

# 平成 21 年度に実施した 実態調査の結果

## 目 次

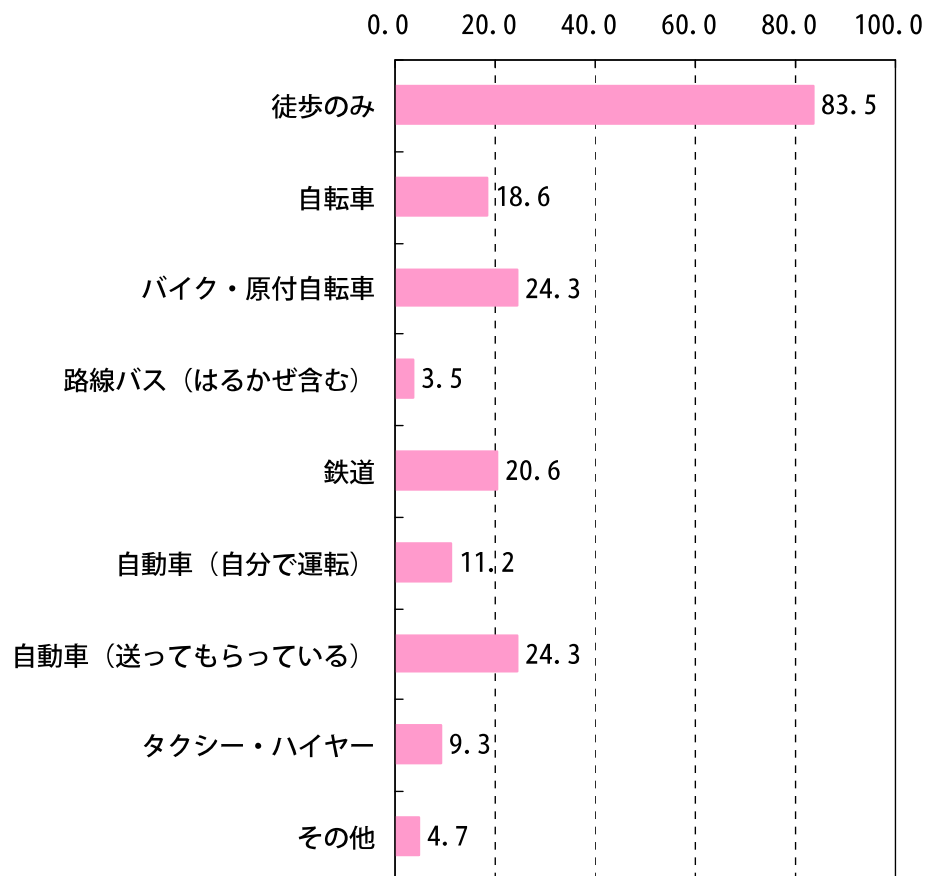
1. PT（人の移動）補完調査及び区民意識調査.....	1
2. はるかぜ利用者調査結果.....	19
3. 特定施設来訪調査結果.....	24

## **1. PT（人の移動）補完調査及び区民意識調査**

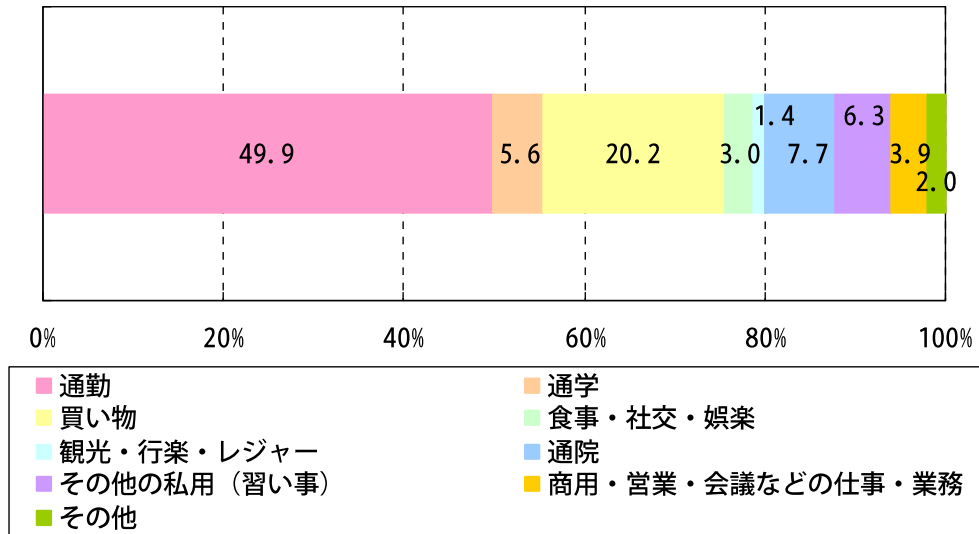
(1) 普段の行動

- 目的地までの利用交通手段は「徒歩のみ」が多い。
- 普段の移動の目的は、「通勤」、「買い物」の順に多い。

問3 目的地までの利用交通手段



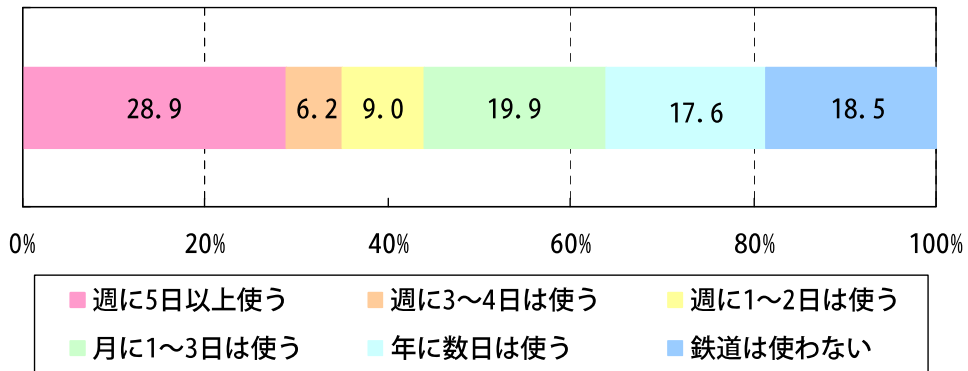
問4 普段の移動の目的



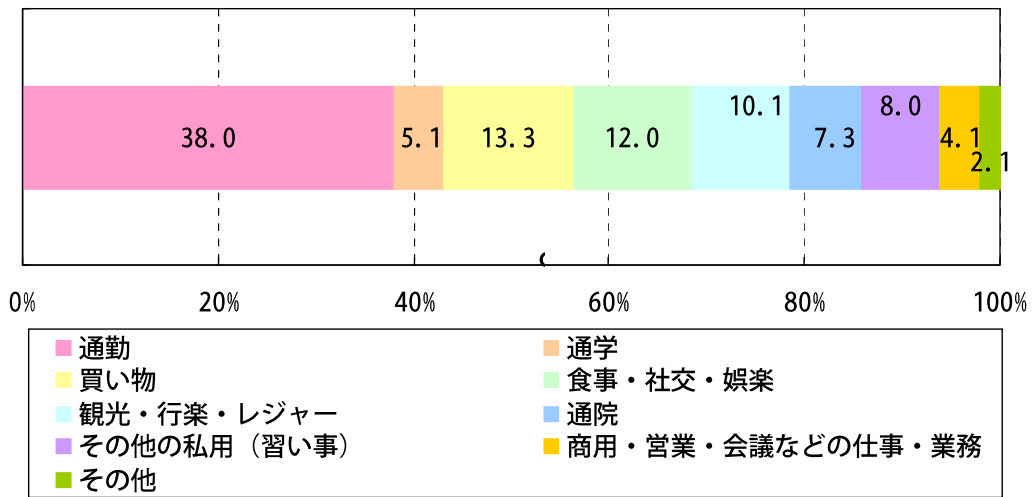
(2) 鉄道の利用

- 鉄道を週5回以上使う人が3割弱の一方、全く使わない人も2割弱。
- 鉄道をもっと利用するための条件は、「運賃を安くすること」がもっとも多い。

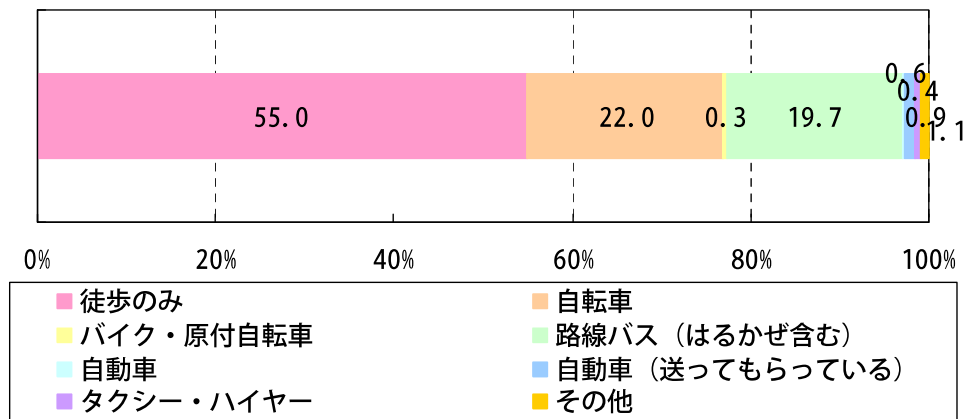
問5 鉄道の利用頻度



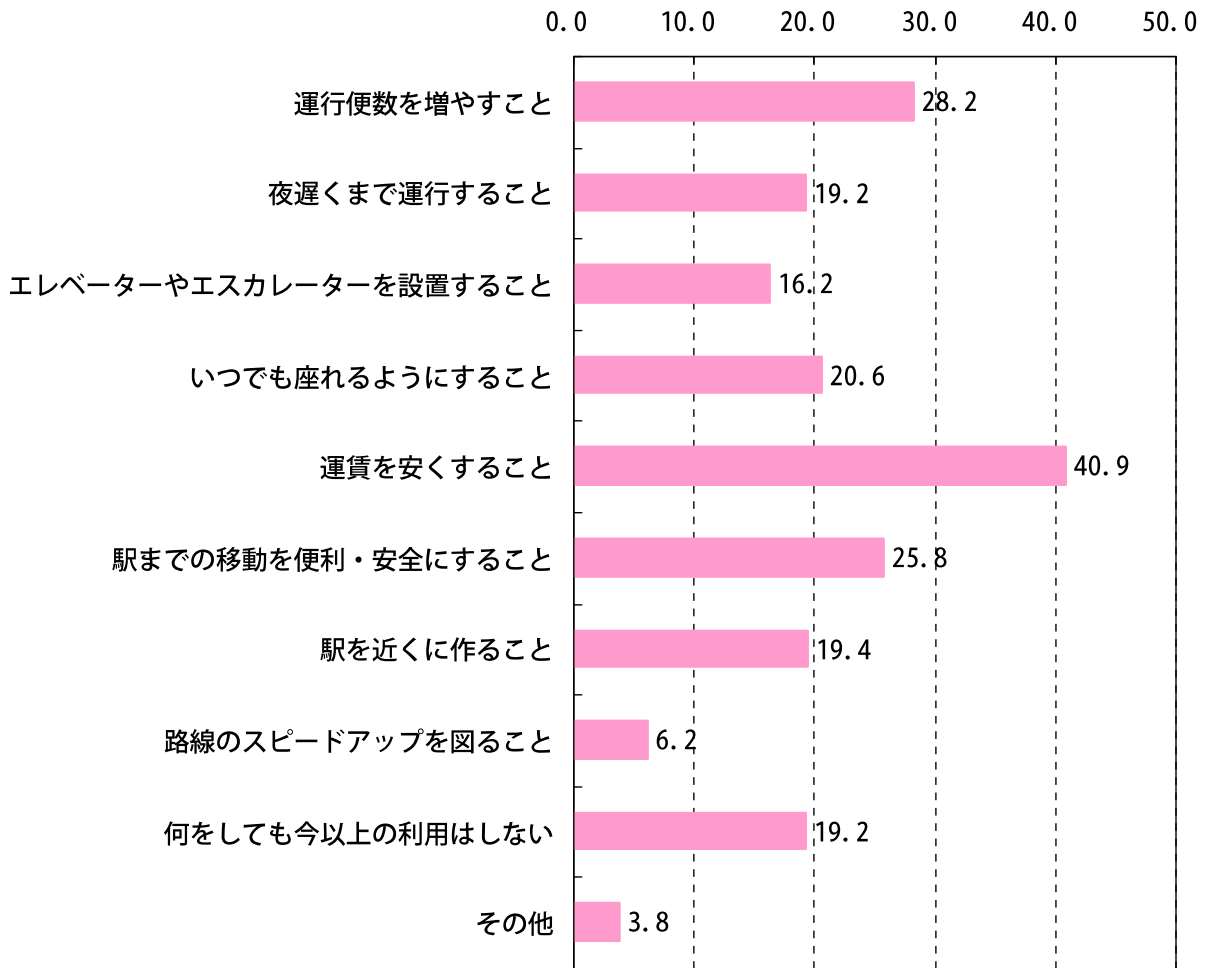
問6 鉄道利用時の移動の目的



問8 駅までの交通手段



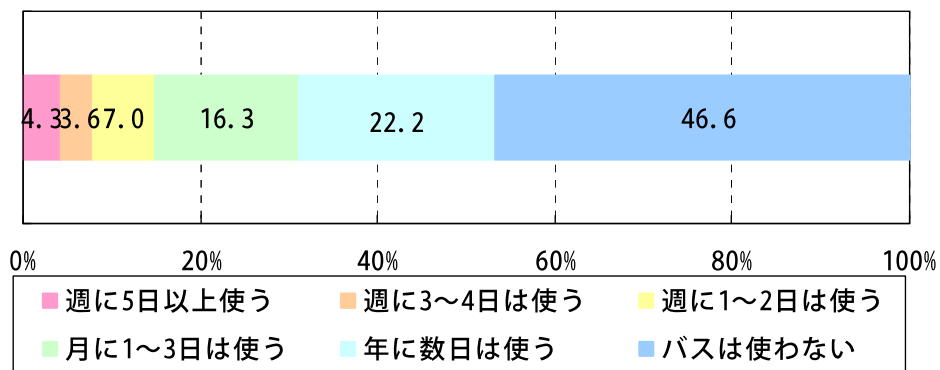
問9 鉄道をもっと利用するための条件



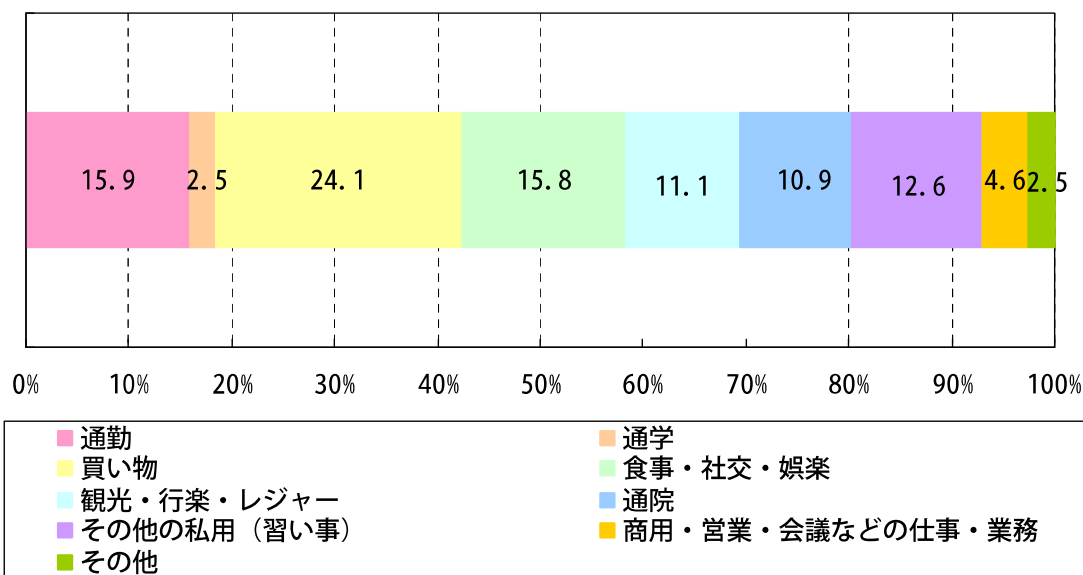
(3) 路線バス（はるかぜ含む）の利用

- バスを使わない人が、半分近くを占める。
- 「バスの運行頻度」、「バスの運賃」に対して、満足している人が少なく、バスをもっと利用するための条件も、「運行便数を増やすこと」、「運賃を安くすること」が多い。

