

第7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7回委員会での議論と本委員会の論点	1
(1) 第6回委員会での議論	1
(2) 本委員会の論点	1
. 目標値(公共交通空白地域)について	2
(1) 将来の駅位置・バス停位置の設定	2
(2) 公共交通空白地域の変化	3
. パブリックコメントの結果について	6
(1) パブリックコメントの実施	6
(2) パブリックコメントの意見及び区の考え方(案)	6
. 足立区総合交通計画：パブコメ意見反映版	10

平成23年10月28日(金)

0 . 第7回委員会での議論と本委員会の論点

(1) 第6回委員会での議論

【地域ブロックの上位計画との整合】

都市計画マスタープランの地区と総合交通計画の地区が整合していないことの説明を加えた方が
良いのでは。

=> パブリックコメント資料では、16地区がパーソントリップ調査の小ゾーン単位であることの説明
と地区割りの図面を追加

【公共交通のあり方について】

公共交通空白地域を埋めることを重視していると思われる。

空白地域を面積で議論していることでミスリードしているのではないかと。人口や頻度(サービス水
準)を加味した議論が今後必要となってくる。

=> 今回、公共交通空白地域を人口ベースで再算出している。

【将来交通施策について】

総合交通計画にもかかわらずバス計画のような印象を受ける。また、東西方向のバス路線が無い
という課題に対する対応策が見えづらい。

=> パブリックコメント資料では、区全域での施策を図表で表現した資料を追加

【地区別交通施策図について】

地区別交通施策の図中から代表的な施設抜け落ちている。

=> パブリックコメント資料では、河川名や代表的な施設の記載を追加

(2) 本委員会の論点

・パブリックコメントで把握した主な意見・要望について

・パブリックコメントの結果を受けた足立区総合交通計画について

・目標値(公共交通空白地域)について

・交通計画に記載した施策(16ブロックで整理した施策)が実施された場合の公共交通空白地域の
状況について報告する。

・特に、施策(事業)の進捗状況を把握する指標として「公共交通空白地域面積及び人口」を定めてい
る。そのため、短期(概ね5年)、中期(概ね10年)、長期(概ね20年)の当該指標の推移について報告
する。

・パブリックコメントの結果について

・1ヶ月間実施したパブリックコメントで頂いた区民の要望・意見について整理する。

・パブリックコメントで頂いた意見の対応について報告する。

・足立区総合交通計画策定

・パブリックコメントで頂いた意見を反映した「足立区総合交通計画」確定版についてご意見を伺い
たい。

・目標値（公共交通空白地域）について

(1) 将来の駅位置・バス停位置の設定

【駅位置の設定】

足立区内の既存鉄路線及び駅位置を参考に平均的な駅間隔（平均駅間距離）を設定し、既存鉄道路線との接続等を考慮して設定した。

表 足立区内平均駅間距離

路線名	駅 間	駅 数	延 長	平均区間距離
J R 常磐線	北千住 ~ 亀有	3 駅	4.7 km	2.35 km
東武伊勢崎線	堀切 ~ 竹ノ塚	8 駅	8.1 km	1.16 km
東武大師線	大師前 ~ 西新井	2 駅	1.0 km	1.00 km
京成本線	千住大橋 ~ 京成関屋	2 駅	1.4 km	1.40 km
東京メトロ千代田線	綾瀬 ~ 北綾瀬	2 駅	2.1 km	2.10 km
つくばエクスプレス	北千住 ~ 六町	3 駅	4.5 km	2.25 km
日暮里・舎人ライナー	足立小台 ~ 見沼代親水公園	9 駅	6.7 km	0.84 km
足立区平均		29 駅	28.5 km	1.30 km

