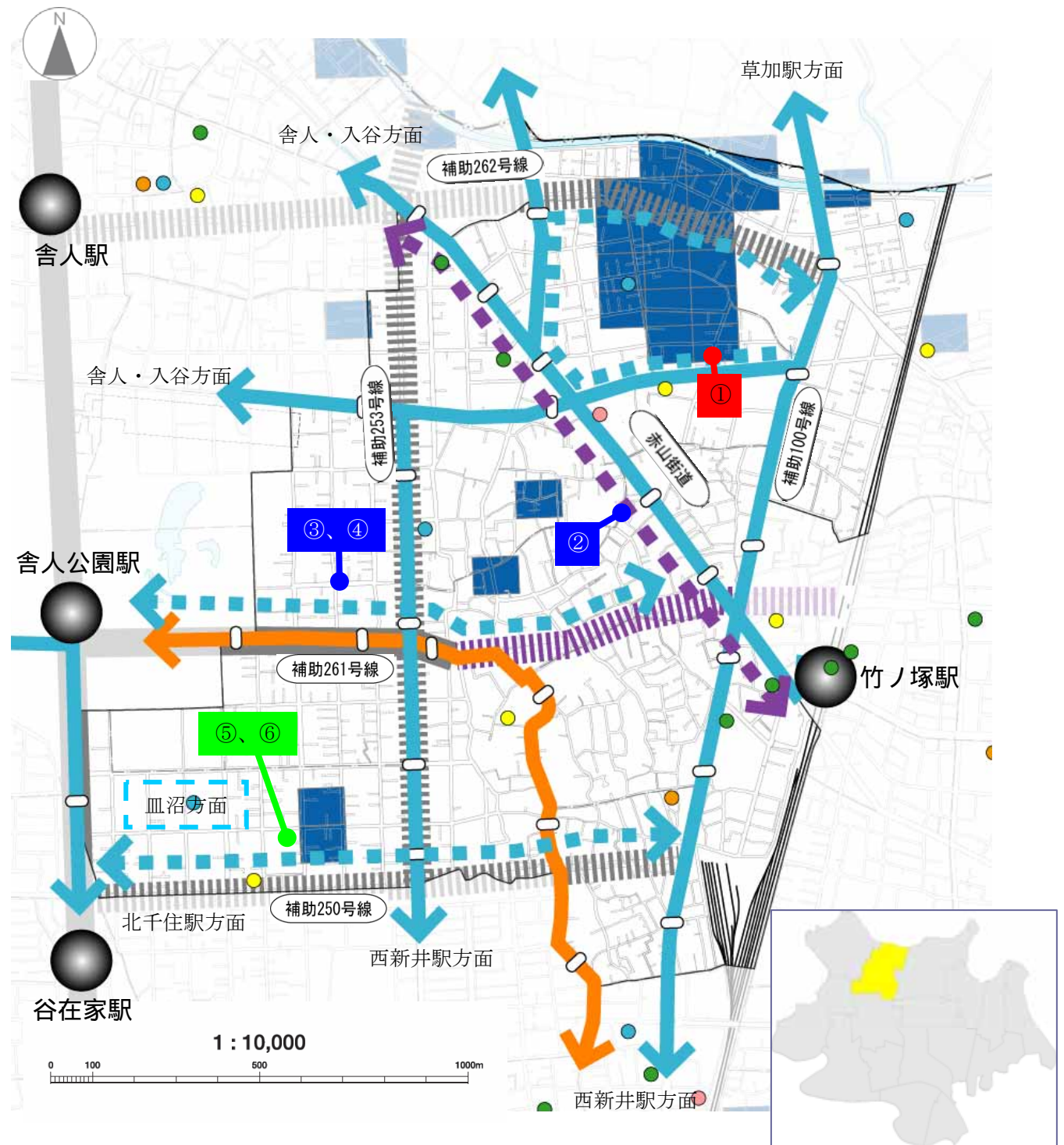
### 施策の実施時期

施策メニュー	短期 (概ね5年)	中期 (概ね10年)	長期 (概ね20年)
高齢者等の外出支援	東伊興四丁目付近に、既存の路線バス(竹ノ塚駅～草加駅もしくは安行原久保行き)のルート変更を検討	舎人公園駅方面から竹ノ塚駅方面への路線バスのルートを検討 補助261号線の整備を検討	竹ノ塚駅方面への路線バスのルートを検討 補助250号線の整備を検討
自転車走行環境の充実		赤山街道に自転車走行環境の整備を検討	