問10 路線バス（はるかぜ含む）の利用頻度

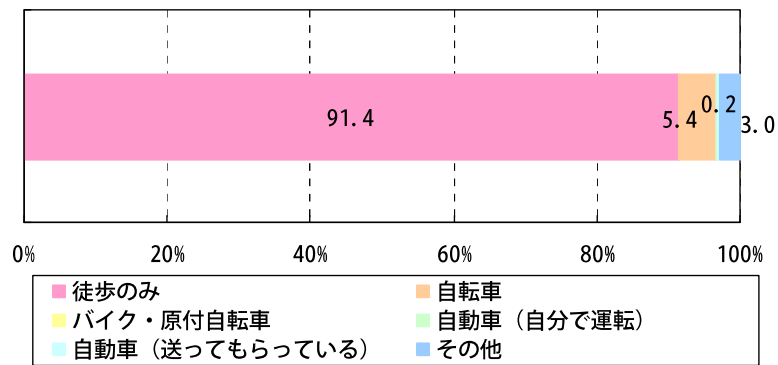


問11 路線バス（はるかぜ含む）利用時の移動の目的

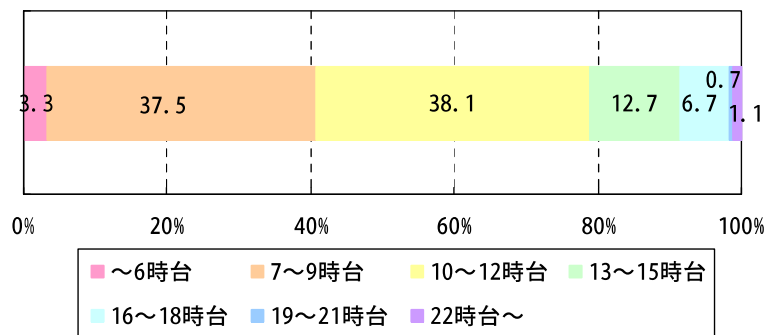




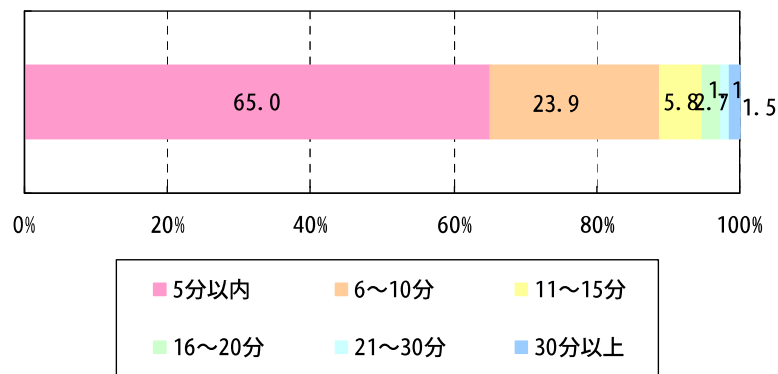
問 13 バス停までの交通手段



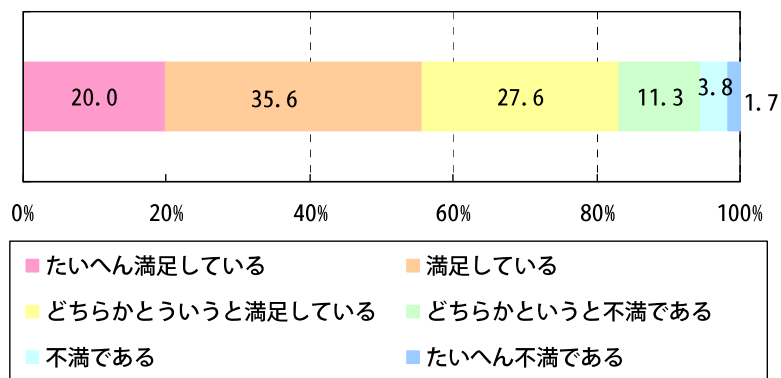
問 14 バスに乗る時間帯



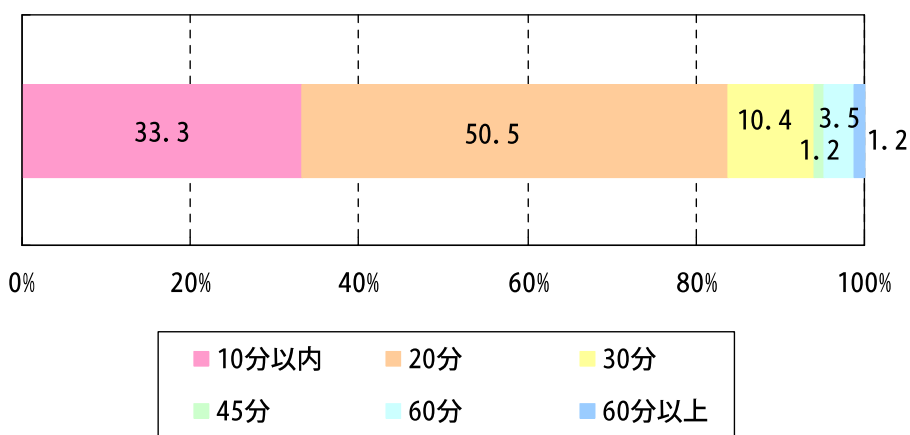
問 15-1 自宅からバス停までの所要時間



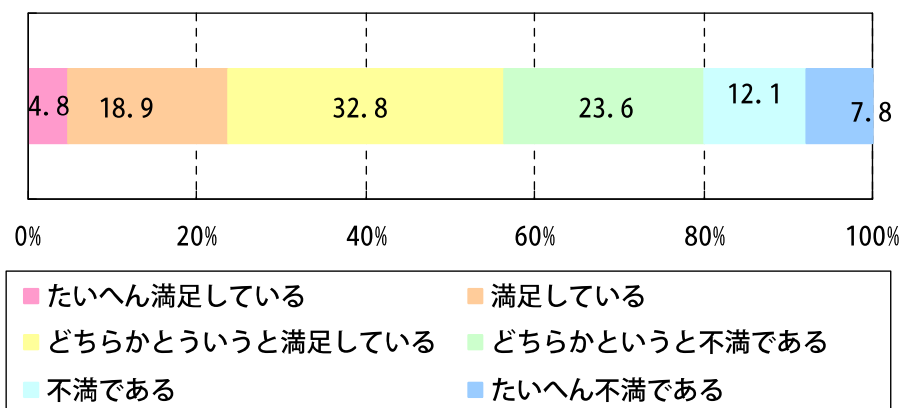
問 15-2 自宅からバス停までの所要時間の満足状況



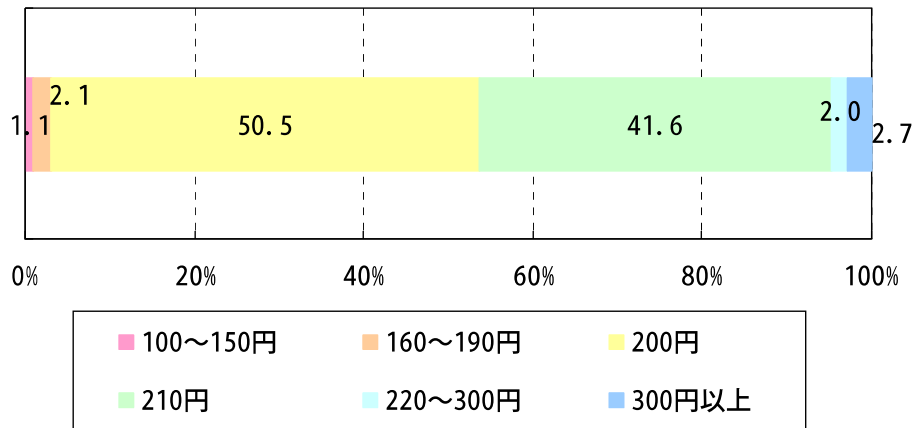
問 16-1 バスの運行頻度



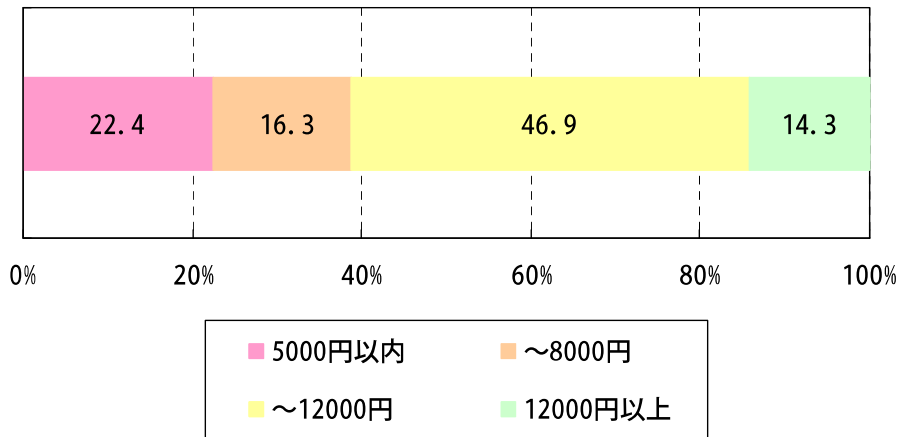
問 16-2 バスの運行頻度の満足状況



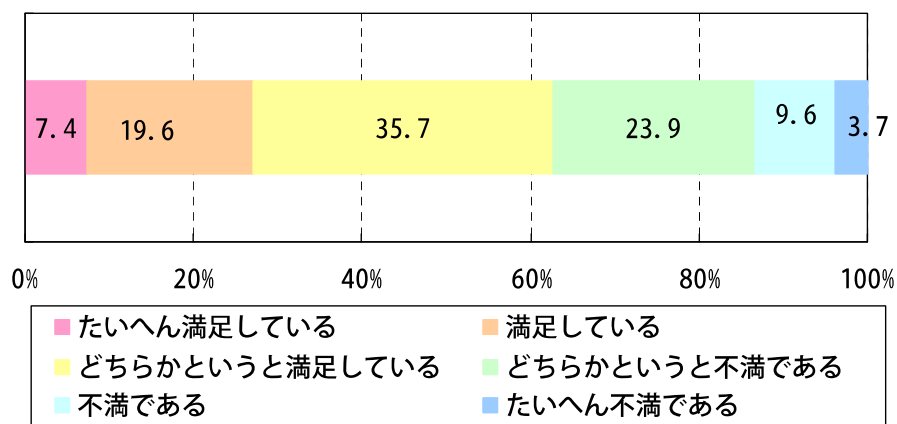
問 17-1 バスの運賃（1日片道）



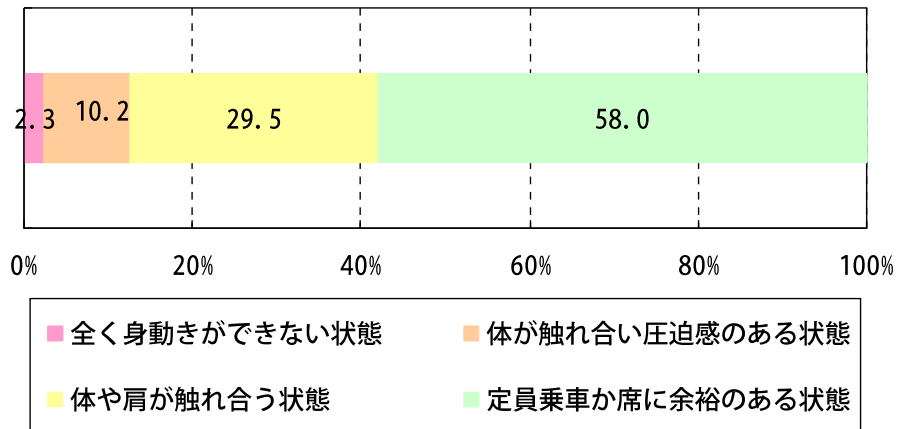
問 17-2 バスの運賃（1ヶ月定期）



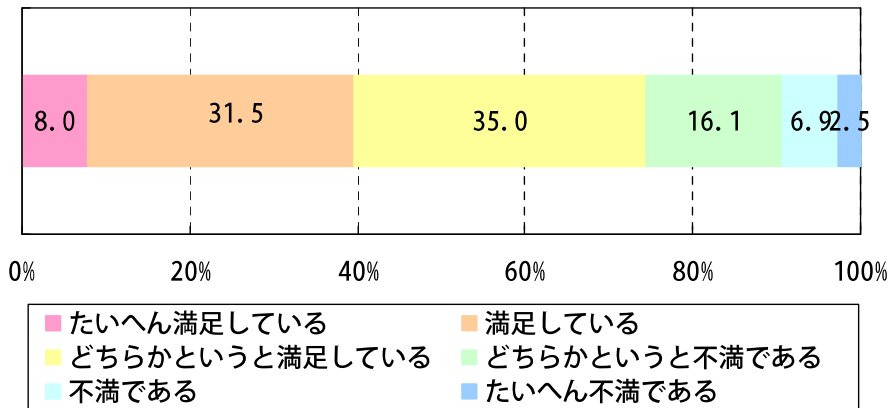
問 17-3 バスの運賃の満足状況



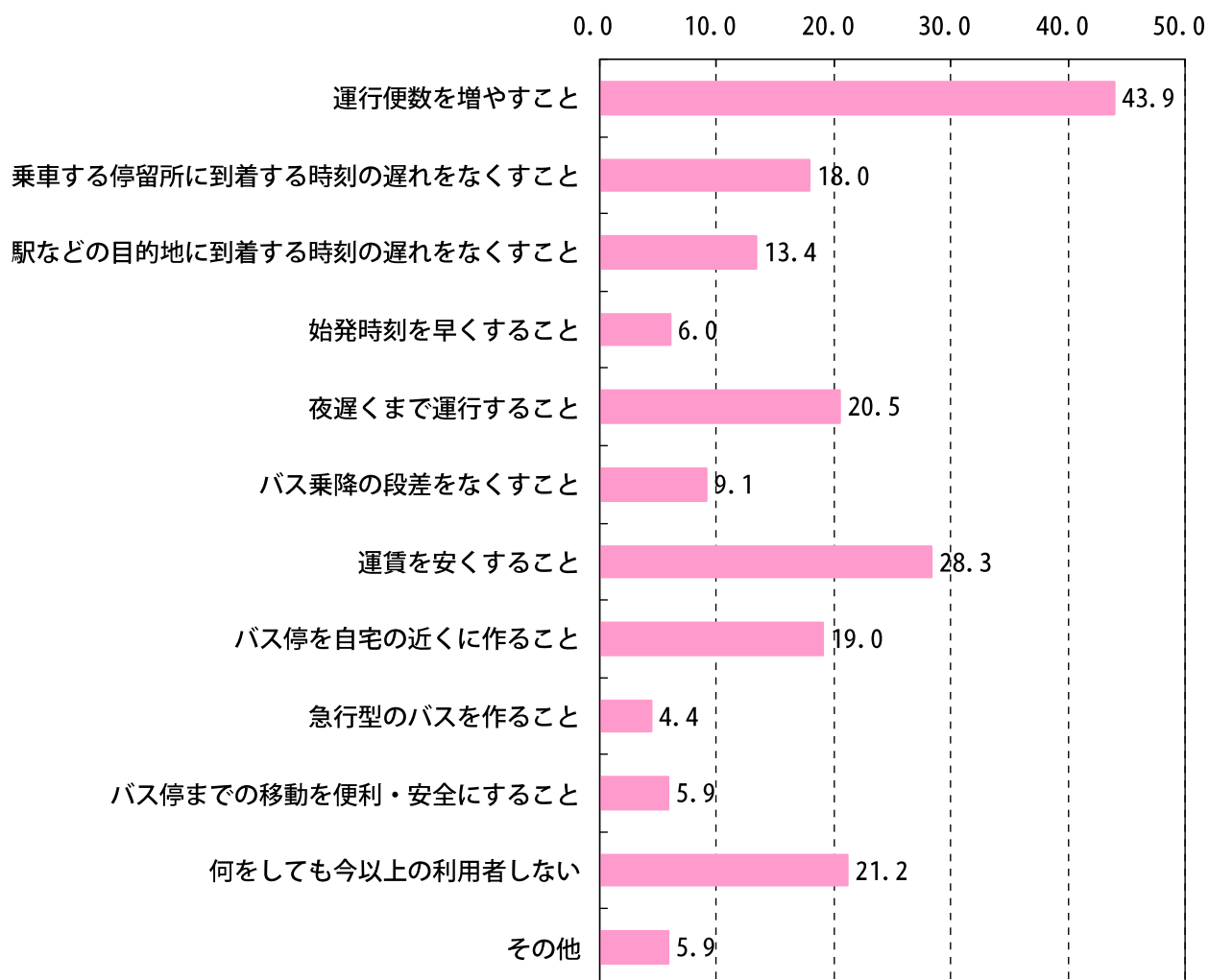
問 18-1 バスの車内の状態



問 18-2 バスの車内の状態の満足状況



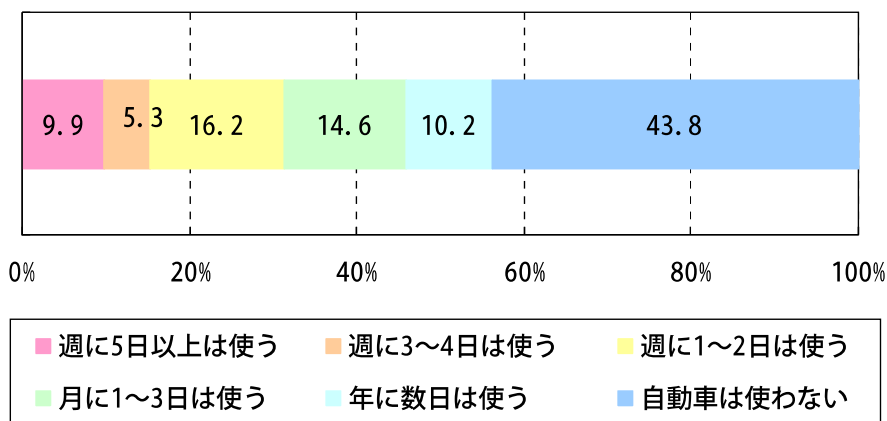
問 19 バスをもっと利用するための条件



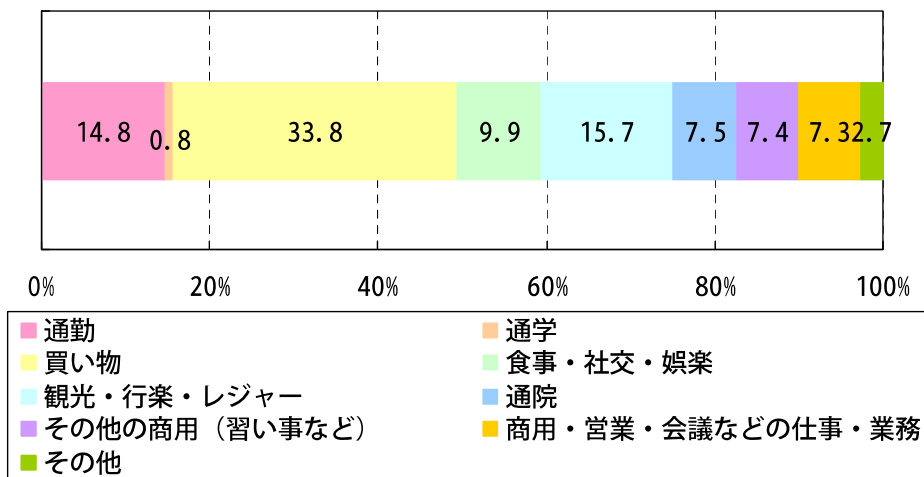
(4) 自動車の利用

- 自動車を使わない人が、4割以上を占める。
- 「15分以内」の移動が6割以上を占めており、比較的近距离での利用が多い。
- 自動車利用抑制の条件は、「鉄道」、「バス」あわせて「公共交通が便利になったとき」が4割以上。