【バス位置の設定】

路線バスは、H17 道路交通センサスより「バス停留所数」「バス路線延長」から平均的なバス停間隔を設定し、既存路線バス停位置を考慮して設定した。

表 足立区内平均路線バス停間隔

バス路線延長	バス停留所数	平均バス停間距離	
53.2 km	233 箇所	0.457 km	約 450m

注) H17 センサス

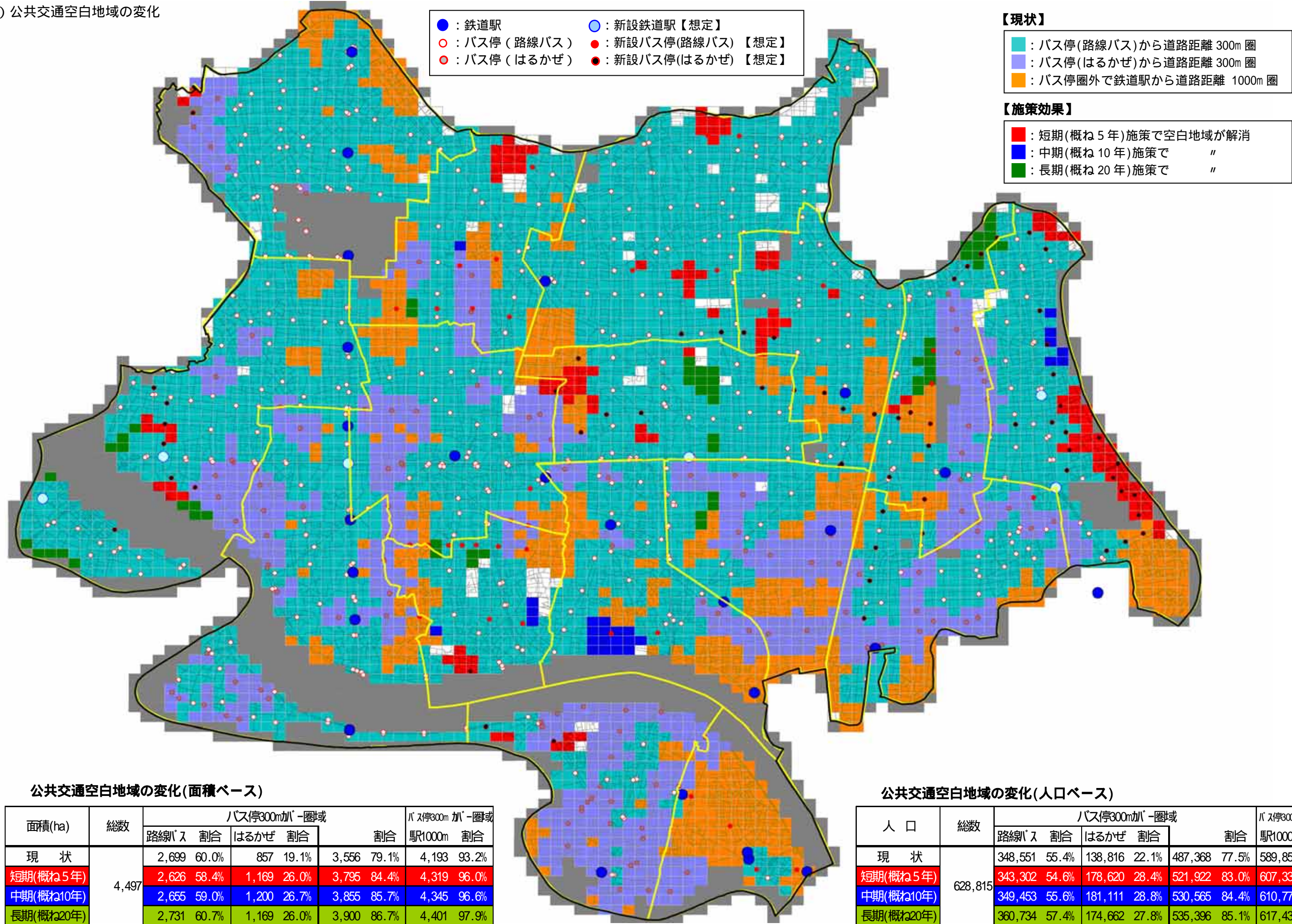
【はるかぜバス位置の設定】

はるかぜは、各路線の「停留所数」「路線延長」から平均的なバス停間隔を設定し、既存路線バス停及びはるかぜバス停位置を考慮して設定した。

表 足立区内平均はるかぜバス停間隔

路線延長	停留所数	平均バス停間距離	
106.5 km	283 箇所	0.376 km	約 350m

(2) 公共交通空白地域の変化



- : 鉄道駅
- : バス停(路線バス)
- : バス停(はるかぜ)
- : 新設鉄道駅【想定】
- : 新設バス停(路線バス)【想定】
- : 新設バス停(はるかぜ)【想定】

- 【現状】**
- : バス停(路線バス)から道路距離 300m 圏
 - : バス停(はるかぜ)から道路距離 300m 圏
 - : バス停圏外で鉄道駅から道路距離 1000m 圏

- 【施策効果】**
- : 短期(概ね 5 年)施策で空白地域が解消
 - : 中期(概ね 10 年)施策で " "
 - : 長期(概ね 20 年)施策で " "

公共交通空白地域の変化(面積ベース)

面積(ha)	総数	バス停300mが ^レ 圏域			バス停300mが ^レ 圏域 駅1000m 割合				
		路線バス 割合	はるかぜ 割合	割合	割合	割合			
現 状	4,497	2,699	60.0%	857	19.1%	3,556	79.1%	4,193	93.2%
短期(概ね5年)		2,626	58.4%	1,169	26.0%	3,795	84.4%	4,319	96.0%
中期(概ね10年)		2,655	59.0%	1,200	26.7%	3,855	85.7%	4,345	96.6%
長期(概ね20年)		2,731	60.7%	1,169	26.0%	3,900	86.7%	4,401	97.9%

公共交通空白地域の変化(人口ベース)

人 口	総数	バス停300mが ^レ 圏域			バス停300mが ^レ 圏域 駅1000m 割合				
		路線バス 割合	はるかぜ 割合	割合	割合	割合			
現 状	628,815	348,551	55.4%	138,816	22.1%	487,368	77.5%	589,856	93.8%
短期(概ね5年)		343,302	54.6%	178,620	28.4%	521,922	83.0%	607,339	96.6%
中期(概ね10年)		349,453	55.6%	181,111	28.8%	530,565	84.4%	610,774	97.1%
長期(概ね20年)		360,734	57.4%	174,662	27.8%	535,396	85.1%	617,436	98.2%