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



都市交通目標実現のための伊興地区における交通施策イメージ



凡 例			
■ 公共交通空白地域	● 区民事務所	◄► 鉄道(将来)	— 都市計画道路
○ バス停	● 病院	● 駅前広場整備	— 施工中
— 路線バス	● 住区センター	路線バス(将来)	— 計画(第三次事業化計画優先整備路線)
— はるかぜ	● 大型店舗(スーパー)	はるかぜ(将来)	— 計画
● 区役所	● 郵便局	◄► 自転車走行環境(将来)	

## 竹の塚地区の実情に即した実現性の高い交通施策イメージ

### 地区の特徴

#### 【公共交通空白地域】

地区内には、花畑五丁目や保木間三丁目にまとまった公共交通空白地域が残存し、これらの多くは150～200人/haが居住しているブロックとなっています。

#### 【バス停までの距離に対する満足度】

地区内の居住者の17%の方が「バス停までの距離」に対して『不満』と回答していますが、不満足度は区平均より低くなっています。

#### 【町丁内居住者の自宅からの利用駅】

地区内の居住者は、約8割の方が「竹ノ塚駅」を利用しています。

#### 【最も利用される駅までの主な交通手段】

最も利用されている「竹ノ塚駅」までの交通手段は、主に徒歩や自転車となっています。

#### 【自転車の走行空間に対する満足度】

地区内の居住者の63%の方が、「自転車の走行空間」に対して『不満』と回答していますが、不満足度は区平均より低くなっています。

### 都市交通体系の方向性

利用駅は一部、谷塚駅、六町駅への乗り入れがあるが、約8割が竹ノ塚駅を利用しています。特に竹ノ塚駅は区内でも自転車の乗り入れが一番多い駅で、駅までの自転車走行環境が求められていますので、自転車走行が多い駅街路1号線で自転車走行環境整備について検討していきます。

一方、花畑五丁目、保木間三丁目付近で交通空白地域が残存しますので、花畑団地再生事業等と整合を図りながら、バスルートの一部変更により交通空白地域の解消に努めていきます。

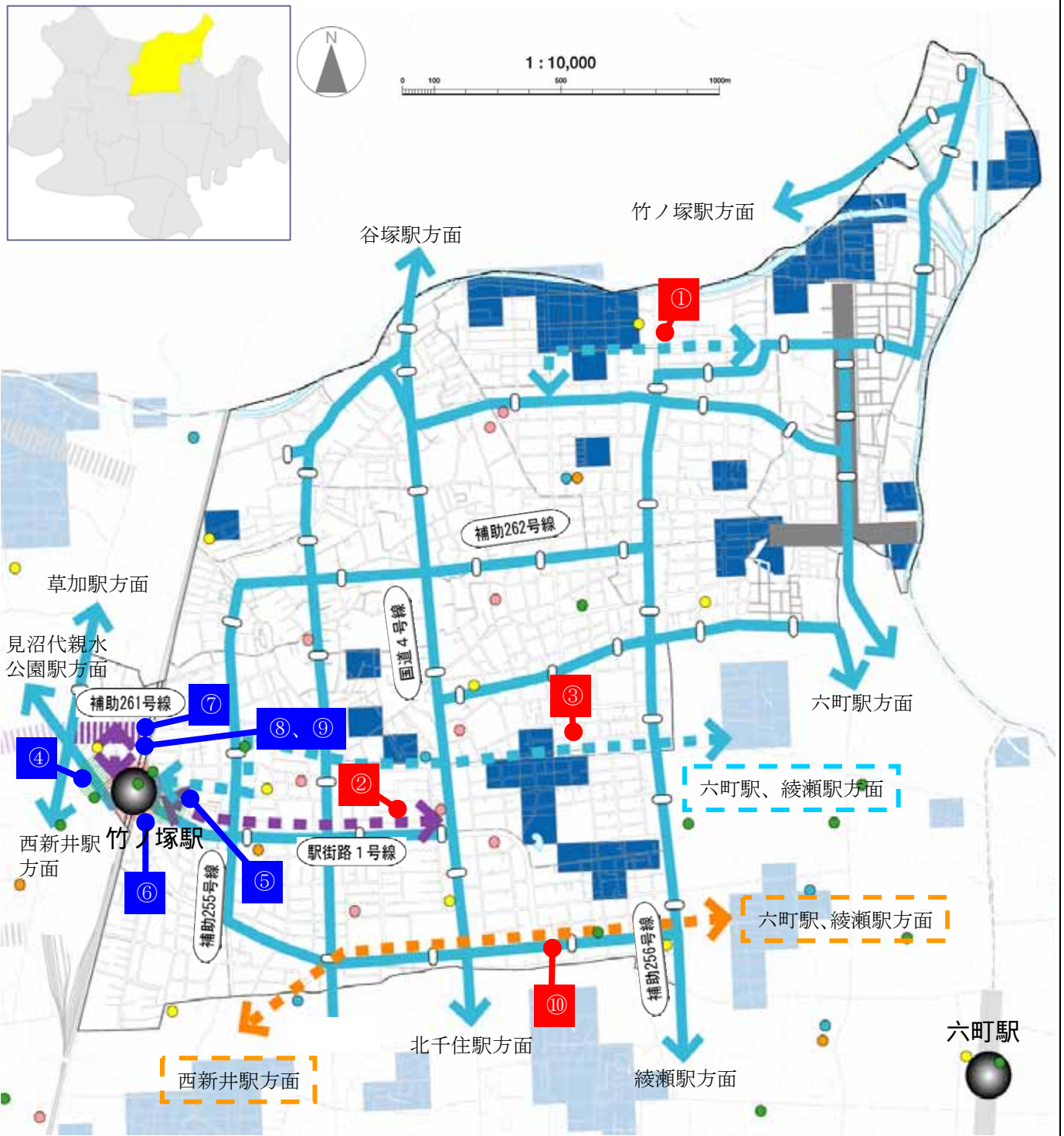
また、竹ノ塚駅西口においては、バスやタクシーが乗り入れているものの交通広場が未整備のため、安全性や利便性が確保されていません。竹ノ塚駅東口の交通広場については、路線バスの一部のバス停がロータリー内に集約されておらず、スペースの拡充を含めた改修が必要となっています。そのため、竹ノ塚駅付近の鉄道高架化やURの建替事業に併せて駅前広場の整備を進めていきます。