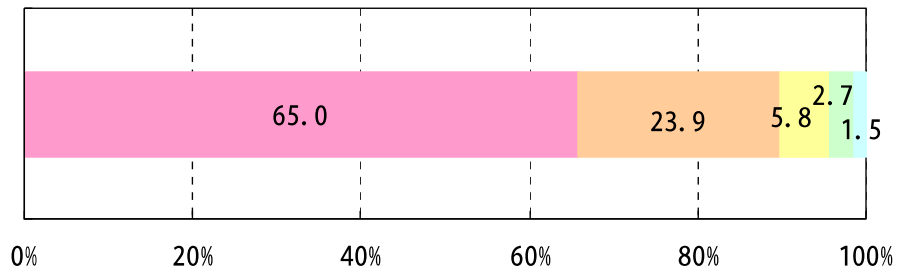
問 20 自動車の利用頻度



問 21 自動車利用時の移動の目的

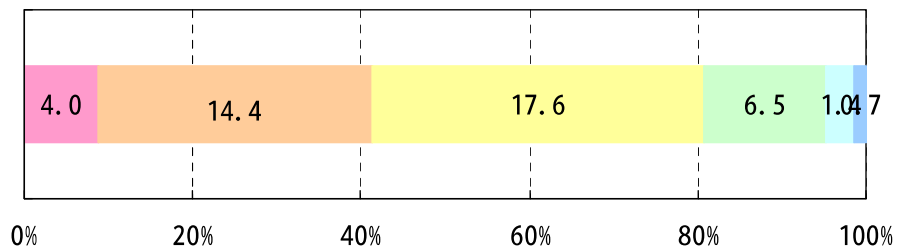


問 22-1 自動車利用時の移動の所要時間



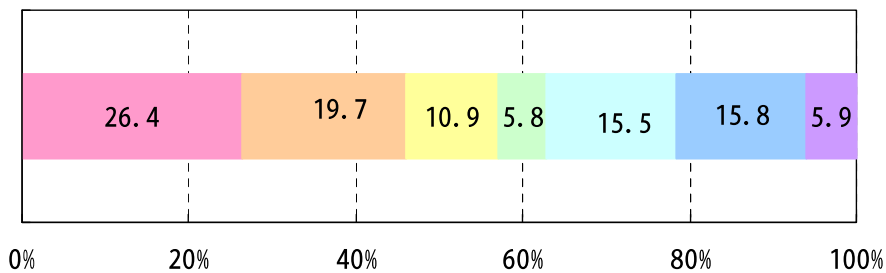
■ 15分以内 ■ 16~30分 ■ 31~45分 ■ 45~60分 ■ 60分以上

問 22-2 自動車利用時の移動の所要時間の満足状況



■ たいへん満足している ■ 満足している  
 ■ どちらかという満足している ■ どちらかという不満である  
 ■ 不満である ■ たいへん不満である

問 23 自動車の利用を抑制するための条件

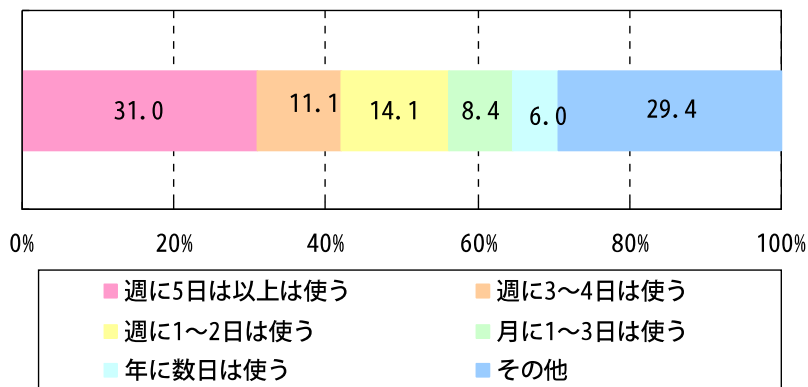


■ 鉄道が便利に使えるようになったとき  
 ■ バスが便利に使えるようになったとき  
 ■ 安全・便利に自転車が使えるようになったとき  
 ■ 歩く環境がよく、安全に歩けるようになったとき  
 ■ 自動車の維持などが高くなったとき  
 ■ 自動車の利用に制限などがかったとき  
 ■ その他

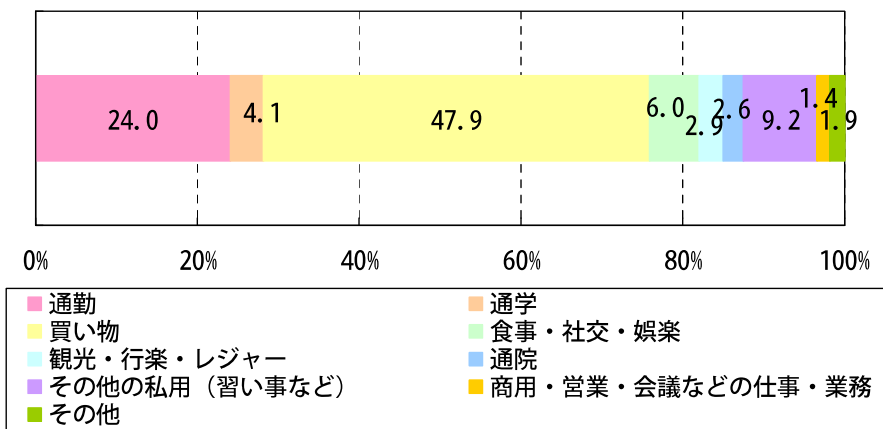
(5) 自転車での外出

- 自転車を週1日以上利用する人が、半数以上を占める。
- 自転車の走行空間の7割以上が歩道で、走行空間に不満を持っている人が多い。
- 自転車をもっと利用するための条件は、「自動車と分離された自転車のための道を作る」、「歩行者と分離された自転車のための道を作る」が多く、自転車空間の整備が求められている。

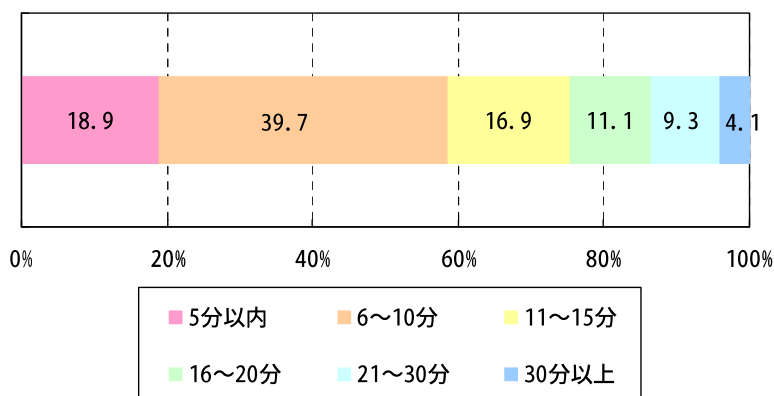
問 24 自転車の利用頻度



問 25-1 自転車利用時の移動の目的

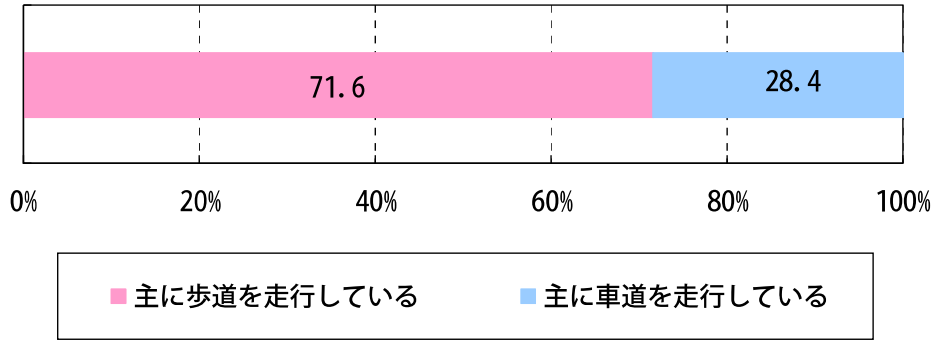


問 25-2 自転車利用時の移動の所要時間

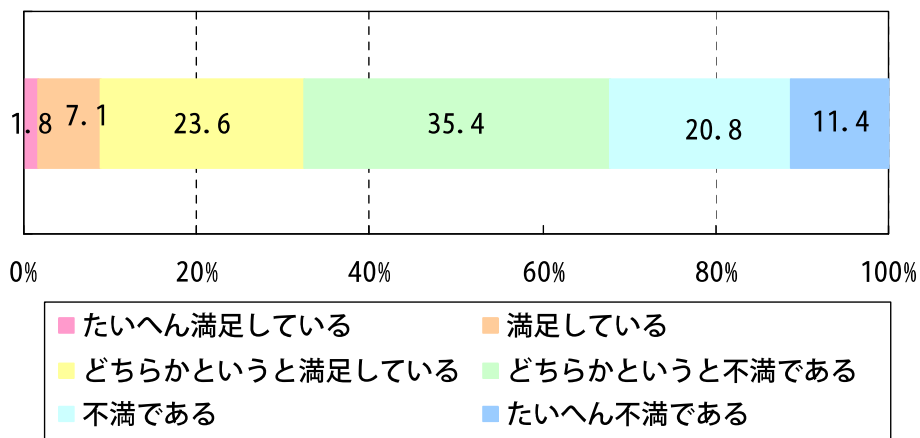




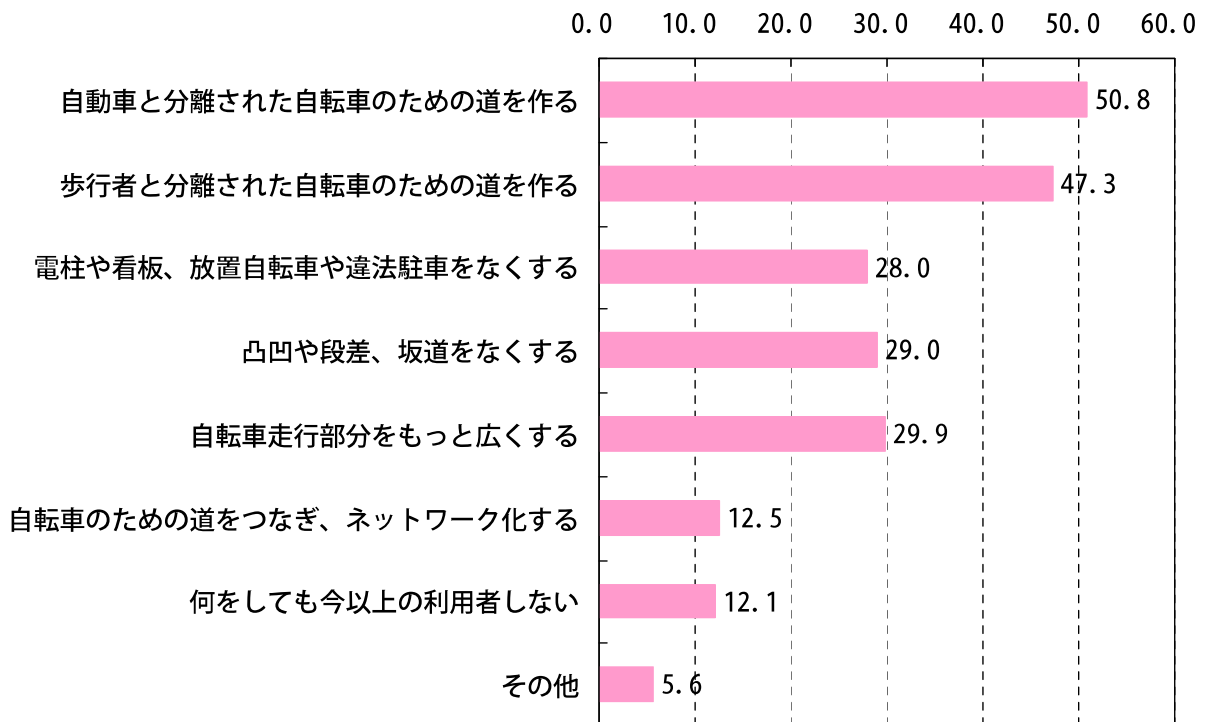
問 26 自転車の走行空間



問 27 自転車の走行空間の満足状況



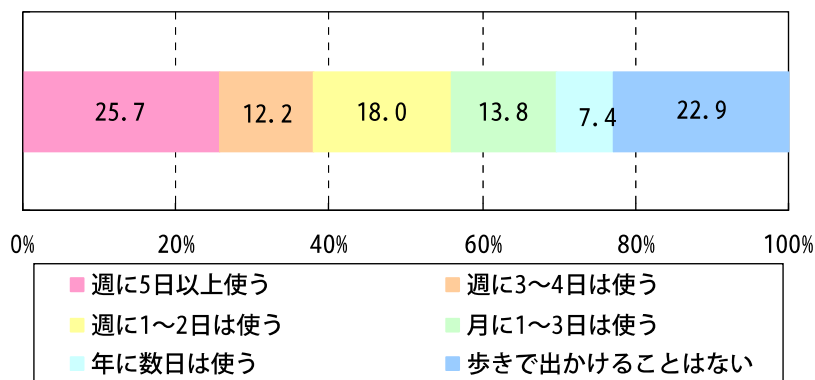
問 28 自転車をもっと利用するための条件



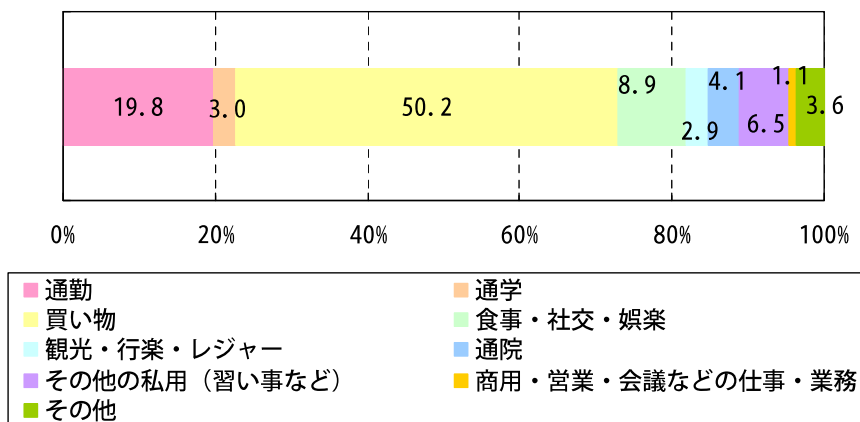
(6) 歩きでの外出

- 週1日以上歩きで外出する人が、半数以上を占める。
- 歩きで外出するときの目的の半数以上が「買い物」。
- 歩行空間に対する不満が高く、快適に歩くための条件の上位も、歩行空間に関連するものが占めている。