地区別公共交通空白地域の変化（人口ベース）

16ブロック			総数 (人)	現 状				短期(概ね5年)				中期(概ね10年)				長期(概ね20年)			
名 称	高齢化率(%)	人口密度(人/ha)		バス停300mカハ ⁺ -圏域 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 駅1000m 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 駅1000m 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 駅1000m 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 駅1000m 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 駅1000m 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 駅1000m 割合				
千住曙町	24.4	105.8	23,406	6,062	25.9%	23,406	100.0%	13,454	57.5%	23,406	100.0%	13,454	57.5%	23,406	100.0%	13,454	57.5%	23,406	100.0%
千 住	24.6	136.0	43,754	38,682	88.4%	41,382	94.6%	40,181	91.8%	42,881	98.0%	40,181	91.8%	42,881	98.0%	40,181	91.8%	42,881	98.0%
梅 田	21.9	150.4	46,790	32,525	69.5%	44,695	95.5%	32,525	69.5%	44,695	95.5%	35,859	76.6%	46,772	100.0%	35,859	76.6%	46,772	100.0%
青 井	21.6	176.3	49,085	34,328	69.9%	47,972	97.7%	35,129	71.6%	47,972	97.7%	35,129	71.6%	47,972	97.7%	35,129	71.6%	48,916	99.7%
綾 瀬	16.4	168.8	49,840	41,279	82.8%	49,725	99.8%	41,745	83.8%	49,725	99.8%	41,745	83.8%	49,725	99.8%	41,745	83.8%	49,725	99.8%
中 川	19.8	130.5	42,644	28,663	67.2%	36,415	85.4%	36,042	84.5%	41,766	97.9%	36,302	85.1%	42,027	98.6%	36,439	85.4%	42,163	98.9%
谷 中	15.9	123.3	28,148	22,737	80.8%	25,658	91.2%	25,738	91.4%	25,841	91.8%	25,738	91.4%	25,841	91.8%	27,669	98.3%	27,669	98.3%
南花畑	23.3	102.3	24,761	19,383	78.3%	22,073	89.1%	22,348	90.3%	24,383	98.5%	23,182	93.6%	24,383	98.5%	23,182	93.6%	24,383	98.5%
鹿 浜	20.2	82.9	42,119	39,235	93.2%	40,557	96.3%	39,741	94.4%	41,063	97.5%	39,741	94.4%	41,063	97.5%	39,741	94.4%	41,857	99.4%
関 原	26.0	127.7	27,600	17,741	64.3%	22,418	81.2%	18,698	67.7%	23,375	84.7%	20,276	73.5%	24,174	87.6%	23,398	84.8%	24,925	90.3%
江 北	27.4	79.3	43,878	39,109	89.1%	43,878	100.0%	39,109	89.1%	43,878	100.0%	40,283	91.8%	43,878	100.0%	39,498	90.0%	43,878	100.0%
西新井	21.9	154.5	51,107	43,316	84.8%	49,639	97.1%	44,277	86.6%	50,377	98.6%	44,277	86.6%	50,377	98.6%	43,281	84.7%	50,628	99.1%
一ツ家	20.7	134.6	34,375	25,971	75.6%	29,600	86.1%	30,852	89.8%	31,881	92.7%	30,852	89.8%	31,881	92.7%	30,852	89.8%	33,562	97.6%
入 谷	19.5	65.1	26,978	19,968	74.0%	26,178	97.0%	20,011	74.2%	26,222	97.2%	20,011	74.2%	26,222	97.2%	20,011	74.2%	26,222	97.2%
伊 興	20.2	116.3	30,532	23,560	77.2%	28,075	92.0%	24,937	81.7%	29,453	96.5%	26,399	86.5%	29,752	97.4%	27,822	91.1%	30,027	98.3%
竹の塚	23.9	133.0	63,798	54,811	85.9%	58,186	91.2%	57,134	89.6%	60,422	94.7%	57,134	89.6%	60,422	94.7%	57,134	89.6%	60,422	94.7%
区全域	21.7	119.4	628,815	487,368	77.5%	589,856	93.8%	521,922	83.0%	607,339	96.6%	530,565	84.4%	610,774	97.1%	535,396	85.1%	617,436	98.2%

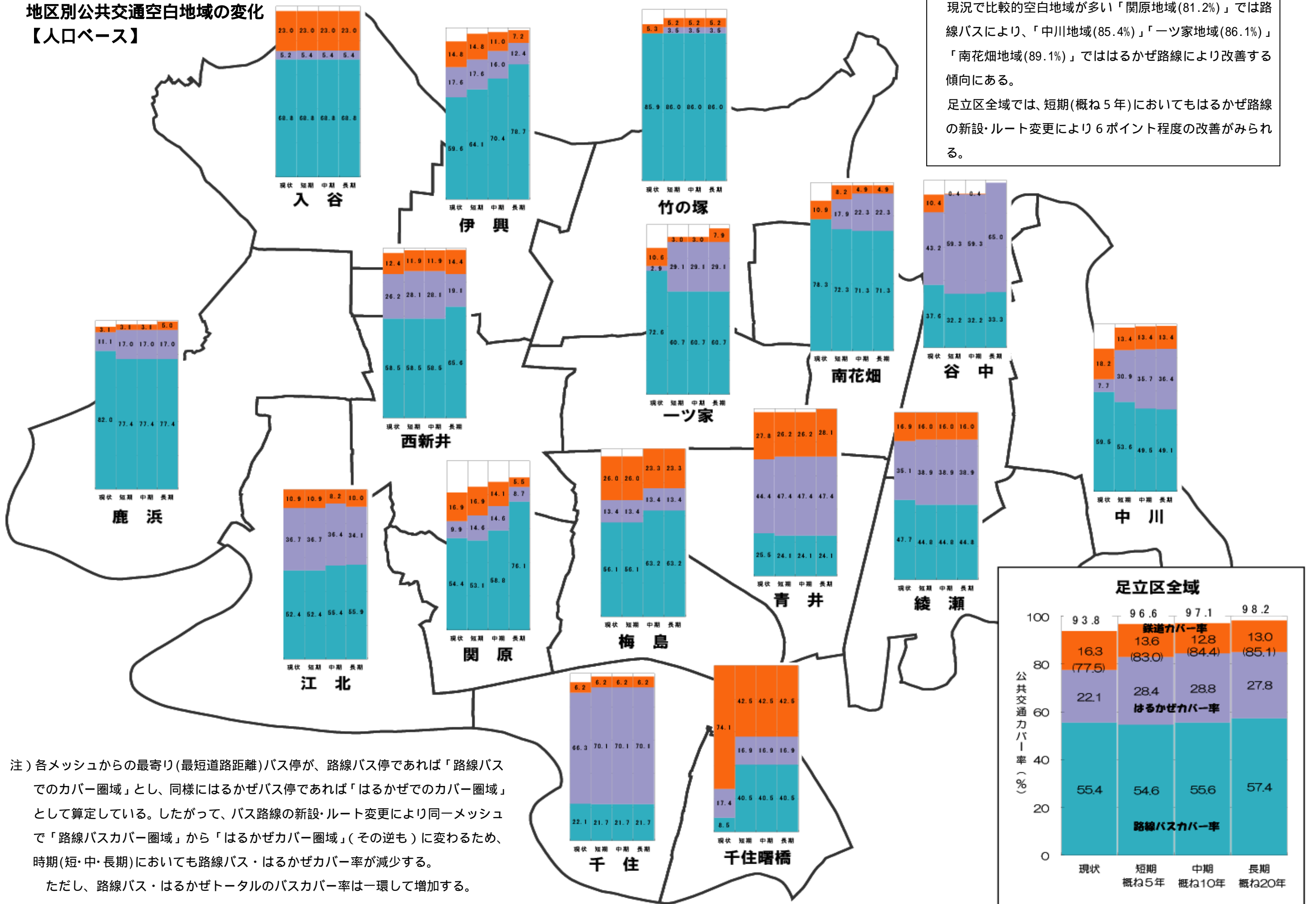
注) 16ブロック「高齢化率」「人口密度」はH21.1.1人口(住民基本台帳)