### 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)
高齢者等の外出支援	花畑団地再生事業に併せて、路線バスルートの変更及びバス停の集約化を検討 保木間二、三丁目付近を走行する路線バスルートの新設を検討 はるかぜのルート新設を検討	補助 261 号線の整備を検討 区画街路 14 号線の整備を検討	
自転車走行環境の充実	駅街路 1 号線に自転車走行環境整備を検討	区画街路 14 号線の整備に併せて自転車走行環境整備を検討	
円滑な乗り継ぎの実現		鉄道高架化に併せ、西口に交通広場の整備を検討 UR の建替え事業に併せて東口交通広場の拡幅を検討 鉄道高架化に併せ、竹ノ塚東 A 棟 B 棟の代替として、駅周辺に自転車駐車場の整備を検討	

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

都市交通目標実現のための竹の塚地区における交通施策イメージ



凡 例									
■	公共交通空白地域	●	区民事務所	◀▶	鉄道(将来)	—	都市計画道路	■	施工中
○	バス停	●	病院	●	駅前広場整備		都市計画道路	■	計画(第三次事業化計画優先整備路線)
—	路線バス	●	住区センター		路線バス(将来)		都市計画道路	■	計画
—	はるかぜ	●	大型店舗(スーパー)		はるかぜ(将来)				
●	区役所	●	郵便局	◀▶	自転車走行環境(将来)				

## 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

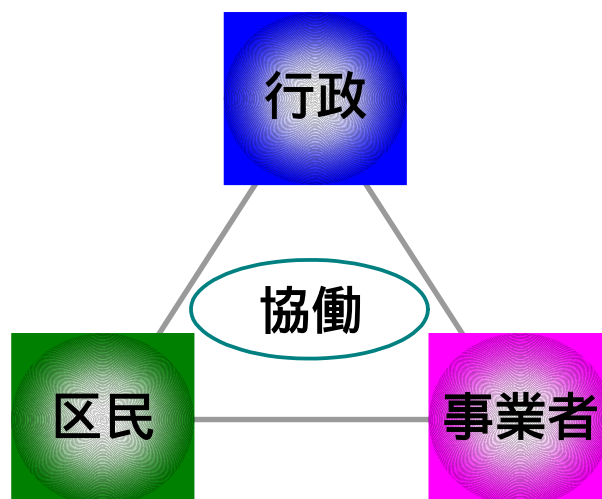
総合交通計画を着実に実行するためには、サービスを提供する側の足立区を中心とした行政やバス事業者、鉄道事業者などの（交通）事業者、サービスを受ける側の区民が本計画の目標を共有し、各自の役割を認識し協働で目標に向かうことが重要です。そのためには、各主体の役割を明確にし、各主体に認知してもらうことが重要です。

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す。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を構築します。