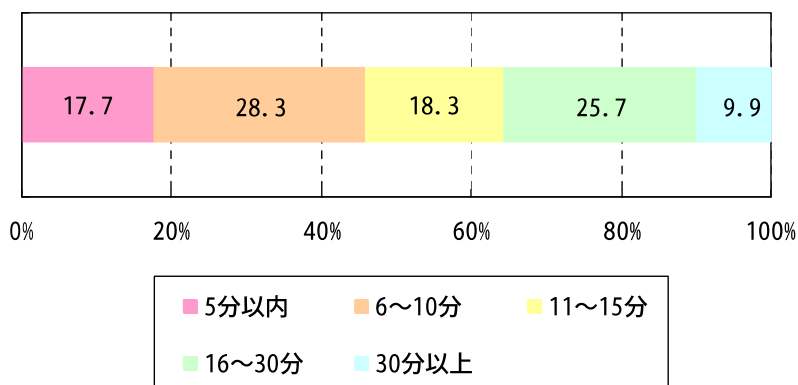
問 29 歩きで外出する頻度



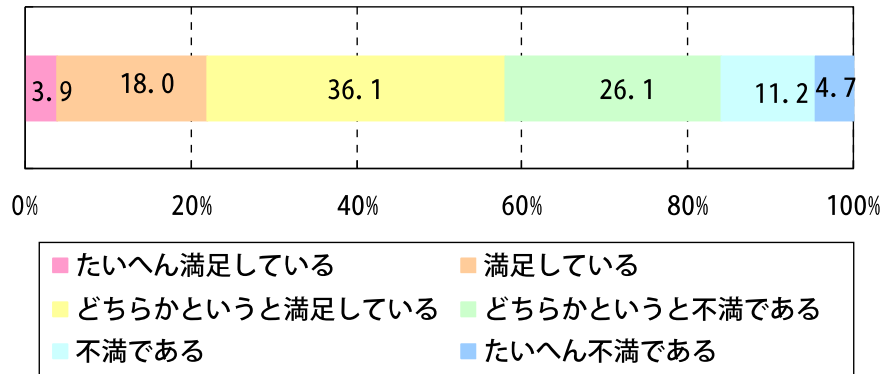
問 30-1 歩きで外出するときの目的



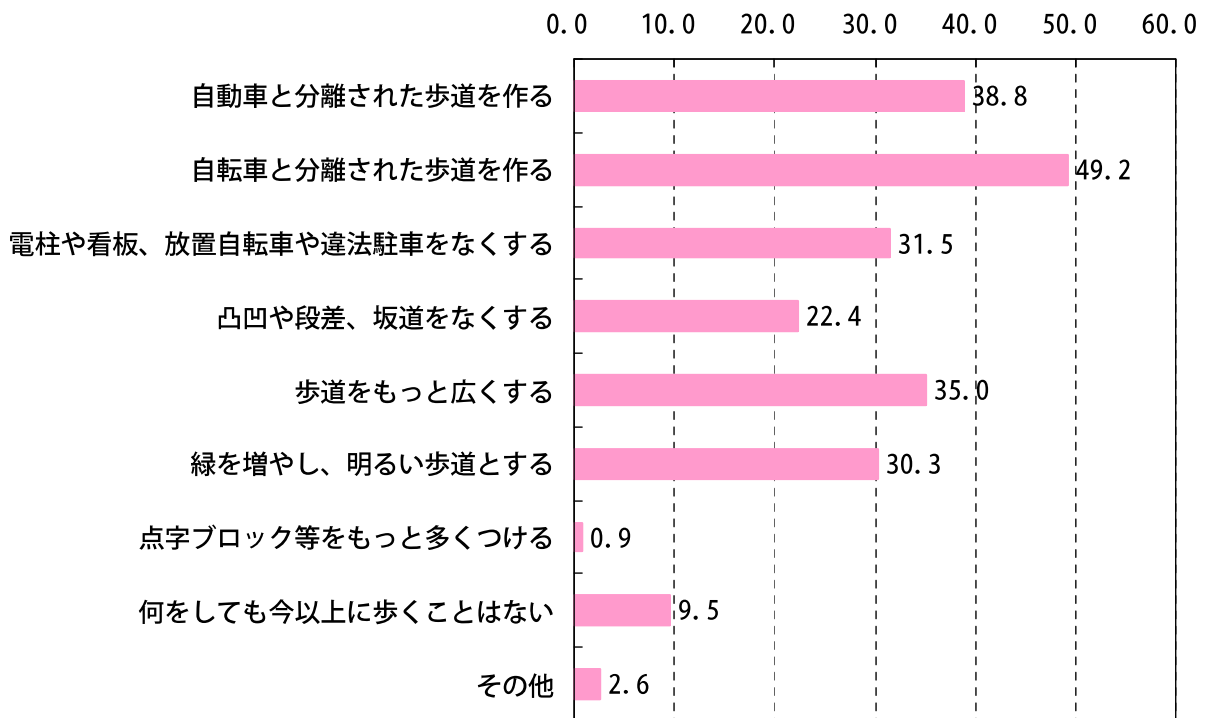
問 30-2 歩きで外出するときの移動の所要時間



問 31 歩行空間の満足状況

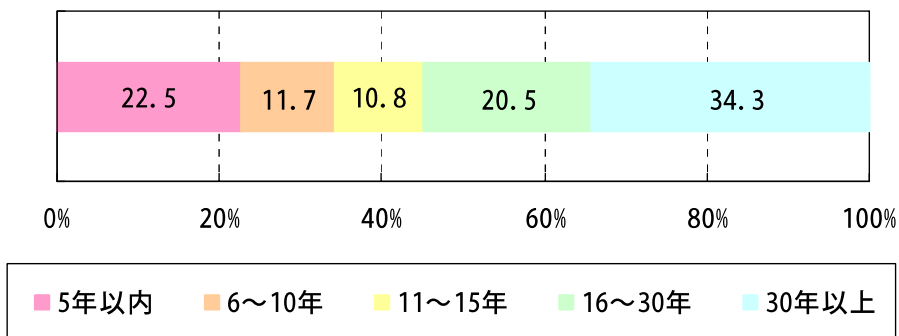


問 32 快適に歩くための条件

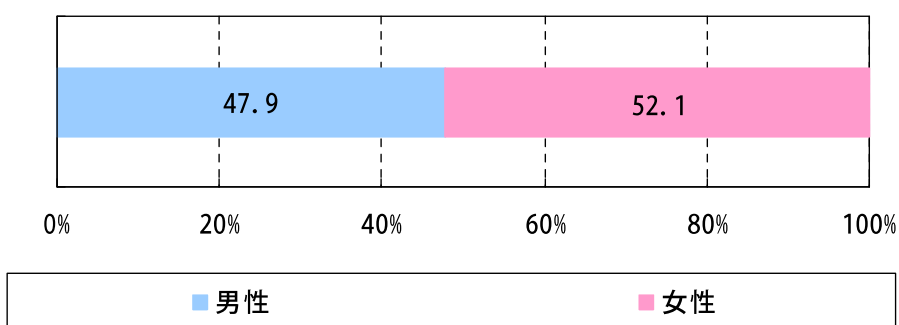


(7) 属性

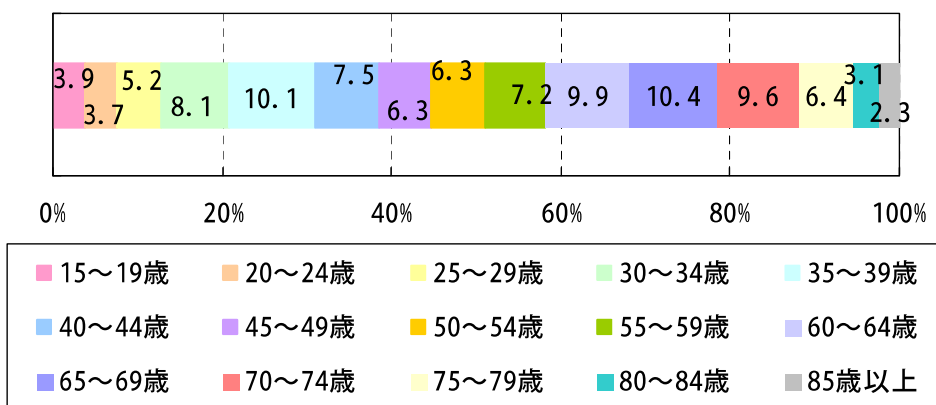
居住年数



性別



年齢



## 2. はるかぜ利用者調査結果

■ 第3弾（西新井駅～舎人団地）：平日24便（6～22時台）、休日17便（7～20時台）

- 利用特性
  - ・平日、休日ともに午前中の西新井駅方向と夕方の舎人団地方向に需要が集中。
  - ・利用の多いバス停：西新井駅、入谷東、足立入谷アパート
- 利用者層
  - ・調査対象全路線の傾向と同じく、平日、休日ともに女性・高齢者の比率が高い。
  - ・また、休日ほど高齢者比率が高まる。
- 回答者の運賃支払方法
  - ・平日では「PASMO・Suica」が最多で38%、休日では「現金」が最多で31%。
- 利用の目的
  - ・平日では「通勤・通学」が53%、休日では「余暇・娯楽」が37%、「買物」が36%。
- 利用者ニーズ（もっと利用するための改善してほしいサービス）
  - ・運行本数に対するニーズが平日で70%、休日で62%と最多。
  - ・次いで、平日では「運行時間帯（18%）」、休日では「バスの遅れ（10%）」。

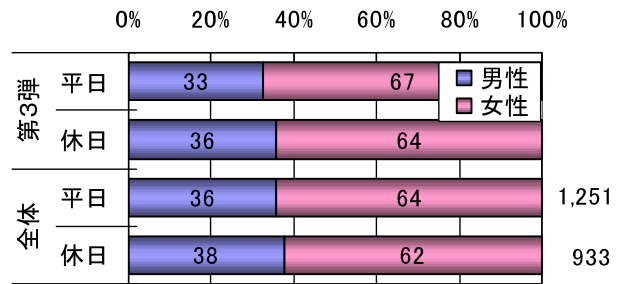


図 性別

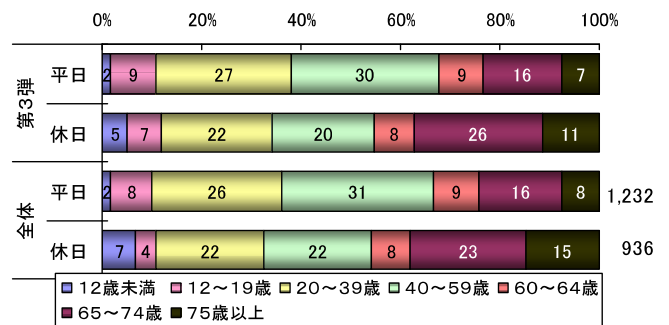


図 年齢構成

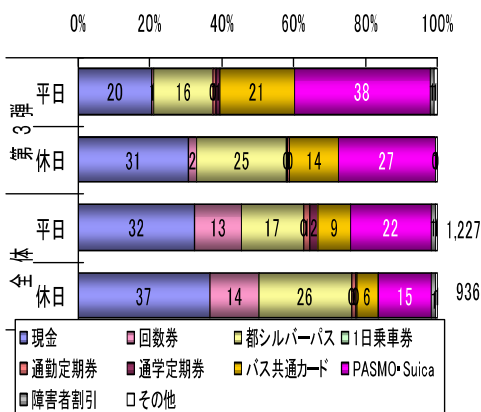


図 回答者の運賃支払方法

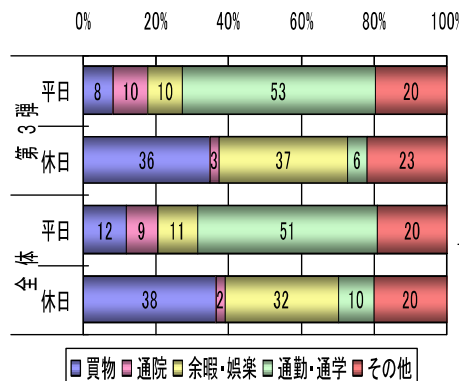


図 回答者の利用目的

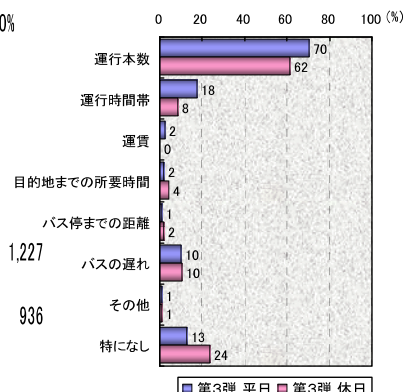


図 もっと利用するための改善してほしいサービス

■ 第7弾（梅島駅入口・足立区役所～六ツ木都住・八潮駅北口）：平日休日ともに6便（7～17時台）

○ 利用特性

- ・平日では朝一便の梅島駅方向と夕方最終便の六ツ木都住方向に集中。
- ・休日では始発・最終にはほとんど利用がなく、日中に集中している。
- ・利用の多いバス停：足立区役所、都営住宅南、六町駅

○ 利用者層

- ・調査対象全路線の傾向と同じく、平日、休日ともに女性・高齢者の比率が高い。

○ 回答者の運賃支払方法

- ・平日では「PASMO・Suica」が最多で35%、休日では「都シルバーパス」が最多で44%。

○ 利用の目的

- ・平日では「通勤・通学」が49%、休日では「買物」が56%。

○ 利用者ニーズ（もっと利用するための改善してほしいサービス）

- ・運行本数に対するニーズが平日で77%、休日で68%と最多。
- ・次いで、平日・休日ともに「運行時間帯（平日26%、休日32%）」。
- ・改善してほしいサービスが「特になし」という人がほとんどみられない。

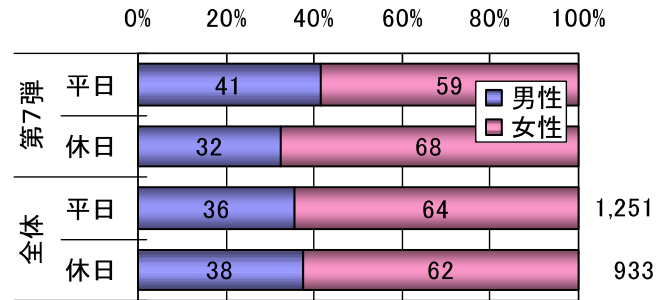
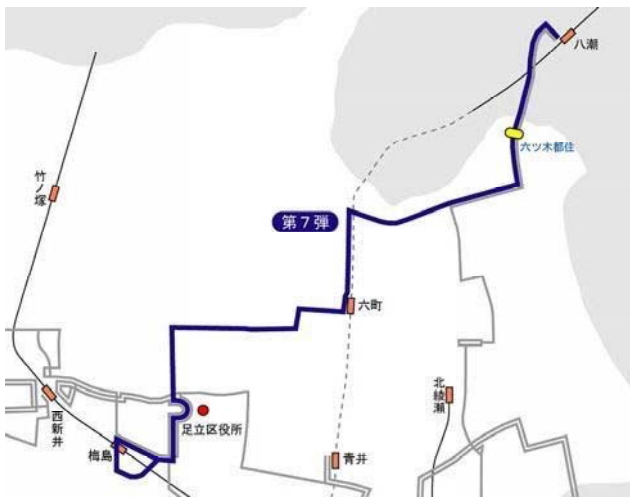


図 性別

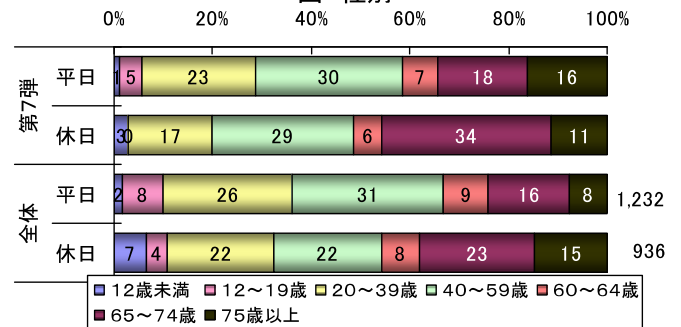


図 年齢構成

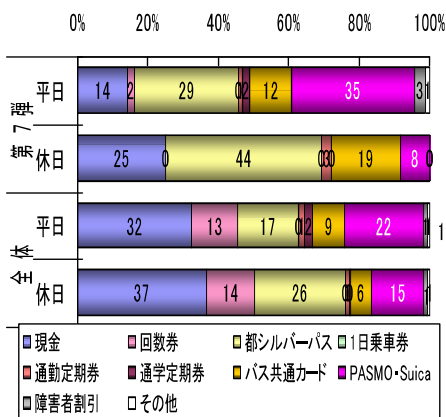


図 回答者の運賃支払方法

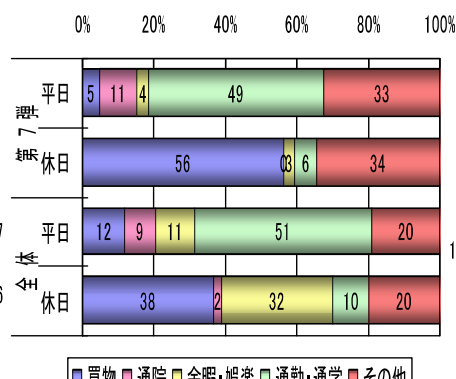


図 回答者の利用目的

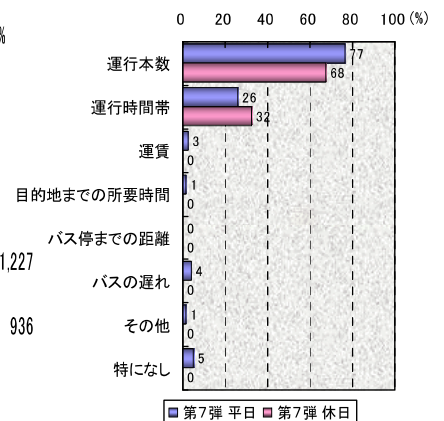


図 もっと利用するための改善してほしいサービス

■ 第10弾（西新井駅～高野駅）：平日は高野駅行15便、西新井駅行14便（7～20時台）  
 休日は高野駅行14便、西新井駅行13便（7～20時台）

○ 利用特性

- ・ 平日、休日ともに午前中の西新井駅方向と夕方の高野駅方向に需要が集中。
- ・ 最多利用は平日が16時台の高野駅行、休日が11・12時台の西新井駅行。
- ・ 利用の多いバス停：西新井駅西口、第七中学校、扇大橋駅、高野駅

○ 利用者層

- ・ 調査対象全路線の傾向と同じく、平日、休日ともに女性・高齢者の比率が高い。
- ・ 特に、平日の女性比率は調査対象路線の中でも最多の77%を占める。

○ 回答者の運賃支払方法

- ・ 平日・休日ともに「現金」が最多で37%。

○ 利用の目的

- ・ 平日・休日ともに「買物」が最多（平日30%、休日45%）。

○ 利用者ニーズ（もっと利用するための改善してほしいサービス）

- ・ 運行本数に対するニーズが平日・休日ともに64%と最多。
- ・ 次いで、平日・休日ともに「運行時間帯（平日24%、休日18%）」。

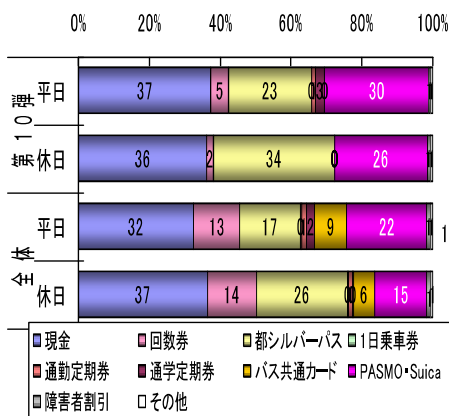
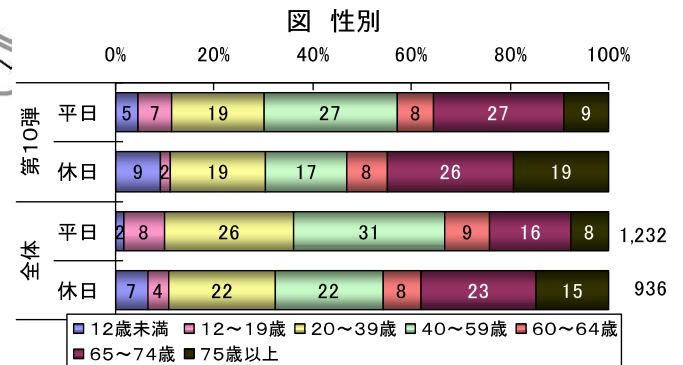
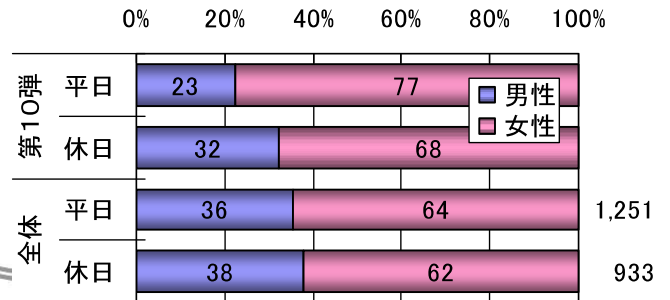


図 回答者の運賃支払方法

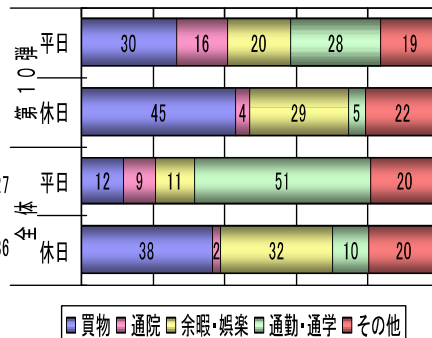


図 回答者の利用目的

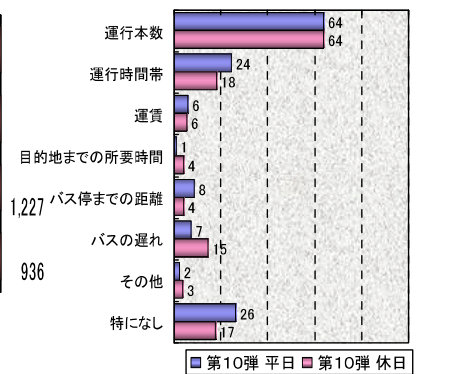


図 もっと利用するための改善してほしいサービス



■ 第11弾（北千住駅西口～堀之内公園前（循環））：平日37便、休日34便（6～22時台）

○ 利用特性

- ・平日は朝ラッシュ時に、休日は8～14時台に需要が集中。
- ・最多利用者数は、平日が7時台、休日が14時台。
- ・利用の多いバス停：北千住駅西口、江北区民事務所入口、足立六中入口、学びピア前

○ 利用者層

- ・女性・高齢者の比率が高い。

○ 回答者の運賃支払方法

- ・平日・休日ともに「現金」が最多（平日47%、休日43%）。次いで「回数券」。
- ※本路線は「PASMO・Suica」使用不可。運行事業者の「回数券」を使用可能。