地区別公共交通空白地域の変化（面積ベース）

16ブロック			総数 (ha)	現 状				短期(概ね5年)				中期(概ね10年)				長期(概ね20年)			
名 称	高齢化率(%)	人口密度(人/ha)		バス停300mカハ ⁺ -圏域 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 駅1000m 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 駅1000m 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 駅1000m 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 駅1000m 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 駅1000m 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 割合	バス停300mカハ ⁺ -圏域 駅1000m 割合				
千住曙町	24.4	105.8	130	41	31.5%	130	100.0%	77	59.2%	130	100.0%	77	59.2%	130	100.0%	77	59.2%	130	100.0%
千 住	24.6	136.0	237	212	89.5%	228	96.2%	218	92.0%	234	98.7%	218	92.0%	234	98.7%	218	92.0%	234	98.7%
梅 田	21.9	150.4	258	181	70.2%	242	93.8%	181	70.2%	242	93.8%	202	78.3%	257	99.6%	202	78.3%	257	99.6%
青 井	21.6	176.3	261	185	70.9%	256	98.1%	190	72.8%	256	98.1%	190	72.8%	256	98.1%	190	72.8%	260	99.6%
綾 瀬	16.4	168.8	291	238	81.8%	290	99.7%	246	84.5%	290	99.7%	246	84.5%	290	99.7%	246	84.5%	290	99.7%
中 川	19.8	130.5	293	194	66.2%	236	80.5%	249	85.0%	278	94.9%	255	87.0%	284	96.9%	256	87.4%	285	97.3%
谷 中	15.9	123.3	219	172	78.5%	196	89.5%	196	89.5%	198	90.4%	196	89.5%	198	90.4%	215	98.2%	216	98.6%
南花畑	23.3	102.3	228	180	78.9%	212	93.0%	201	88.2%	225	98.7%	212	93.0%	225	98.7%	212	93.0%	225	98.7%
鹿 浜	20.2	82.9	404	362	89.6%	377	93.3%	371	91.8%	386	95.5%	371	91.8%	386	95.5%	371	91.8%	400	99.0%
関 原	26.0	127.7	172	114	66.3%	143	83.1%	120	69.8%	149	86.6%	128	74.4%	153	89.0%	147	85.5%	157	91.3%
江 北	27.4	79.3	356	327	91.9%	356	100.0%	327	91.9%	356	100.0%	333	93.5%	356	100.0%	330	92.7%	356	100.0%
西新井	21.9	154.5	330	280	84.8%	322	97.6%	285	86.4%	326	98.8%	285	86.4%	326	98.8%	283	85.8%	327	99.1%
一ツ家	20.7	134.6	252	194	77.0%	220	87.3%	227	90.1%	234	92.9%	227	90.1%	234	92.9%	227	90.1%	246	97.6%
入 谷	19.5	65.1	344	278	80.8%	331	96.2%	280	81.4%	333	96.8%	280	81.4%	333	96.8%	280	81.4%	333	96.8%
伊 興	20.2	116.3	254	195	76.8%	231	90.9%	207	81.5%	243	95.7%	215	84.6%	244	96.1%	226	89.0%	246	96.9%
竹の塚	23.9	133.0	468	403	86.1%	423	90.4%	420	89.7%	439	93.8%	420	89.7%	439	93.8%	420	89.7%	439	93.8%
区全域	21.7	119.4	4,497	3,556	79.1%	4,193	93.2%	3,795	84.4%	4,319	96.0%	3,855	85.7%	4,345	96.6%	3,900	86.7%	4,401	97.9%

注) 16ブロック「高齢化率」「人口密度」はH21.1.1人口(住民基本台帳)

地区別公共交通空白地域の変化
【人口ベース】



・パブリックコメントの結果について

(1) パブリックコメントの実施

【実施期間】

平成23年8月22日(月)から平成23年9月21日(水)まで

【公表資料及び閲覧場所】

「足立区総合交通計画(案)」(第六回委員会資料を加筆修正)及び概要版、委員会検討経緯をとりまとめた資料

閲覧場所は、区HPの他に、交通対策課(委員会事務局)、区民事務所、中央図書館、区民の声相談課、政策課において配付・閲覧

【意見収集方法】

電子メール・ファクス・郵送・窓口への持参

郵送の場合は、募集期間末日までの消印のものを有効

指定の提出様式はなし(様式自由)

ただし、住所、氏名または名称(法人や団体の場合は代表者氏名も明記)を記載したものに限り

【実施結果】

15名(1団体含む)の方から30件の意見を収集

内 訳	
電子メール	3名 (6意見)
ファックス	10名 (20意見)
郵便	2名 (4意見)
窓口持参	0名 -
合 計	15名

(2) パブリックコメントの意見及び区の考え方(案)

計画路線の早期整備要望: 6件 / 30件 (20%)