#### (1) 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きます。また、計画の進行を管理するため、検討組織を設立・運営していきます。



##### 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ます。

##### 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ます。

### 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ます。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ます。

### 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ます。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ます。

## （２）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段階でチェックします。1段階目では、毎年計画に記載された施策(事業)の進捗状況を確認します。また、事業実施に併せて地域別の改善状況を確認します。2段階目は、計画内容の実施及び検討状況を5年おきに確認します。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います。

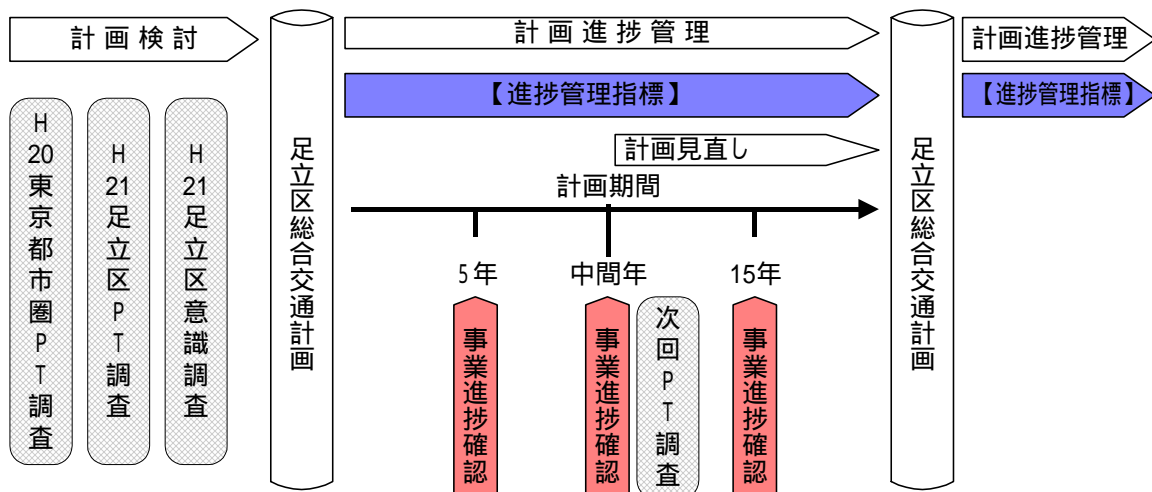


図 進行管理スケジュール

## 施策(事業)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。

### ① 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します。
- ・ ただし、短期及び中期に位置づけられた施策(事業)を対象とします。

### ② 地域別の公共交通空白地域面積及び人口

- ・ 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)による公共交通空白地域の解消度合いについて、面積及び人口を計測します。

## 計画の進捗確認

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します。

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します。

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います。また、実施できなかった理由を解明し他の事業で同様の問題が発生しないよう留意します。

## 計画の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します。

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います。

## 5 - 2 進行管理体制組織の設置

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をつくり、事業の実施状況を管理します。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3者で構成することを念頭に、以下の体制としました。

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
	区民代表
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）

このような組織の新設に伴い、バス路線網再編の協議の場として設置していた「都市交通懇話会」は発展的に解消し、バス事業者との連絡調整の場として設置している事業者連絡会は存続していきます。また、道路運送法に基づき設置している足立区地域公共交通会議については、路線不定期運行（乗合タクシー等）その他、この会議での協議が事業認可の要件とされている事案に関する協議の場として必要に応じて開催していきます。

## 用語説明

### 【あ行】

#### 移動目的

パーソントリップ調査では、移動時の目的を大きく5つに分類しており、自宅から勤務先に向かう「通勤」、自宅から学校に向かう「通学」、勤務先から取引先などに向かう「業務」、スーパーなどへの買い物や病院などへの通院の「私事」、自宅に帰る「帰宅」があります。

#### 運輸政策審議会答申第18号

運輸政策審議会が、平成12年に答申したものになり、2015年(平成27年)を目標年次とする東京圏の高速鉄道網を中心とする交通網の整備の方針を示したものになります。

運輸政策審議会とは、国家行政組織法第8条の規定により旧運輸省組織第108条に基づき設置された審議会です。

#### エコステーション

代替燃料自動車や電気自動車などのクリーンエネルギー自動車に燃料や充電用の電気を供給する場所です。

#### エコドライブ

自動車の発進時などに、急発進をせずにゆっくりと発進したり、アイドリングストップをしないなど燃費を向上させる運転方法です。

### 【か行】

#### カーシェアリング

登録を行った会員同士で特定の自動車を共同で使用するサービスです。レンタカーと似ていますが、貸出場所が無人であったり、短時間の料金設定がされているなどの違いがあります。