○ 利用の目的

- ・平日は「通勤・通学」が最多で58%、休日は「買物」が最多で35%。

○ 利用者ニーズ（もっと利用するための改善してほしいサービス）

- ・運行本数に対するニーズが平日・休日ともに最多（平日44%、休日33%）。
- ・他路線と比較して「特になし」の比率が高い（平日24%、休日49%）。

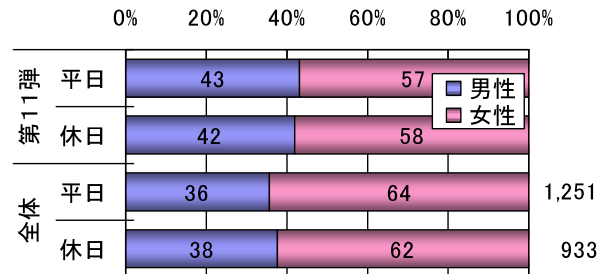


図 性別

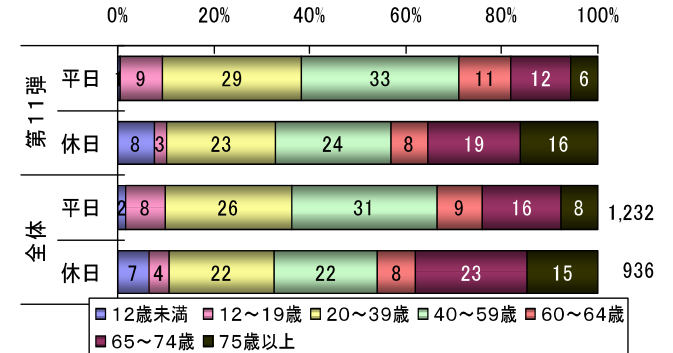


図 年齢構成

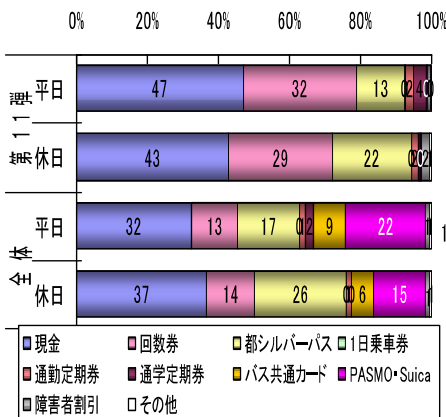


図 回答者の運賃支払方法

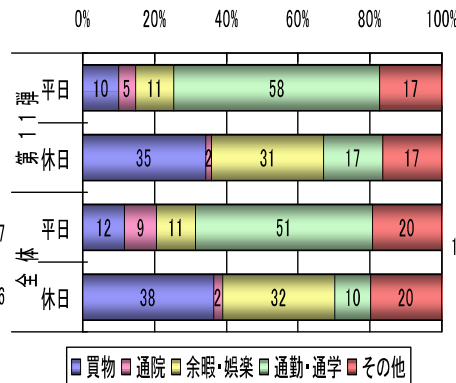


図 回答者の利用目的

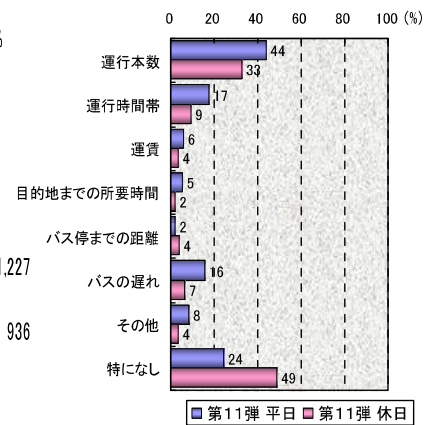


図 もっと利用するための改善してほしいサービス

### **3. 特定施設来訪調査結果**

○ 回答者の居住地

- ・各施設とも区内からの来訪者が7割以上を占める。
- ・両病院については、近隣町丁目や隣接市区からの来訪が多い。

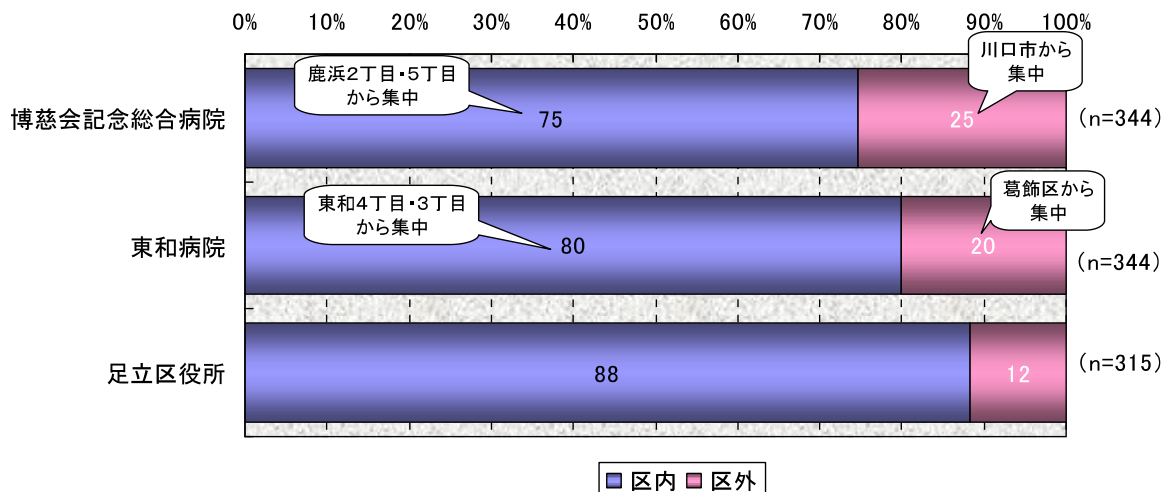


図 回答者の施設来訪前の出発地

○ 各施設への来訪頻度

- ・病院では「月1～2回以上（週に1回以上、月に1～2回程度の計）」が半数。
- ・一方、区役所は3割程度と来訪頻度が低く、「年に1回程度」の人も2割を占める。

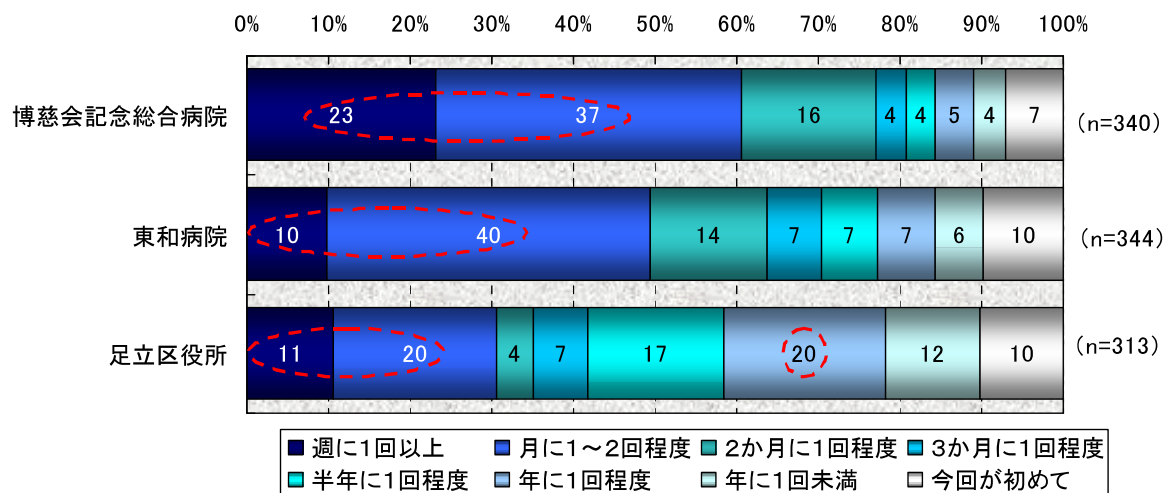


図 回答者の各施設来訪頻度

○ 各施設への利用交通手段

- ・自動車利用が多く特に区役所では4割を超える。また、病院では自転車利用者も25%以上を占める。
- ・近隣をはるかぜが運行していない博慈会記念総合病院と比較して、施設近隣をはるかぜが運行する東和病院、区役所では、はるかぜ利用比率が高い。

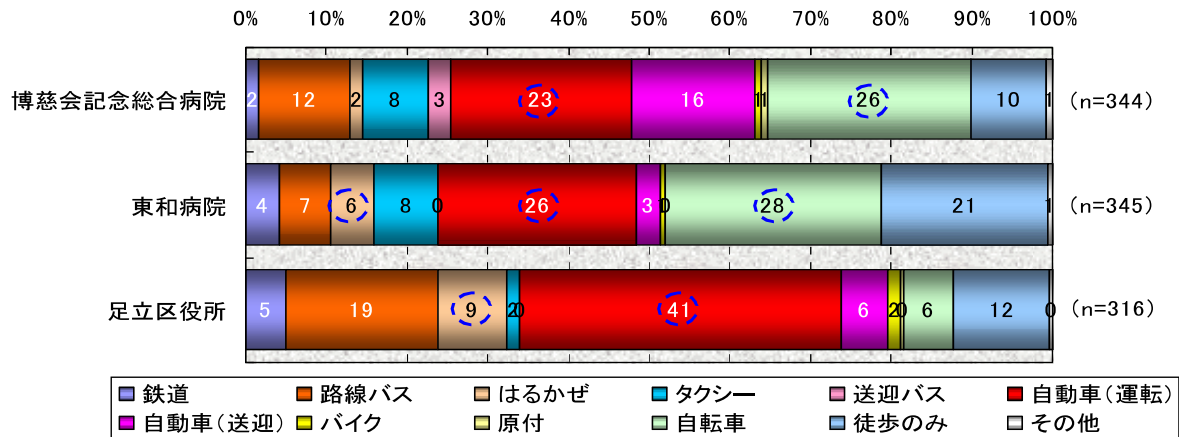


図 各施設への利用交通手段

○ バス利用者(路線バス・はるかぜ)におけるサービス水準に対する満足度

- ・各施設とも「バスの運行時間帯」に対する不満度が高い。実際の運行間隔との関係でみると、「運行間隔20分」以上になると不満度が高まる。

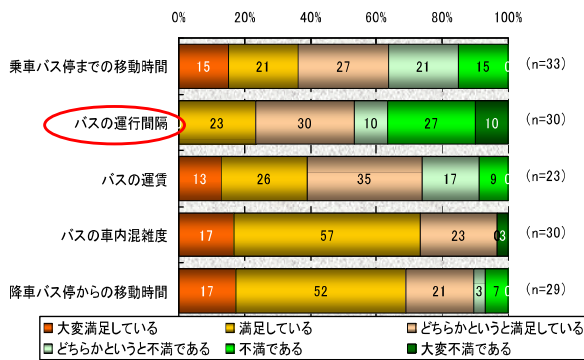


図 博慈会記念総合病院通院バス利用者の評価

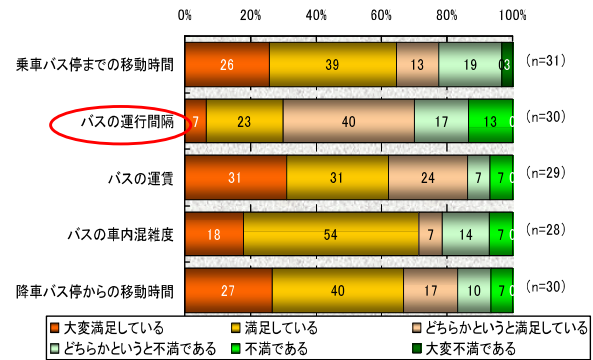


図 東和病院通院バス利用者の評価

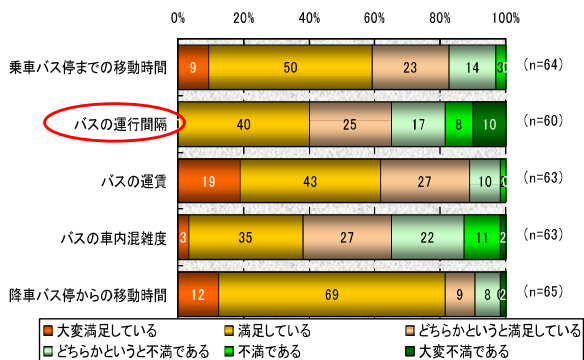


図 足立区役所来訪バス利用者の評価

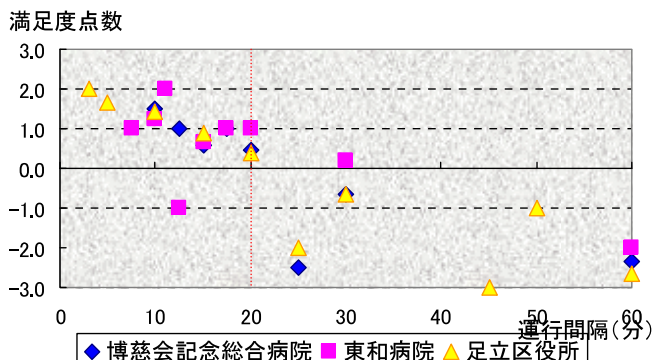


図 利用時の運行間隔と満足度の関係

注) 「大変満足=3点」、「満足=2点」、「どちらかという満足=1点」、「どちらかという不満=-1点」、「不満=-2点」、「大変不満=-3点」として運行間隔別に平均を算出。

○ バス利用者（路線バス・はるかぜ）におけるバス利用頻度を高めるための条件

・「運行本数」に対するニーズが非常に高いが、博慈会記念総合病院では「バス停を自宅の近くに作ること」、区役所では「乗車する停留所に到着するバスの遅れをなくすこと」があがっている。

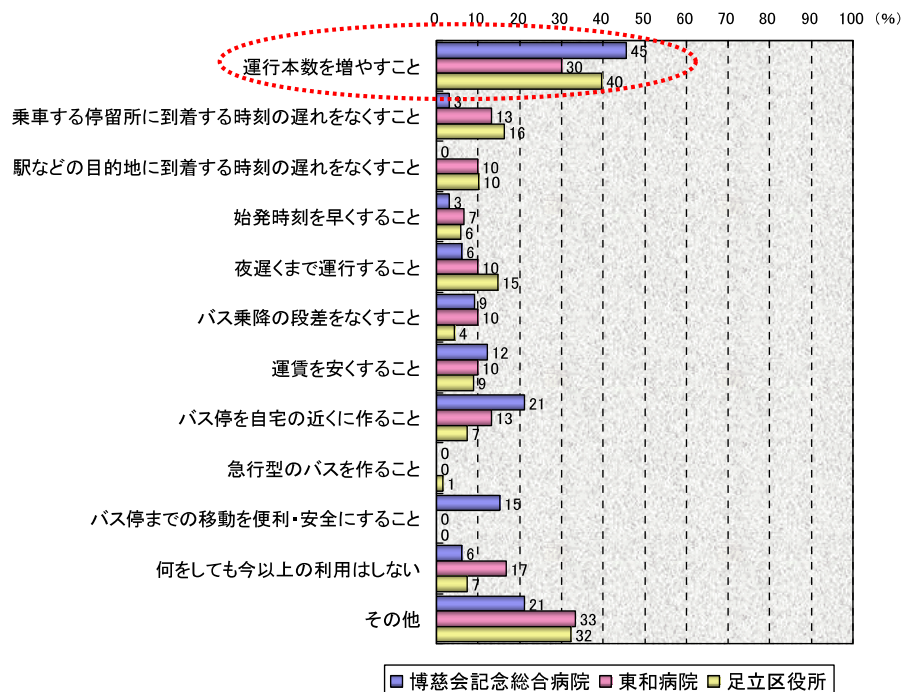


図 バス利用者におけるバスをもっと利用するための条件（複数回答）

○ バスを利用者しなかった人の普段のバス利用頻度

・約半数の人がバスを普段利用していない。

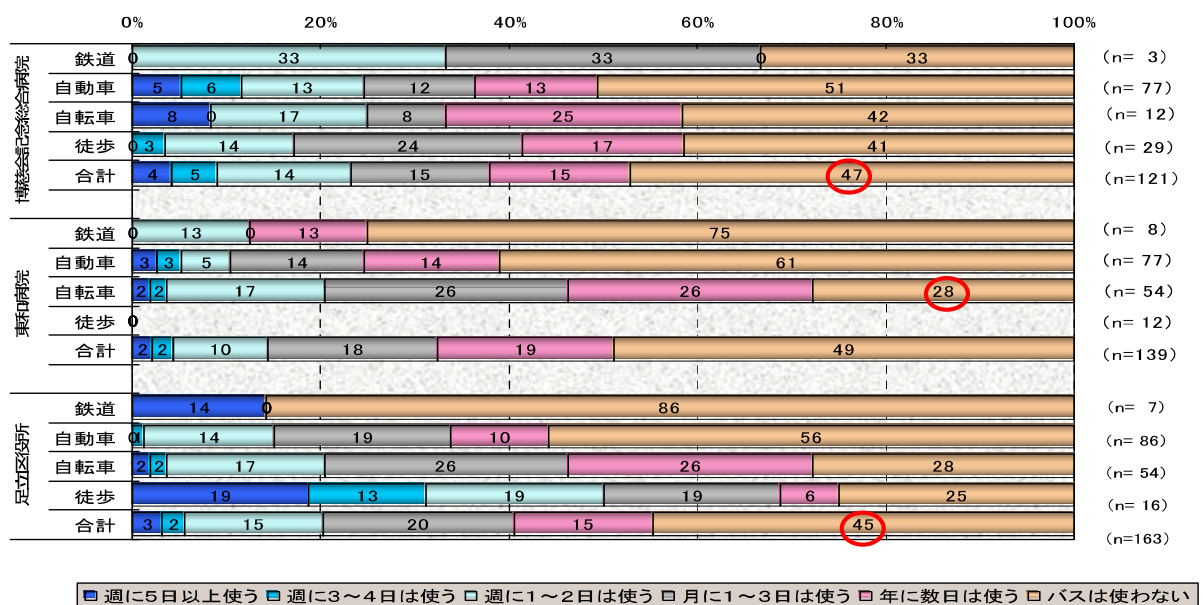


図 バス非利用者における普段のバス利用頻度

○ バス非利用者のバスを利用するための条件

・「運行本数」に対するニーズが非常に高いが、鉄道利用者や自転車利用者では「夜遅くまで運行すること」があがっている。

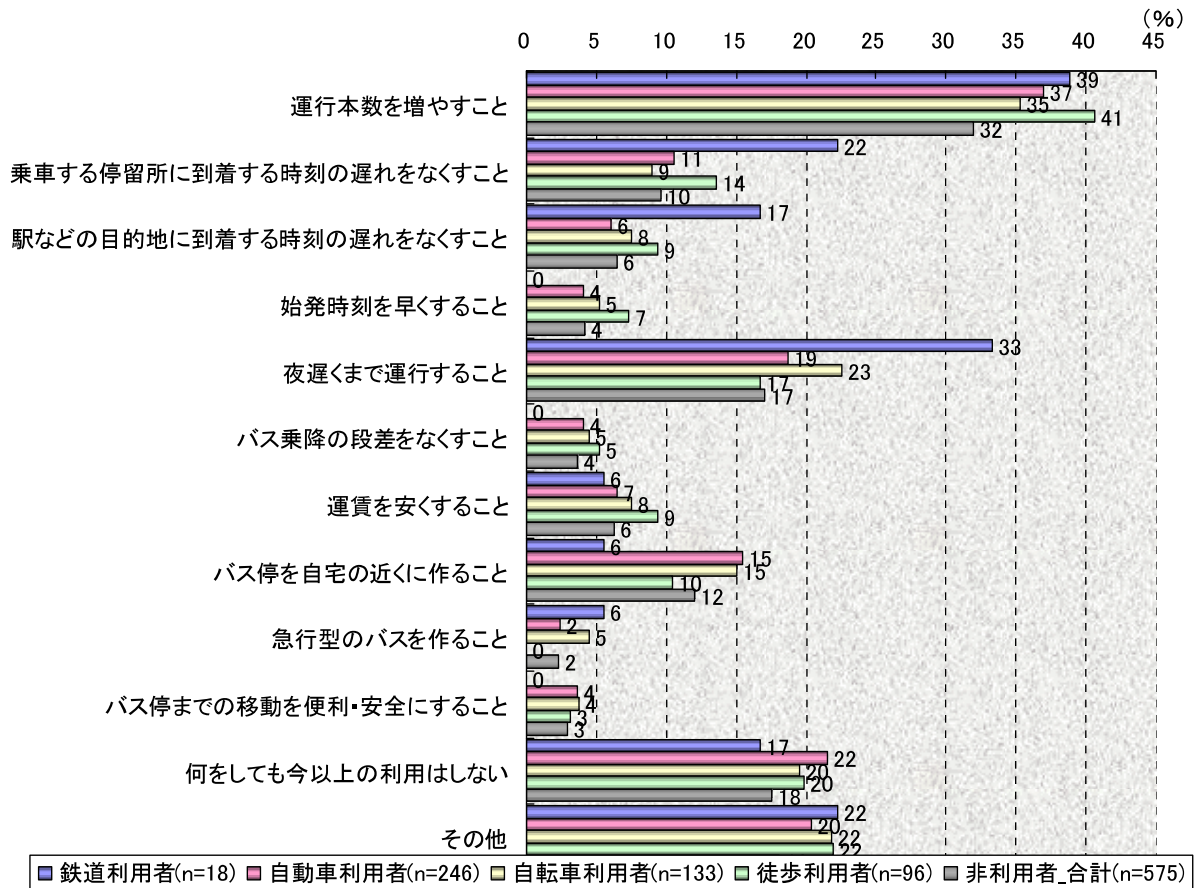


図 非利用者におけるバスを利用するための条件（3施設合計）

## 参考資料

## 目 次

1. 現行計画の検証及び課題整理について.....	1
1-1. 人口・人口構造等の動向.....	1
1-2. 上位計画・関連計画.....	4
1-3. 施設整備状況.....	5
1-4. 交通事業を取り巻く実態.....	6
1-5. 既存計画の評価.....	8
2. 交通空白地域の現況及び対応に当たっての課題について.....	9
2-1. 交通空白地域の定義.....	9
2-2. 交通空白地域の推移.....	11
2-3. 対応策検討に当たっての分析視点.....	12