	意見(要旨)	区の考え方(案)	計画書への反映
1	はるかぜ7号(六木都住~六町駅~梅島駅)の梅島駅を西新井駅へ変更する案は大賛成です。早期実現を要望する。(類似意見2件)	バス事業者及び関係機関と協議を行い、早期実現に努めてまいります。	特になし
2	綾瀬駅~六町駅~西新井駅行きはるかぜの新設に賛成です。ぜひ実現していただきたい。	バス事業者及び関係機関と協議を行い、早期実現に努めてまいります。	特になし
3	はるかぜ12号の五反野交通広場への乗り入れに賛成です。交通広場の早期完成を願います。	バス事業者及び関係機関と協議を行い、早期実現に努めてまいります。	特になし
4	大谷田二丁目中川沿い地域のバス路線の導入要望。(類似意見2件)	計画に位置付けられた大谷田2丁目付近を走行する路線について、バス事業者及び関係機関と協議を行い、早期実現に努めてまいります。	特になし

バス路線への要望: 6件 / 30件 (20%)

その1

	意見(要旨)	区の考え方(案)	計画書への反映
1	はるかぜ12号(亀有駅南口~綾瀬駅~五反野駅~足立区役所~西新井駅東口)がエル・ソフィアに停車するようルートを変更してもらいたい。(類似意見2件)	今年5月に「区民の声」あてに同様の要望があり、事業者と協議したところ、本路線は西新井東口を利用されるお客様が多く、ルート変更した場合、距離の延伸となり、所要時間が増加することにより、定時性の確保が難しいため、現時点では困難と回答しています。 今後、利用状況等を見極めながら必要に応じ検討していきます。	特になし

バス路線への要望：6件 / 30件 (20%)

その2

歩行者自転車の分離：3件 / 30件 (10%)

	意見(要旨)	区の考え方(案)	計画書への反映
2	花畑団地周辺から足立区役所経由、北千住行きバス路線を整備してほしい。	花畑団地周辺から竹ノ塚駅、六町駅、綾瀬駅へのバス路線が充実しています。また、竹ノ塚駅からは東武伊勢崎線で北千住駅へ、バスは足立区役所経由で北千住駅西口への路線が運行しています。六町駅からはTXで北千住駅へ、バスは北千住駅西口への路線が運行しています。綾瀬駅からは東京メトロ千代田線で北千住駅へ、はるかぜ1号、12号で足立区役所への路線が運行しています。 したがって、現時点では花畑団地周辺から足立区役所経由、北千住行きバス路線の整備は困難な状況です。 今後、まちづくりの状況等を見極めながら必要に応じ検討していきます。	特になし
3	花畑団地から六町駅間のバス路線を増便してもらいたい。	現在この路線は、時間当たり2本から3本程度運行しています。都市交通懇話会等とおして要望内容をバス事業者に要望していきます。	特になし
4	竹ノ塚駅～保木間・南花畑～六町駅～保塚住区～足立区役所のバス路線の要望。	ご要望の竹ノ塚～六町駅間の路線は計画に位置付けられています。また、六町駅から西新井駅及び綾瀬駅への路線も計画に位置付けられており、既存路線バスも綾瀬駅に乗り入れています。 西新井駅及び綾瀬駅から足立区役所までは既存はるかぜが充実しており、現段階では全ての要望に応えることは困難な状況です。 今後、利用状況等を見極めながら必要に応じ検討していきます。	特になし
5	計画に位置付けられている「はるかぜ」新設(綾瀬駅～亀有駅)の路線を長門地域(中川一～三丁目)を走行するルートに変更して欲しい。	道路上を車両が通行することについては、道路構造の保全あるいは交通の危険防止の観点から、道路法第47条及び車両制限令(道路法に基づく政令)の各規定により、通行できる車両の幅、重量、高さ、長さ等についての制限が定められています。また、バス事業者が道路運送法第4条に基づきバスの路線運行の許可を受けるにあたっては、これら関係法令に適合していることが条件となります。 現在のはるかぜは、一般的に歩道のない道路において、道路幅員が概ね6m程度確保されていないと道路運送法の許可を受けることができません。 したがって、ご提案の地域につきましては、現行法令上この条件を満たすことができず、「はるかぜ」を新設することはできません。 今後も別の手法も含め引き続き検討してまいります。	特になし

	意見(要旨)	区の考え方(案)	計画書への反映
1	歩行者、自転車、車を分離した自転車走行環境整備を推進すべきである。(類似意見3件)	自転車走行環境整備は、車道に走行空間を確保するタイプと歩道で確保するタイプに分けられます。今後、道路幅員に応じて、可能な限り歩行者、自転車、車を分離した構造で、車道又は歩道において自転車走行環境整備ができるよう、関係機関と協議を行い、実現に努めてまいります。	計画を加筆修正する。

鉄道新線整備関連：3件 / 30件 (10%)

	意見(要旨)	区の考え方(案)	計画書への反映
1	TXと日暮里・舎人ライナーの駅は、将来のメトロセブンの乗り換えが考慮されていない。今後メトロセブンの建設を促進する際は、TXと日暮里・舎人ライナーにおける新駅の設置についても検討すべきである。	メトロセブンは現在、エイトライナーと併せ区部周辺部環状公共交通として関係区と都で事業の採算性や事業スキーム等の検討を行っています。 今後、メトロセブンの駅位置等の具体的な検討を行う際は、他の鉄道路線との関係も十分配慮しながら検討してまいります。	特になし
2	交通不便地域を解消するためには、地下鉄の導入よりも建設費、運用費が格段に安く、需要の増減に対する柔軟性に優れているLR Tや連節バスの導入を図るべきである。	地下鉄8号線及びメトロセブンの整備については、関係自治体全体の意見として、地上部での導入空間が困難であることなどの理由から、現在地下鉄を基本に検討を進めています。その中で、コスト縮減策や利用者数を増やすための運用面での検討を行っているところです。 今後も、事業スキームを含めた更なるコスト縮減を検討してまいります。	特になし
3	地下鉄8号線及びメトロセブンの整備については、建設費用がかかる割には利用率が上がらなかつたり、買い物客が都心や郊外のショッピングモールに流れてしまい、地域商店がさびれることも予想されるので反対。	地下鉄8号線及びメトロセブンの整備については、国土交通省の諮問機関である交通政策審議会が鉄道整備に関する次期答申を行うのが概ね平成27年頃と予想されるため、これを目途に検討を進めています。具体的には、整備費や事業スキーム、費用対効果などを関係機関と連携を図りながら更なる検討を行ってまいります。	特になし