#### 拠点

足立区都市計画マスタープランで位置づけられた地区のことで、北千住駅、西新井駅、竹ノ塚駅、江北駅、六町駅が該当します。

#### 公共交通空白地域

鉄道駅やバス停から一定距離離れている地域のことを指します。

#### 交通広場

駅前など鉄道や自動車など異なる交通手段を結ぶための広場で、駅前広場などが該当します。



## 【さ行】

### サイクルアンドバスライド

バス停までの移動利便性を高めるために、バス停付近に自転車駐車を設け、バス停まで自転車で来てもらいそこからバスを利用することです。

### スケアードストレイト方式

スタントマンが交通事故を再現し、危険な自転車運転撲滅に対する意識を高めてもらう方策です。

### ゾーン

パーソントリップ調査における調査単位になります。

## 【た行】

### 第三次事業化計画優先整備路線

東京都が定めた、都市計画道路の中で優先的に整備する路線になります。

### デマンド型

利用者のニーズに対して、運行時間や運行ルートなどを決める方式です。

### 都市計画道路

都市の基盤的施設として、都市計画法に基づいて「都市計画決定」された道路のことです。

### トリップ

パーソントリップ調査における移動単位であり、ある目的を持つ出発地から到着地までの一連の移動を1トリップとします。

#### トリップの概念

下の図面は、「通勤」目的で自宅から勤務先に向かうトリップを表しています。交通手段の経路としては、4つの経路をたどっています。

自宅から“徒歩”でバス停に向かう  
バス停で“バス”に乗り換え、鉄道駅に向かう  
駅で“鉄道”に乗り換え勤務先付近の鉄道駅に向かう  
降車した駅から“徒歩”で勤務先に向かう

これらの4つの経路を総じてパーソントリップ調査では、「1トリップ」としています。



## 【な行】

### 荷捌き駐車

商業施設などに商品の搬入や搬出のための駐車を指します。

### ノーマイカーデー

特定の日や曜日などに自動車の使用自粛を呼びかけることによって、自動車交通量を抑制する取り組みです。

### ノンステップバス・ワンステップバス

高齢者の方や小さなお子様がバスに乗りやすいように、段差のない床面構造を持つのがノンステップバスになり、1 段段差がある床面構造を持つのがワンステップバスになります。

## 【は行】

### ハイブリッド自動車

ガソリンで動く「エンジン」と電気で動く「モーター」の複数の動力が搭載されている自動車のことを指し、温室効果ガスの排出が少ない自動車です。

### パークアンドライド

中市街地に直接向かう車を少なくし、道路渋滞を抑制するために、鉄道駅付近に自動車を駐車してもらい、鉄道に乗り換えて向かってもらうことを指します。

### バス系統

バスの路線のことを指します。

### バスロケーションシステム

バスが遅れているときのバス待ちのイライラを解消するために、バスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンにバスの走行位置を知らせる情報提供するシステムです。

### パーソントリップ調査

パーソントリップ調査とは、東京都市圏内に居住されている方が、いつ、どこからどこへ、どのような目的で、どのような交通手段を使って移動したかを把握する交通実態調査です。

パーソントリップ調査を実施することで、東京都市圏内における人の活動状況を把握でき、将来の活動状況を展望することで、将来の交通像を描く、総合都市交通計画の策定に資するものとなります。また、近年ではインフルエンザの拡大による感染者数の予測などにも用いられています。

## バリアフリー

建物内の段差など、物理的な障壁の除去や外国語による案内など情報の提供などを指します。

## フレックスタイム

通勤時間の集中による鉄道や道路の混雑を解消するために、始業・終業の時刻を労働者自身が決定できる制度です。

## 分担率

移動に占める各交通手段の利用率のことを指します。

## 【ま行】

### メタノール

メチルアルコールのことで、自動車等の燃料として使用されるものです。ただし、メタノールを使用する場合は、専用の車が必要になります。メタノールを使用すると温室効果ガスの排出が少なくなります。

### メトロセブン

環七高速鉄道とも言われ、東京都特別区の都心部から約10km圏の北東部地域を結ぶ環状鉄道計画です。北区の赤羽駅と江戸川区の葛西臨海公園駅を結ぶ予定です。

### モビリティ

移動性のことを指し、人が社会的活動のために移動をする能力を指します。

## 【アルファベット】

### P T P S

バスが赤信号で止まる回数を減らし、走行環境を高めるためのシステムを指し、路上に設置した機械がバスからの信号を受信すると、進行方向の交通信号機の赤を短縮し、青を延長します。

### T D M

自動車運転者の交通行動の変更を促すことにより、道路交通渋滞を緩和する取り組みです。

### U R

独立行政法人都市再生機構の略称です。