# 1. 現行計画の検証及び課題整理について

参考資料

## 1-1. 人口・人口構造等の動向

### (1) 人口(高齢化)予測、人口構成・分布

平成32年までは人口増加、それ以降は人口減少

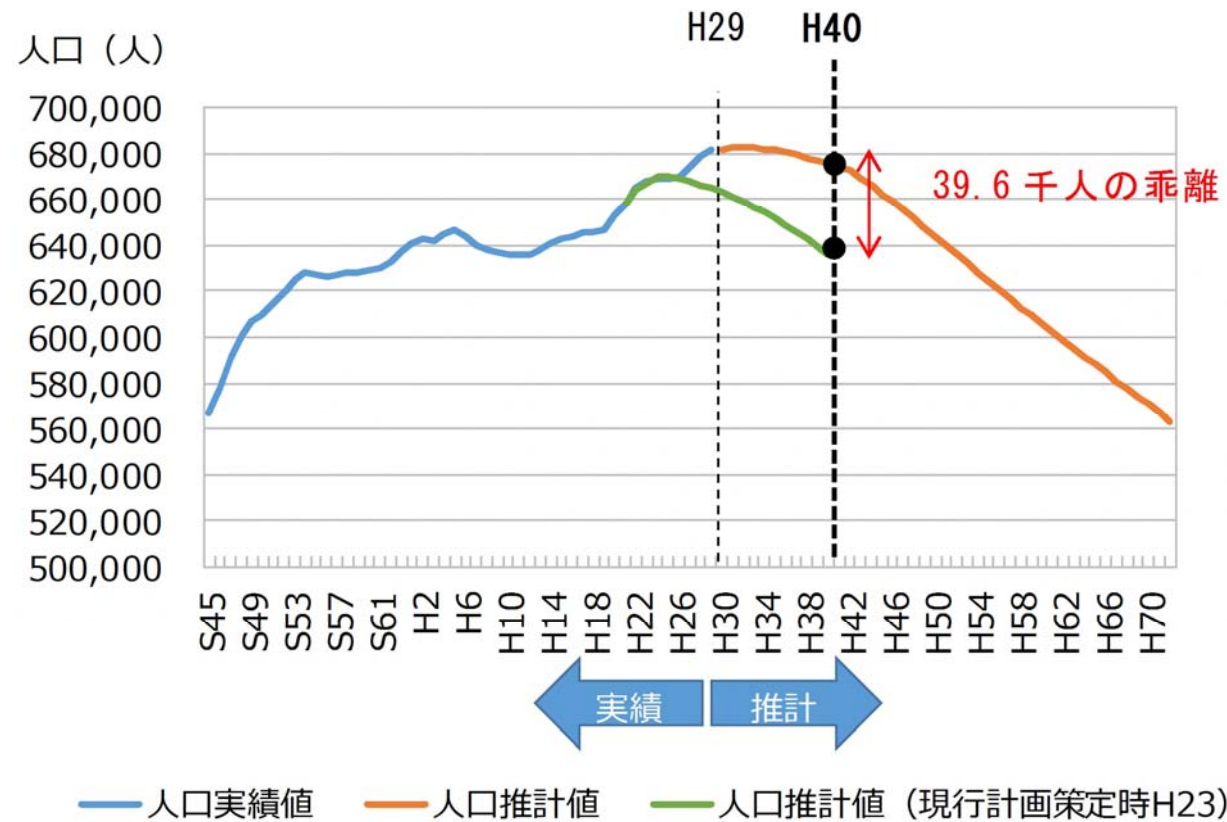
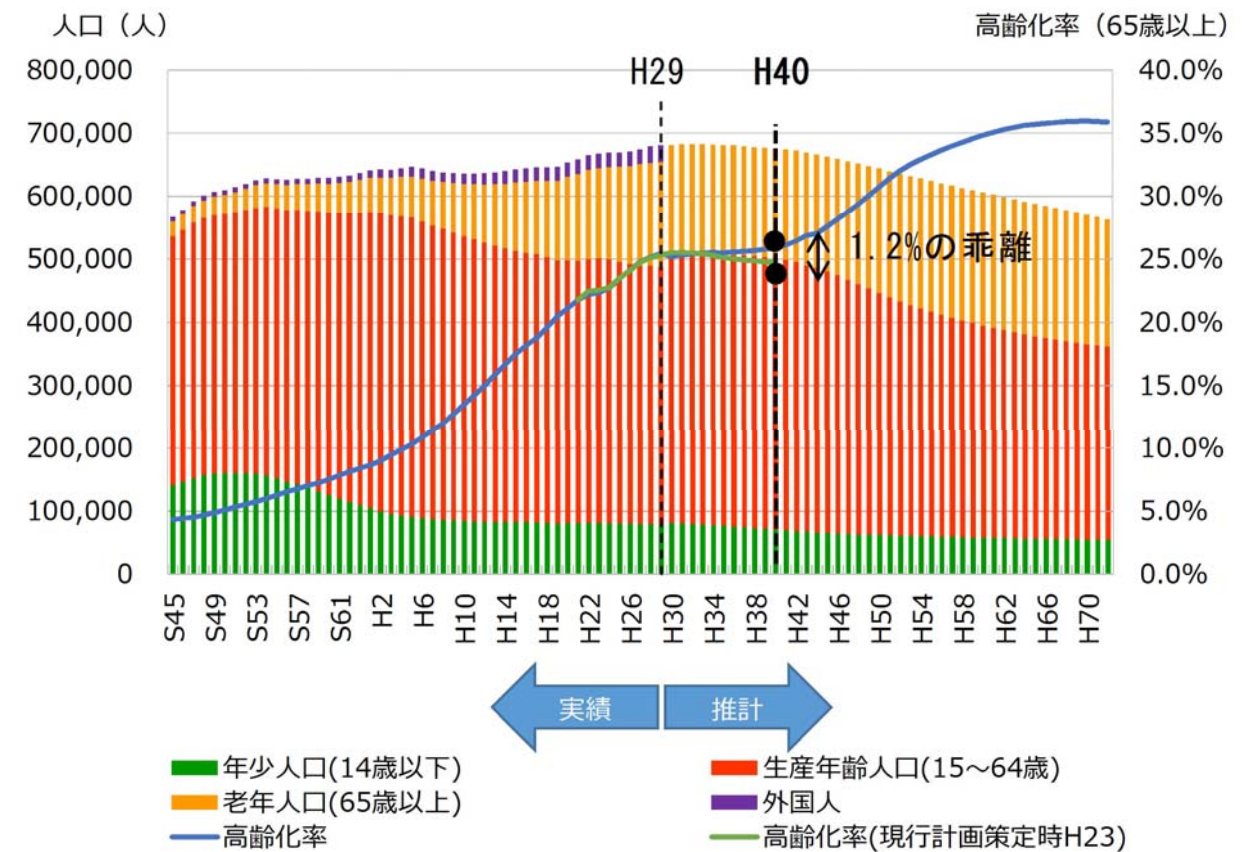


図 策定当時(H23)及び現時点(H29)の人口推計(住民基本台帳等)

年少、生産年齢人口が減少し総人口が減少、高齢者人口が大幅に増加



		年少人口 (14歳以下)	生産年齢人口 (15~64歳)	老年人口 (65歳以上)	外国人	全人口 (人)
平成23年	人	81,482	418,892	144,074	23,443	667,891
	構成比	12.2%	62.7%	21.6%	3.5%	
平成29年	人	78,545	408,971	166,348	27,417	681,281
	構成比	11.5%	60.0%	24.4%	4.0%	

図 年齢階層別人口及び高齢化の推移(住民基本台帳)

# 1. 現行計画の検証及び課題整理について

参考資料

## 1-1. 人口・人口構造等の動向

### (2) 障がい者、高齢者等の状況

障がい者(身体障害者手帳所持者)数の増加  
・22,798人(H23)→23,817人(H28)

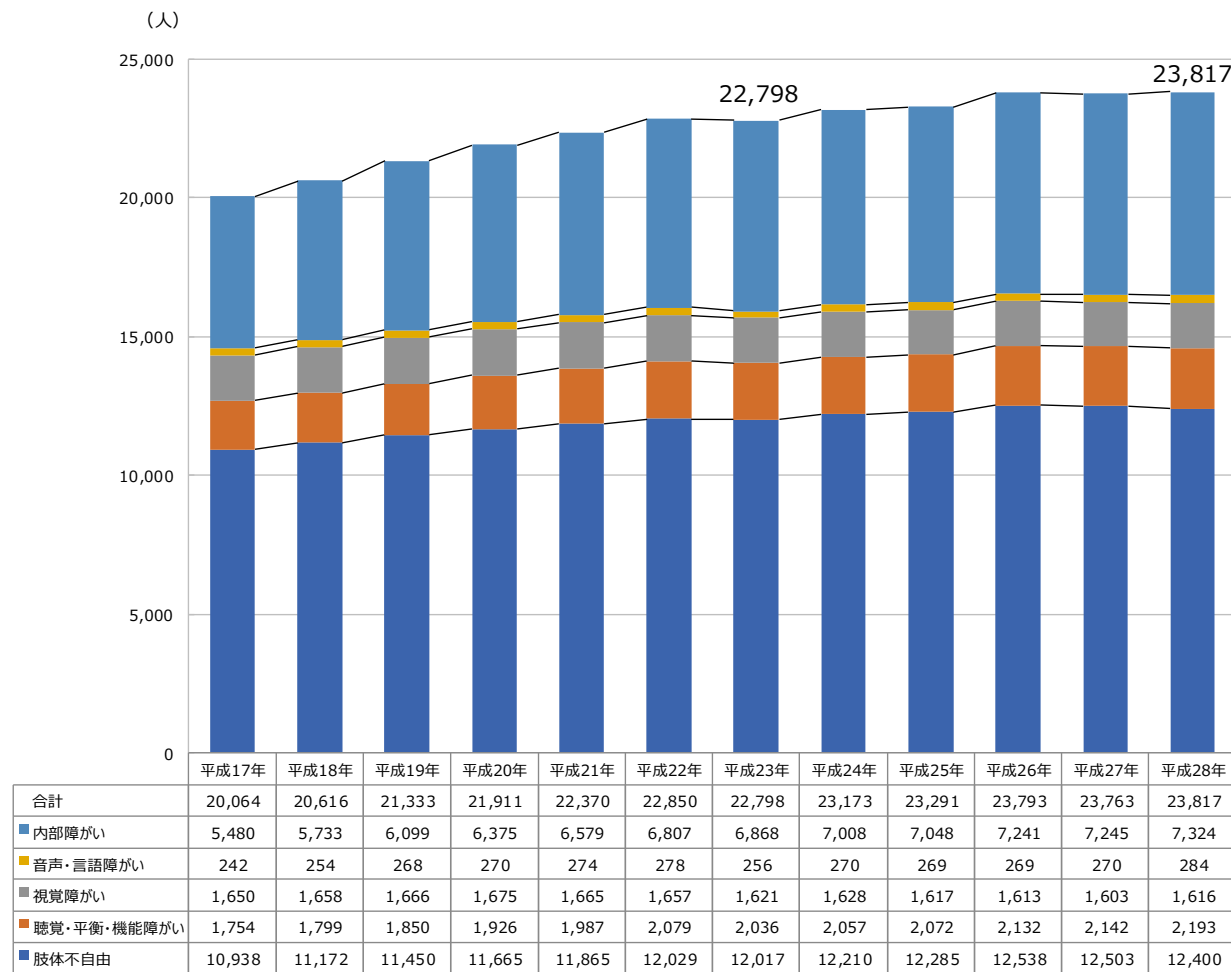


図 身体障害者手帳所持者数の推移(数字で見る足立)

高齢者の免許返納者が増加  
・全国的に、運転免許の自主返納者が増加(対H23で約5倍増加)  
・免許返納者のうち、約95%が65歳以上の高齢者

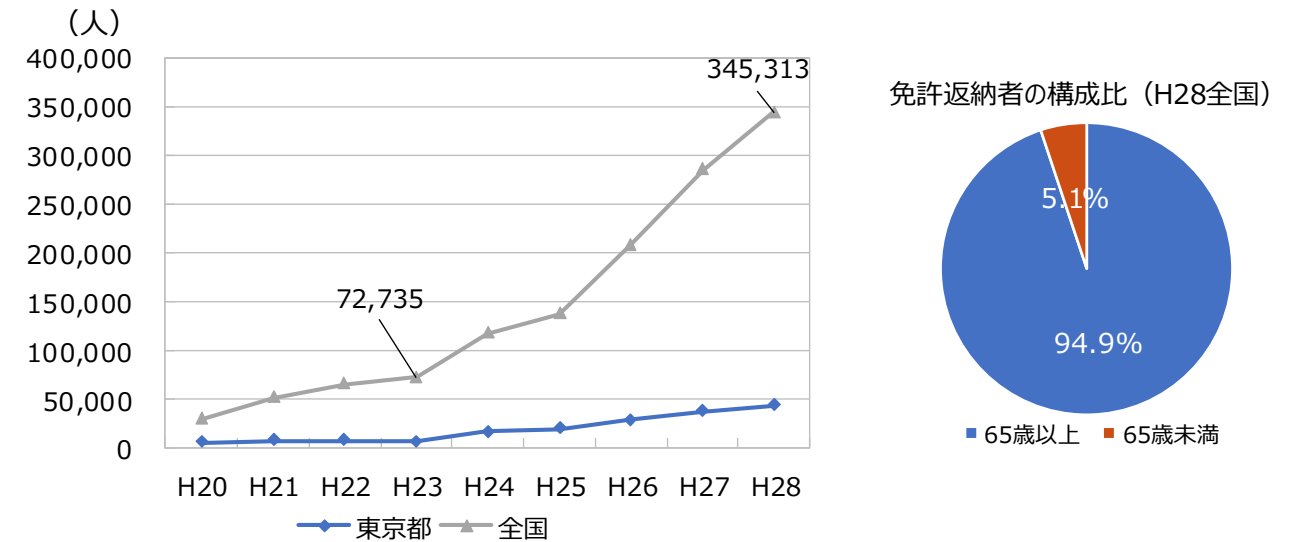


図 運転免許返納者数の推移(運転免許統計)

子育て環境の現状  
・児童を見てもらえない環境にある家庭の存在: 17.4%(複数回答)

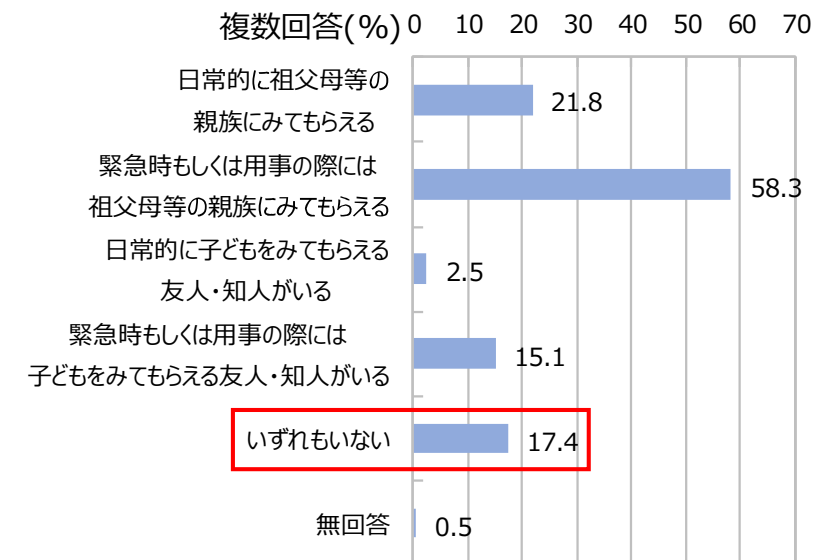


図 児童を見てもらえる環境(足立区子ども・子育て支援事業計画)