道路整備関連：2件 / 30件 (7%)

	意見(要旨)	区の考え方(案)	計画書への反映
1	江北通り(西新井一丁目から荒川土手まで)は、道路幅員が狭いため、大型車同士のすれ違いが困難な状況である。バス同士の運行環境を改善するため、障害となっている電線の地中化を図る必要がある。	江北通りは一般車の通行も多く、西新井駅西口から池袋駅東口のバス路線になっており、朝夕の通勤通学時間帯は、3分間隔で運行している基幹路線となっています。 一方、電線類の地中化は、電柱と架空線はなくなりますが、電柱と同程度の距離で地上部に箱型の地上機器が設置されることとなります。そのため、景観上は改善されますが、電柱よりも道路上を占有するおそれがあります。また、道路には多数の地下埋設物が存在し、地中化を図るスペースがないことなどから困難と思われる。	特になし
2	区境や川沿いを中心に地域の幹線となる道路を拡幅、整備し、バス路線を整備すべきである。	本計画の中で、バス走行ルートを担当道路の整備に位置づけられた都市計画道路や区画整理事業、地区計画の道路について、道路の拡幅等を行い、バス路線の導入に努めてまいります。	特になし

その他：10件 / 30件 (33%)

	意見(要旨)	区の考え方(案)	計画書への反映
1	深夜時間帯の公共交通を確保して欲しい。	現在、赤羽駅や西新井駅から深夜バスが運行していますが、基本的には区内で深夜まで公共交通を確保する必要がある施設はなく、一般的にはタクシーの利用が考えられます。今後も深夜バスの充実について事業者に要望してまいります。	特になし
2	長期的には、牛田駅前及び北千住大踏切の高架化もしくは地下化を計画に盛り込んで欲しい。また、歩行者の回遊性という観点から牛田駅・京成関屋駅を一本化し、駅前広場等も設置していただきたい。	牛田駅前踏切につきましては、歩行者や自転車の安全対策として自由通路設置の検討は行ないましたが、立体交差化計画については未検討の状況です。また、北千住大踏切の立体交差化は、道路の地下化が現実的と考えております。 今後は、周辺のまちづくりの状況を視野に入れながら、必要な踏切対策の検討を進めてまいります。 また、牛田駅・京成関屋駅の本線化及び駅前広場の整備については、現段階では困難な状況です。	特になし

その他：10件 / 30件 (33%)

	意見(要旨)	区の考え方(案)	計画書への反映
3	渋滞対策や環境対策の面からも、できるだけカーシェアリングは促進すべきだと思う。無論エコカー普及促進やエコステーションの整備も必要である。そこでレンタカー会社やエネルギー会社と共同で、マンションや住区ごとにカーシェアリングをする場合に、エコカーを使う場合に限って補助を行ったり、それ以外の個人がカーシェアリングに参加したい場合の取次ぎをしてみてもと思う。以上のような区のカーシェアリング促進制度の創設を提案する。	公用車のエコカーを住民に貸し出したり、助成制度を創設するなど、カーシェアリングの普及に取り組みを始めた自治体もあることは認識しております。国も、自治体のカーシェアリング活用を支援する方針でもあります。 一方、民間事業者が展開するカーシェアリングにおいても、エコカーを希望する利用者は少なくないようです。どのような取り組みが最も有効か、先進自治体の事例を参考にし、社会情勢の動向を見極めながら、検討してまいります。	特になし
4	計画に位置付けられた佐野、大谷田、中川地域のはるかぜ路線(将来)の線が複雑にいくついでいてわかりづらい。計画内容を開示して欲しい。	足立区全域を表示した図面の施策番号と16ブロック別の地域別に表示した図面の施策番号を統一するとともに、路線が複雑にいくついでいる地域別の図面については、必要に応じ拡大図をつくるなど、わかりやすい表現に努めていきます。また、本計画書が出来た段階で担当課及び区のホームページで開示してまいります。	地区別施策について以下を対応する。 ・施策番号の統一 ・拡大図の追加
5	自転車で移動の際、荒川、中川などにかかる橋や陸橋などを渡るのに大変苦労するため、自転車がおさまる大きさのエレベーターを設置していただきたい。	橋や陸橋にエレベーターを設置して欲しいという要望を以前にもいただき、各管理者に要望を伝えたところ、法令や設置スペース、費用対効果の面で大変困難な状況であると回答をいただいております。 今後、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく基本構想策定の中で引き続き検討してまいります。	特になし
6	河川を利用した水上交通路が意外と利用価値があるかも知れない。	水上交通路は以前に検討したことがありましたが、行き先が限定されるばかりでなく天候面に左右され、定時運行が確保できないことなどで実現に至ってはいません。このような状況を踏まえ、今回の計画には反映しておりません。	特になし

その他：10件 / 30件 (33%)

その3

その他：10件 / 30件 (33%)