# 1. 現行計画の検証及び課題整理について

参考資料

## 1-1. 人口・人口構造等の動向

### (3) 運転免許、自動車保有状況

運転免許保有者数は増加しているものの、保有車両数は減少

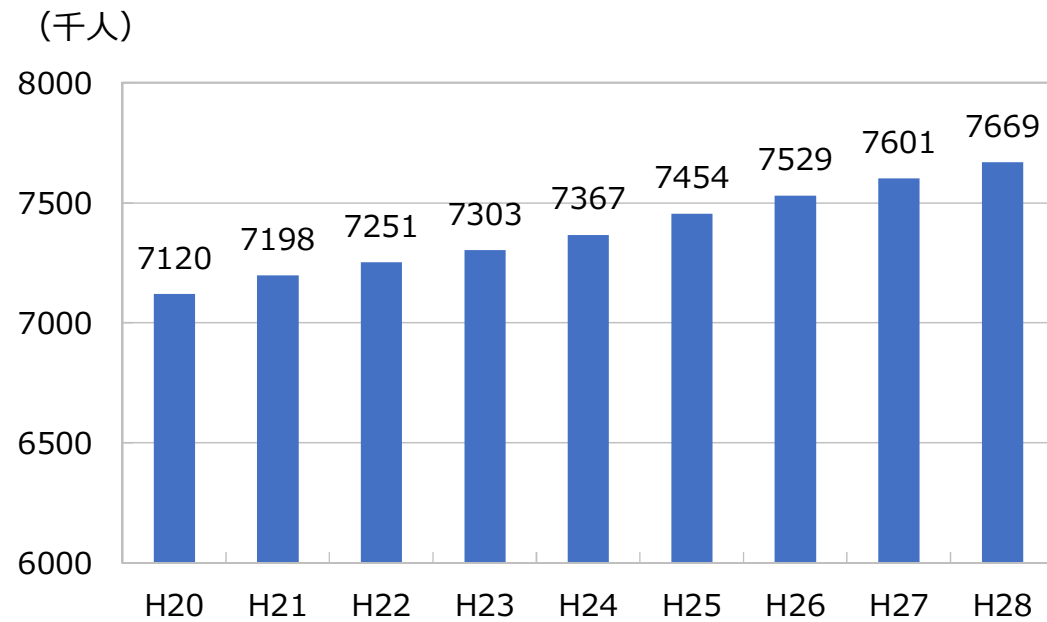


図 運転免許保有者数の推移(東京都)(運転免許統計)

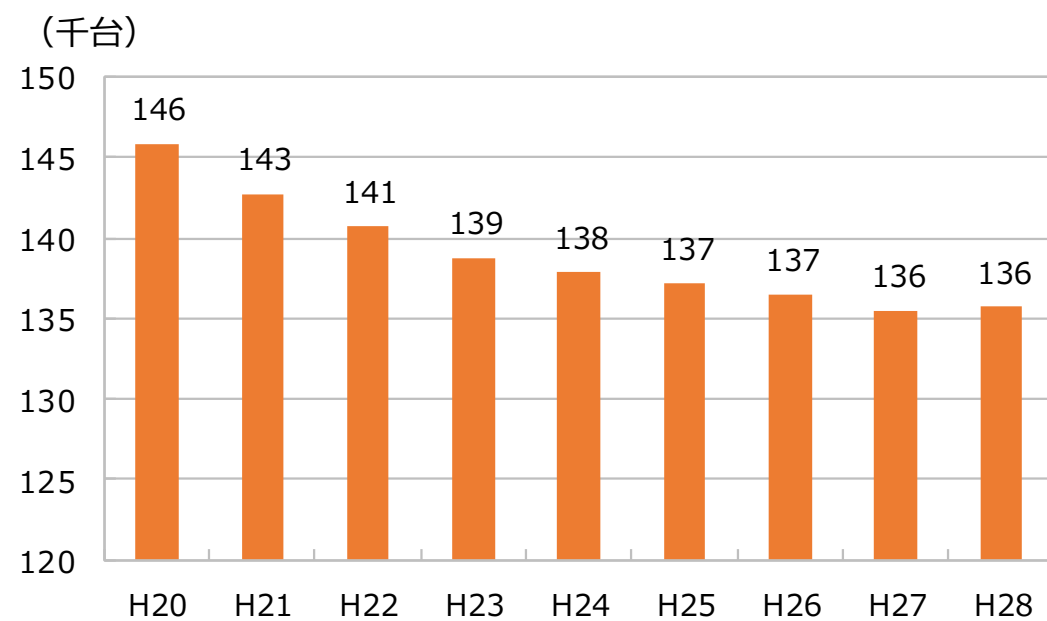


図 足立区の保有車両(自家用・乗用)数の推移(国交省関東運輸局)

### (4) 在住外国人等について

- ・全国的に訪日外客数は増加(僅か3か年で約2.5倍増加)
- ・足立区在住外国人は、東京都で3番目に多い

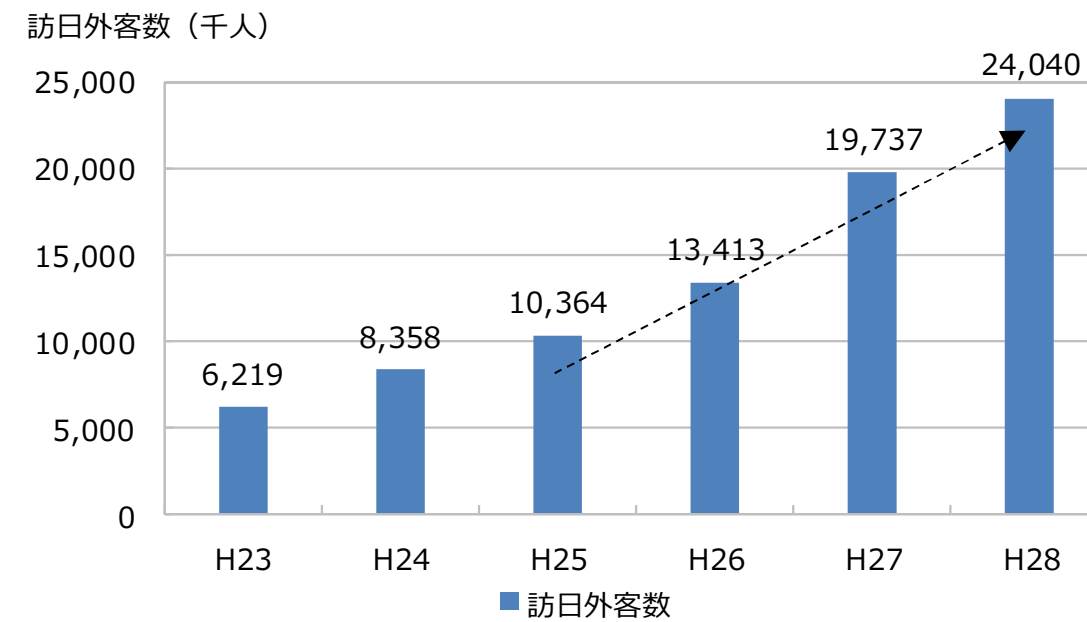


図 訪日外客数の推移(全国)(日本政府観光局)

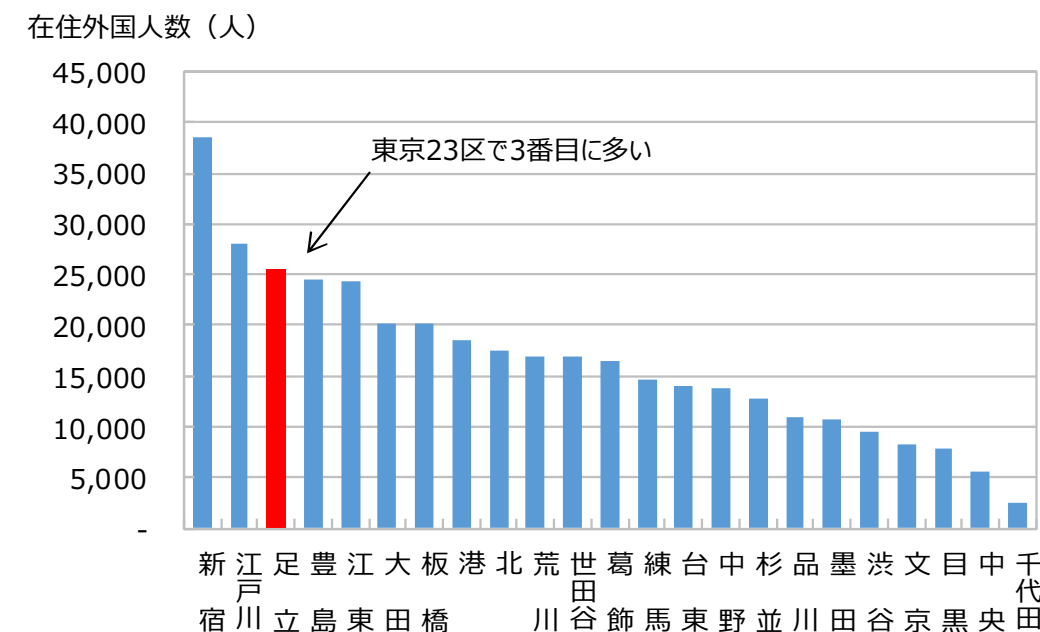


図 東京23区の在住外国人人口(数字で見る足立)



# 1. 現行計画の検証及び課題整理について

参考資料

## 1-2. 上位計画・関連計画

区の上位計画	まちづくり・交通分野に関する施策・方向性
足立区基本構想【H28.10】	●さらなる交通利便性の向上
足立区基本計画【H29.2】	●便利で快適な交通・交流ネットワークによるまちづくり ア) 拠点間をつなぐ道路・交通網の形成 イ) 交通空白地域の解消 ウ) 安心して利用できる交通環境の充実
足立区都市計画マスタープラン【H29.10】	●交通・交通軸の形成 ①都市計画道路等とその沿道の整備 ②拠点間ネットワークの強化 ●公共交通の利便性の向上 ①鉄道の利便性 ②バスの利便性 ●歩行者・自転車利用者の安全性と快適性の向上 ①歩行者の安全性・快適性 ②自転車利用者の安全性・快適性 ③交通安全対策の推進



国の上位計画	計画課題及び将来像
交通政策基本計画【H26.12】	●施策の推進に当たって特に留意すべき事項 ①適切な「見える化」やフォローアップ、国民・利用者の視点に立った交通政策 ②関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働 ●基本的方針・目標 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開
東京都の上位計画	計画課題及び将来像
東京の総合的な交通政策のあり方【H27.1】	●将来像の実現に向けた取組 〈新たな取組〉駅まちエリアマネジメント ⇒ 関係者が駅や交通広場等の利便性向上を実施 〈新たな取組〉地区交通マネジメント ⇒ 地区レベルの交通政策を推進



# 1. 現行計画の検証及び課題整理について

参考資料

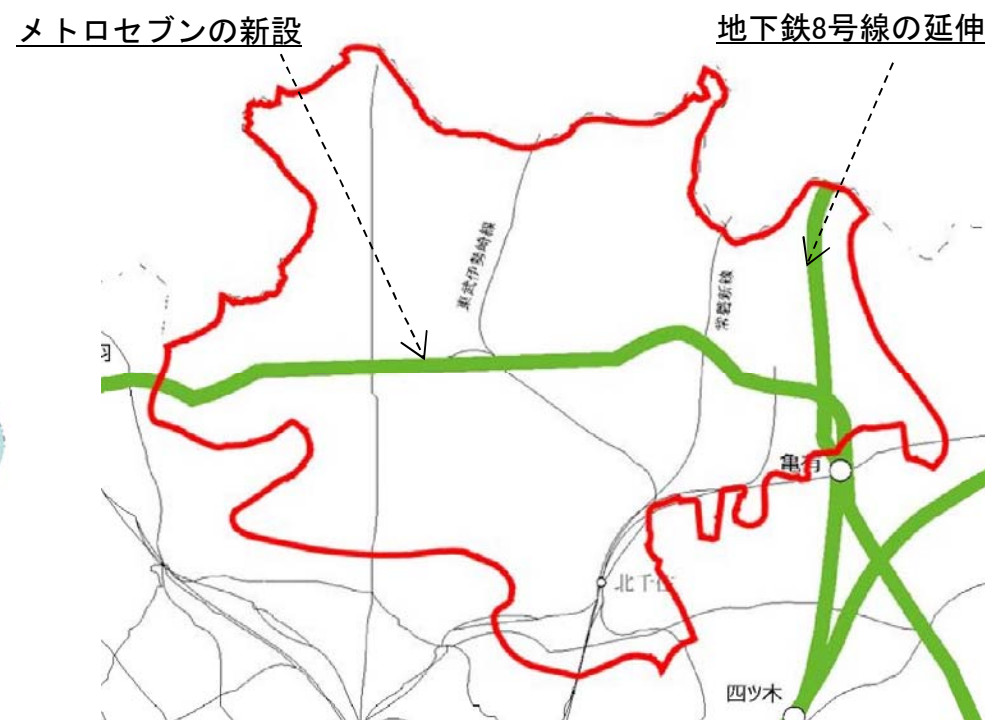
## 1-3. 施設整備状況

- (1)【道路】都市計画道路、交通広場等の施設整備の進捗
- (2)【鉄道】メトロセブンの新設、地下鉄8号線の延伸がプロジェクトとして継続
- (3)【拠点・まちづくり】新たな取組として、7地区でエリアデザインを実施

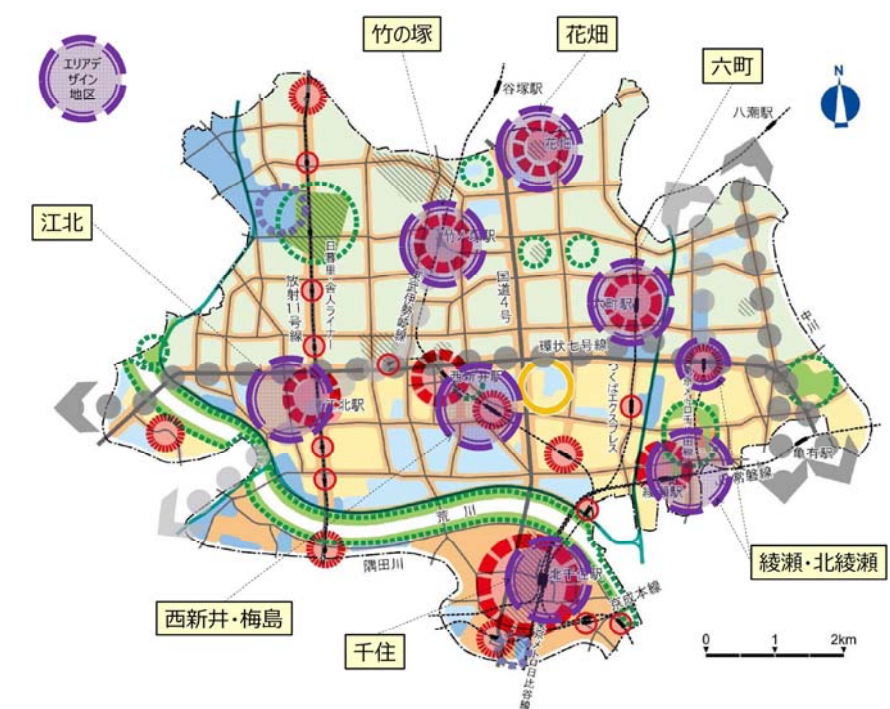
【道路】



【鉄道】



【拠点・まちづくり】



凡 例	
<span style="color: blue;">—</span>	完成路線
<span style="color: red;">—</span>	事業中路線
<span style="color: orange;">—</span>	優先整備路線
<span style="color: blue;">⋯</span>	その他の計画路線
<span style="color: purple;">—</span>	木密地域不燃化10年プロジェクト
<span style="background-color: pink; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	区画整理地内
<span style="color: green;">●</span> <span style="color: orange;">●</span> <span style="color: blue;">●</span>	交通広場

凡例	
<span style="color: black;">●</span>	国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト
<span style="color: blue;">—</span>	路線の新設
<span style="color: blue;">⋯</span>	路線の新設 (起終点が未定のプロジェクト)
<span style="color: red;">○</span>	既設路線の改良
<span style="color: black;">●</span>	地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト
<span style="color: green;">—</span>	路線の新設
<span style="color: green;">—</span>	複々線化
<span style="color: black;">●</span>	駅空間の質的進化に資するプロジェクト等
<span style="color: red;">●</span> <span style="color: red;">○</span>	駅プロジェクト等

【土地利用区分】	【複合型拠点】	【目的型拠点】
<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> 住宅系地域(低・中層)	<span style="color: red;">⌒</span> 広域拠点	<span style="color: green;">⌒</span> スポーツ・レクリエーション拠点
<span style="background-color: #fff2cc; border: 1px solid #ccc; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> 住宅系地域(中・高層)	<span style="color: red;">⌒</span> 主要な地域拠点	<span style="color: yellow;">⌒</span> 行政・防災拠点
<span style="background-color: #fce4d6; border: 1px solid #ccc; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> 複合系地域	<span style="color: red;">⌒</span> 地域拠点	<span style="color: blue;">⌒</span> 流通拠点
<span style="background-color: #f4cccc; border: 1px solid #ccc; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> 商業・業務系地域	<span style="color: red;">○</span> 地区拠点	<span style="background-color: #d9ead3; border: 1px solid #ccc; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> 文化・歴史・観光拠点
<span style="background-color: #cfe2f3; border: 1px solid #ccc; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> 住工共存系地域		
<span style="background-color: #e1f5fe; border: 1px solid #ccc; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> 工業・流通系地域		
<span style="background-color: #c7e9c0; border: 1px solid #ccc; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> 主な公園・緑地		
【道路・鉄道等】		
<span style="color: black;">—</span> 主要幹線道路	<span style="color: black;">—</span> 鉄道・駅(日暮里・舎人ライナーを含む)	
<span style="color: blue;">—</span> 幹線道路	<span style="color: grey;">●</span> 鉄道(構想・答申路線)	
<span style="color: green;">—</span> 高速道路	<span style="color: grey;">○</span> 鉄道(構想)	

図 左から、都市計画道路等の施設整備状況(足立区提供資料)、将来の鉄道網(交通政策審議会)、土地利用構造図及びまちづくりの方向性(足立区基本計画)