その4

	意見(要旨)	区の考え方(案)	計画書への反映
7	半蔵門線の運行に関し、東急側で事故等が発生した場合、便数が減っても東武線の運行をして欲しい。また、押上駅の2、3番ホームを東武側からも発着できるように提案する。	<p>鉄道事業者に意見をお伝えしたところ以下の回答がありました。</p> <p>相互直通路線において人身事故等によるダイヤ乱れが生じた場合、その影響が広範に及ぶことから、状況に応じて一時直通運転を中止させていただく場合がございます。たとえ遠方の東急線側で事故が発生した場合であっても、その事故によるダイヤ乱れの影響がメトロ線にも及んでいる場合に、東武線とメトロ線とで直通運転を継続すると東武線への運行にも支障をきたしてしまうことから、やむを得ず東武線の通常運行を確保するために直通運転を中止させていただくことにつきましてご理解ください。また、事業者間において、相互直通運転の早期再開などの課題解決に向けた研究を進めており、直通運転を中止した際の輸送利便の改善に引き続き努めてまいります。</p> <p>また、押上駅の2・3番線ホームへの発着につきましては、構造上、地下駅での大規模な改良工事が必要となり、その実現はたいへん困難な状況にあります。</p>	特になし
8	日暮里・舎人ライナーの全駅の駐輪場の屋根をつけて欲しい。	<p>日暮里・舎人ライナー沿線の駐輪場は、個人の土地や東京都管の道路を借用して整備しているため、一定の制限があります。</p> <p>個人の土地については、暫定であるため屋根の設置はできず、区が適切な場所に土地を購入し整備する際に、屋根付駐輪場の整備を検討してまいります。</p> <p>なお、高野西の駐輪場につきましては、平成24年度、東京都の土地を買い上げ屋根付駐輪場の整備を予定しています。さらに、今後、全区営駐輪場を対象に、定期利用に限り、屋根あり屋根なしの利用料金の差別化を図っていく予定です。</p>	特になし
9	北綾瀬駅前に綾瀬駅と同様の係員がいる一日預かりの駐輪場をつくってほしい。	<p>北綾瀬駅の環七北側には民間の駐輪場を含め一時利用の駐輪場はありません。また区営駐輪場を拡充するにも用地がなく困難な状況です。</p> <p>環七南側の区営駐輪場は、係員もおり一時利用もできますので、こちらのご利用をお願いいたします。また、今後、環七北側で民間駐輪場の整備の申請があった場合は、一時預かりの要望を行ってまいります。</p>	特になし

	意見(要旨)	区の考え方(案)	計画書への反映
10	二輪車も有力な移動手段です。自転車駐輪場の整備と併せて、できるだけ安価に二輪駐輪場の整備をお願いしたい。	<p>区営自転車駐車場の改修及び新規整備の際には、区では原動機付自転車の撤去も行っていることから整備も併せて行っています。ただし、自動二輪車については、消防法等との関係で施設自体の構造等が堅固である必要があり、需要も多くないことから費用対効果の面で問題があるのが現状です。</p> <p>したがって、自動二輪車については、引き続き東京都とともに東京都道路整備保全公社と連携し、民間事業者への支援及び利用者への情報提供に努めてまいります。</p>	特になし

【パブコメ意見】

歩行者、自転車、車を分離した自転車走行環境整備を推進すべきである。

（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ます。

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**道路幅員に応じて、可能な限り歩行者、自転車、車を分離した構造で、車道又は歩道において自転車走行環境整備に努めていきます。

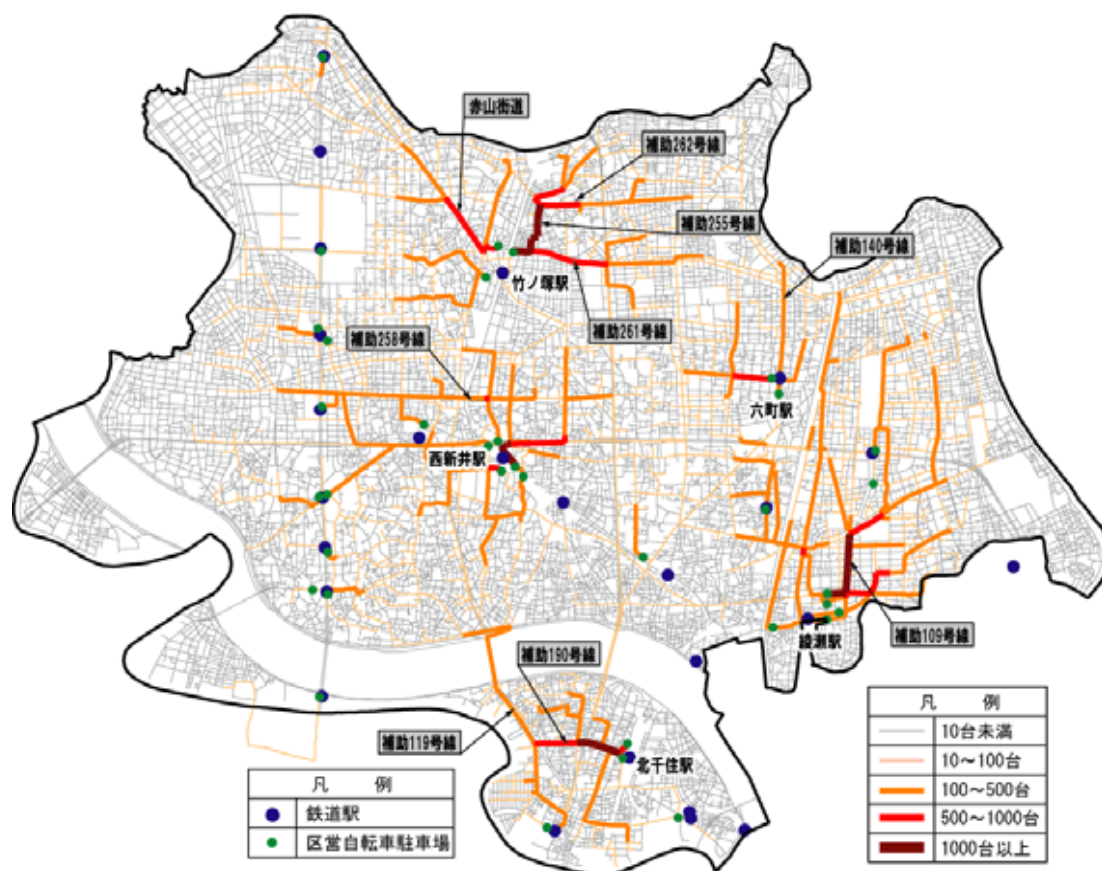


図 区営自転車駐車場への主要経路の利用台数（再掲）

【パブコメ意見】

計画に位置付けられた佐野、大谷田、中川地域のはるかぜ路線（将来）の線が複雑にいりこんでいてわかりづらい。計画内容を開示して欲しい。

以下の修正で対応する。

1. 地区別交通施策（図）で、バス路線の新設等でルートが入り込んでいる地区（千住曙橋地区、中川地区）において、施策別（路線別）に一部地区を拡大した図を挿入する。
2. 地区別交通施策の番号を全区版（表及び図）に記載した施策番号に統一する
現状は、地区別にユニークな番号を付与しているため、地区を跨ぐ施策で異なる番号が付与されている。

次頁に、「千住曙橋地区」及び「中川地区」の修正版を示す。

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	4. 北千住駅東口に接続するバスルートを検討 17. 補助139号線の整備を検討 24. 区画街路12号線の整備		
円滑な乗り継ぎの実現	30. 北千住駅東口交通広場の整備		
自転車走行環境の充実	16. 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	22. スカイツリー方面等にアクセスするバスの誘致を検討		

施策番号を統一

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)	

図表の施策番号は、施策一覧(P.42~43)と同一

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、要請活動を続けていきます。

施策の実施時期

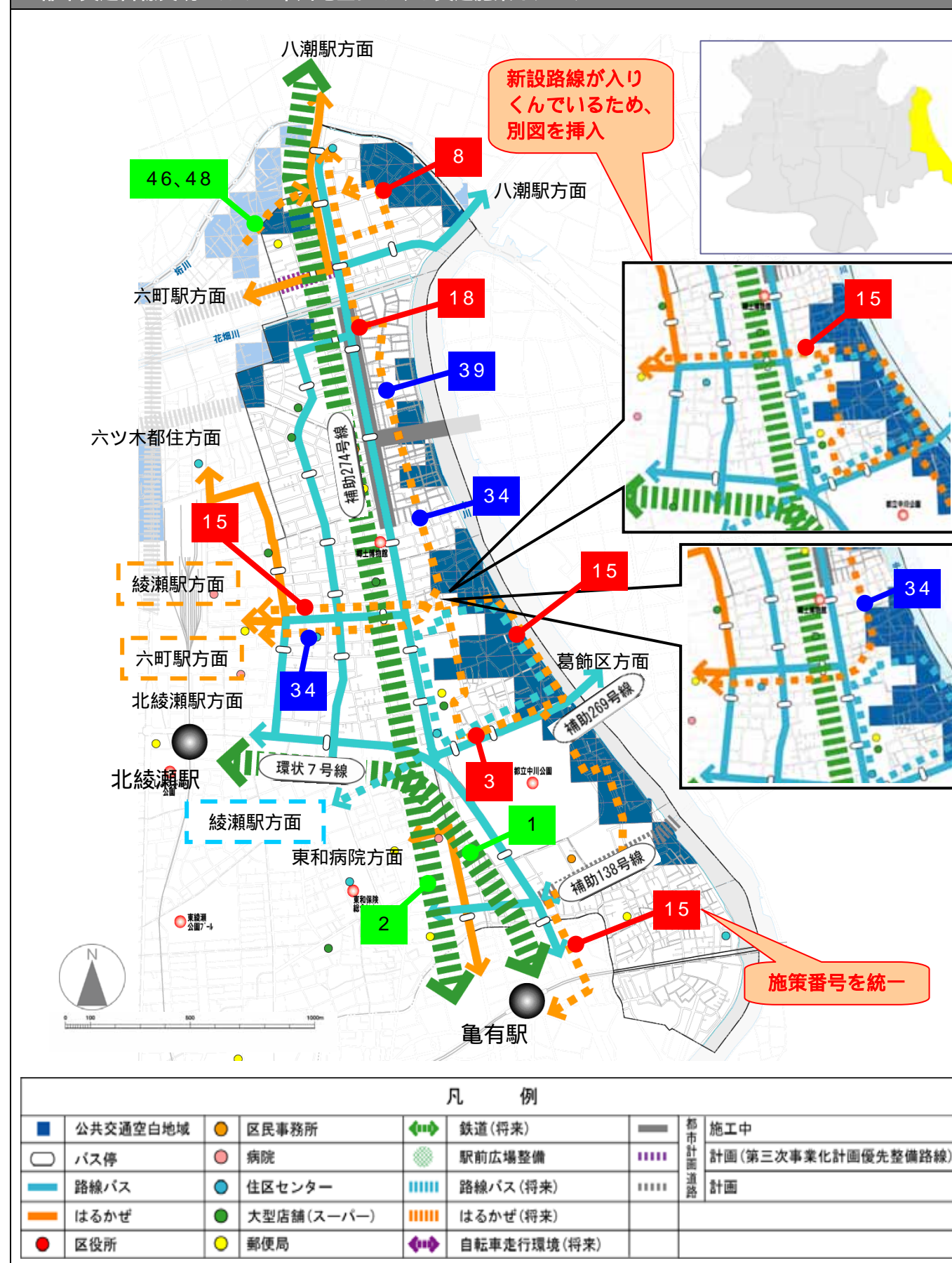
施策メニュー	短期 (概ね5年)	中期 (概ね10年)	長期 (概ね20年)
高齢者等の外出支援	3. 大谷田一丁目付近に路線バスのルート延伸を検討 8. 六木三丁目付近のはるかぜ2号の一部便のバスルート変更を検討 15. 大谷田付近にはるかぜのバスルート新設を検討 18. 補助274号線沿い付近にサイクルアンドバスライド用の自転車駐車場整備を検討	34. 六木二丁目、佐野一丁目、大谷田二丁目付近にはるかぜのバスルート新設を検討 39. 佐野六木土地区画整理事業による仲通りの整備	46. 六木四丁目付近のはるかぜ7号のバスルート変更を検討 48. 六木四丁目付近の地区計画による道路拡幅
広域移動の支援	1. メトロセブンの整備促進 2. 地下鉄8号線(有楽町線)の整備促進		

施策番号を統一

施策番号を統一

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



図表の施策番号は、施策一覧(P.42~43)と同一