# 1. 現行計画の検証及び課題整理について

参考資料

## 1-4. 交通事業を取り巻く実態

### (1) バス・タクシー業界の厳しい状況

- ・バス業界は、労働時間が長いわりに所得額は同程度(全産業比)
- ・また、運転手が減少しており、バス運転手が確保しにくい状況

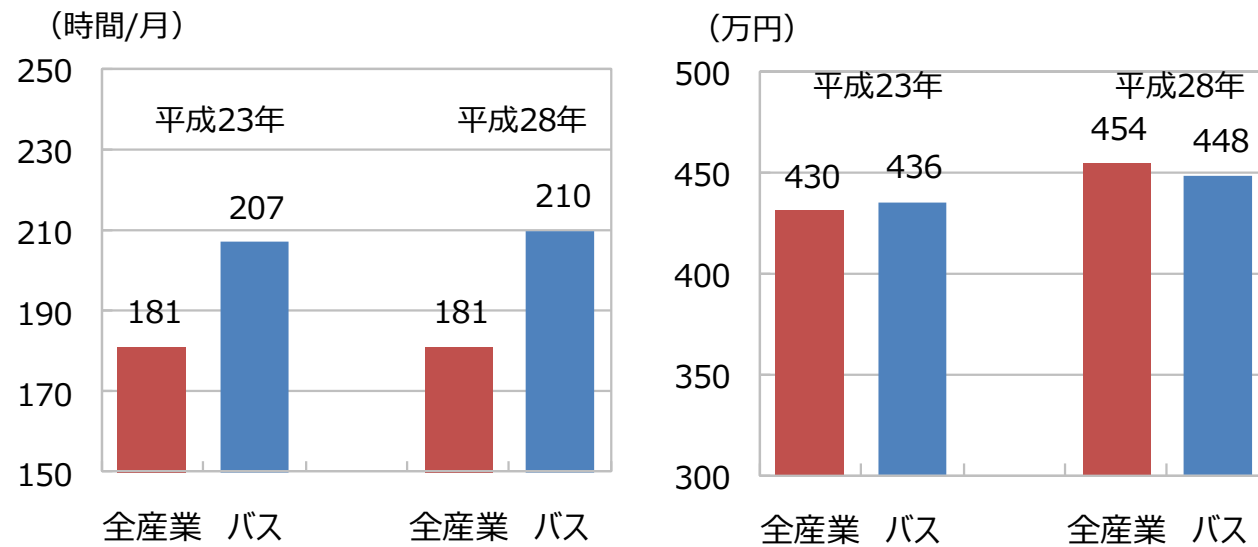


図 バス業界の労働時間及び年間所得(賃金構造基本統計調査)

### (2) 公共交通の利用状況

- 鉄道利用者は増加傾向、バス利用者は停滞(横ばい)
- ・鉄道利用者は増加: 一日乗降客数平均177.4万人(H23)→190.7万人(H28)
- ・バス利用者(はるかぜ)は停滞(横ばい): 376万人(H23)→372万人(H28)

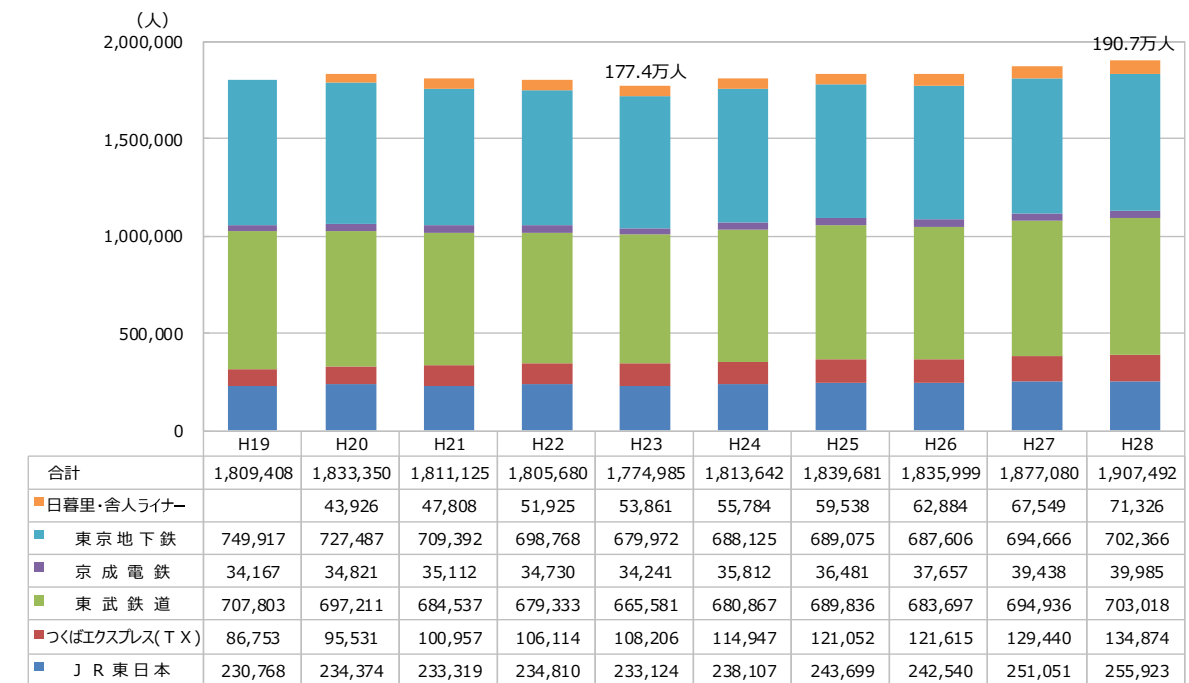


図 鉄道会社別利用者数の推移(数字で見る足立)

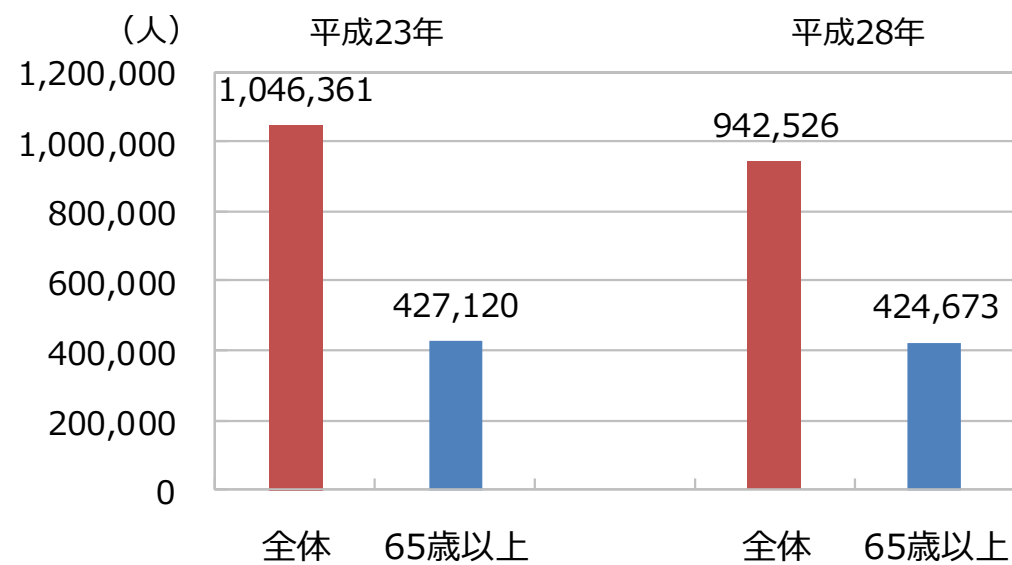


図 大型2種免許保有者数及び高齢保有者の割合の推移(運転免許統計)

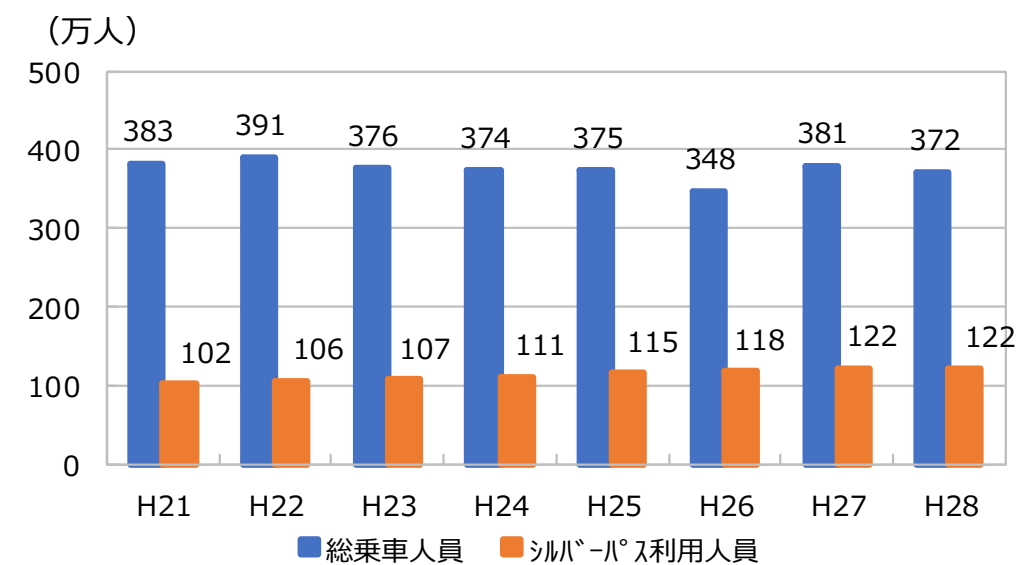


図 はるかぜ利用者数の推移(足立区提供資料)



# 1. 現行計画の検証及び課題整理について

参考資料

## 1-4. 交通事業を取り巻く実態

### (3) 自動運転等IT技術を活用した新たな交通サービスの台頭

既存の交通手段(バス、タクシー等)に加えて、地域の実情に応じた交通手段の検討が必要

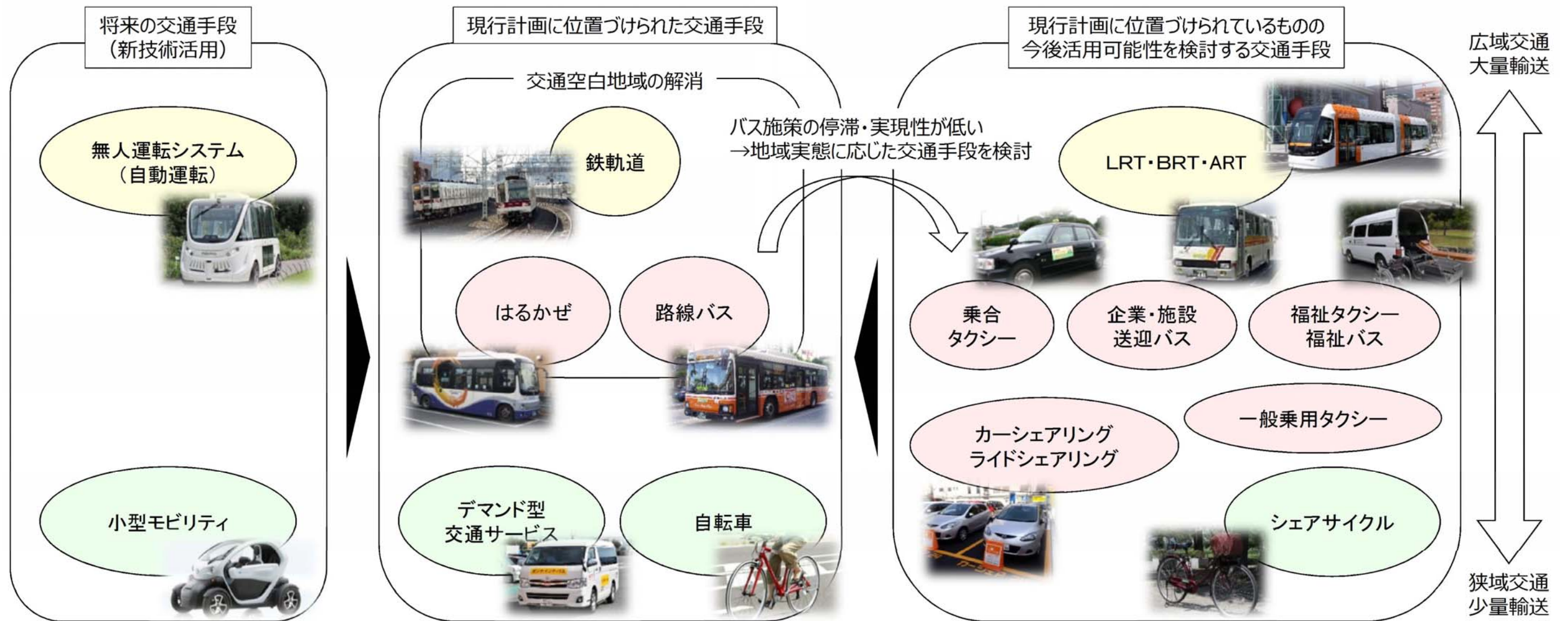


図 地域の実情に応じて検討する交通手段の概念



# 1. 現行計画の検証及び課題整理について

参考資料

## 1-5. 既存計画の評価

### 1. 現行計画の実施状況

#### (1) 区内全域で実施する施策

『実施状況』

23施策

- ①実施済 : 1施策(低床バス)
- ②一部実施済: 1施策(案内サイン)
- ③実施継続中: 17施策(TDM、交通安全、鉄道、都計道、バス等環境等)
- ④実施検討中: 2施策(デマンドバス等)
- ⑤未実施 : 2施策(ロケーション、走行環境PTST)

- ・具体的な目標値は無い。
- ・既存事業を継続して実施していく内容の施策が多い

#### (2) 個別地域で実施する施策

『実施状況』

短期(概ね5年)	中期(概ね10年)	長期(概ね20年)
18/28施策 ※一部実施含む	0/12施策	0/13施策

- ・未実施施策10施策は、バス関連施策
- ・交通空白地域が、93.2%⇒94.3%(目標値)
- 短期:96%、中期:96.6%、長期:97.9%

### 2. バス業界の状況

■バス関連施策の停滞理由を検討するために、バス業界の状況を調査した

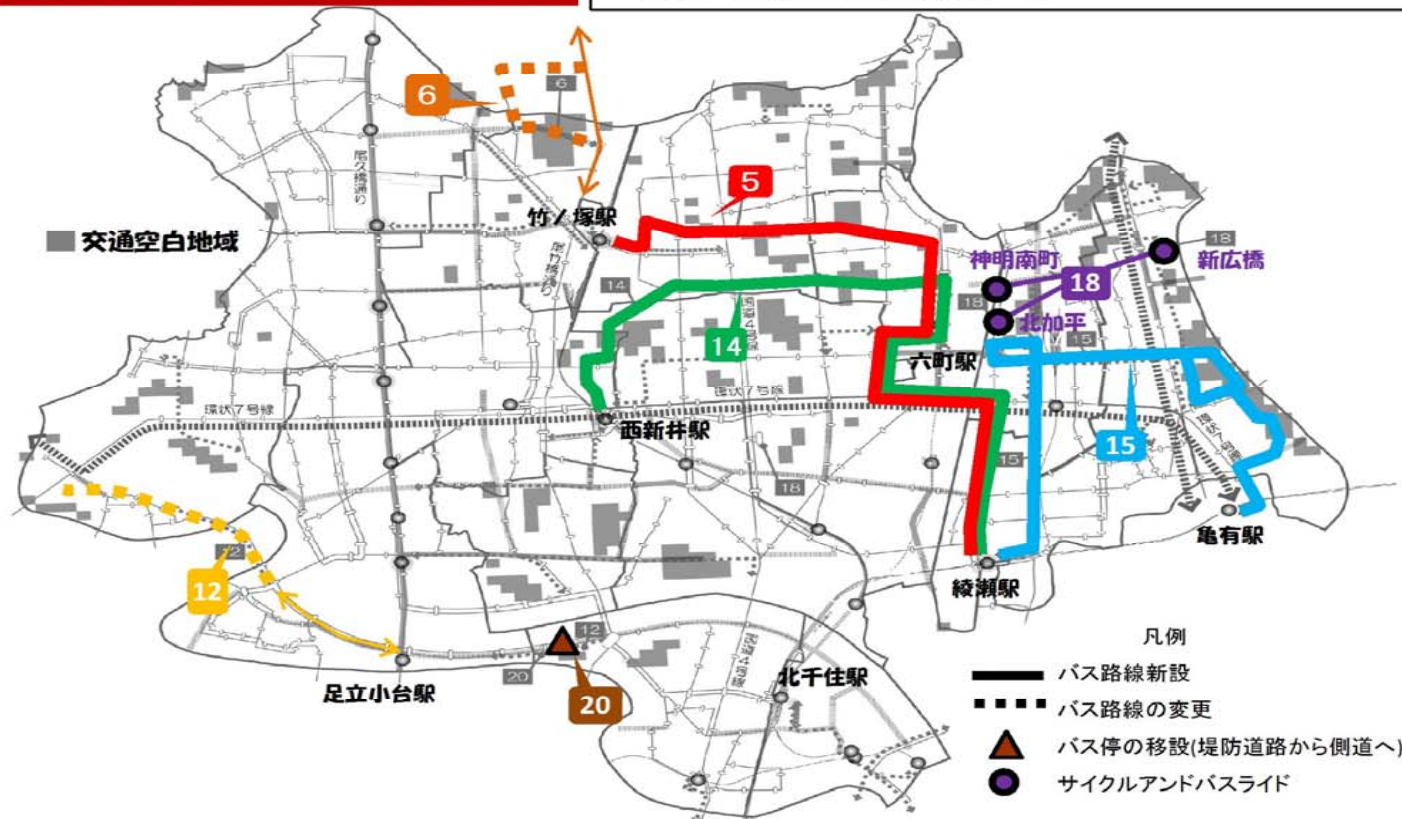
#### (1) バス業界の現状

- ①運転手減少: -9.9%(H23/H28比) (運転免許統計:第2種大型免許保有者数:全国)
- ②運転手の高齢化: +4.2%(H23/H28比) (①と同様) 65歳~69歳が多い
- ③収支: -13.24円/km(H27) (京浜地区\_実車走行キロ当たりの収支(収入-原価))
- ④労働時間長大: +31時間/月(H28\_全産業比) (賃金構造基本統計調査:全国)
- ⑤所得: -6万円/年(H28\_全産業比) (④と同様)
- ⑥はるかぜ運行本数減少: -39本(H23/H29比) H29:416本

### 3. 短期施策の検証

#### (1) 未実施施策の検証箇所

■短期未実施10施策の内、7施策(バス路線の新設、ルート変更等)について、区民アンケート調査結果から需要予測を行い施策実現の検証を行った



#### (2) 未実施施策の検証結果

- ①バス路線新設等に係る経費を確保する需要が見込めない  
「主な要因」
  - ・交通空白地域を解消を考慮した路線計画のため、運行距離が長大である。(施策5,14,15:約8km)
  - ・利用対象となる交通空白地域人口が少ない(施策5,6,15,20)
  - ・70歳以上の利用希望者が多い(シルバーバスによる運賃収入減:施策12は、約28%)
  - ・近傍に別路線が存在する。(施策5,14,15)
- ②バスルート確保のため、道路改良等が必要であり、初期投資が必要(施策6,20)
- ③サイクルアンドバスライド利用想定者数は、106人/日(3箇所)。(駅周辺の定期利用圏域でもある)



## 2. 交通空白地域の現況及び対応に当たっての課題について

参考資料

## 2-1. 交通空白地域の定義

## 【交通空白地域の定義】

バス停留所から道路距離300m以上で、かつ、鉄道駅から道路距離1,000m以上の区域

※東京23区その他自治体では、下表の通り、バス停あるいは鉄道駅からの半径距離で空白地域を設定している。

区名	距離の考え方	バス停からの距離 (m)	鉄道駅からの距離 (m)	バス運行本数条件の 有無	基本情報(住基:H28.1.1)	
					人口(千人)	人口密度 (千人/km <sup>2</sup> )
足立区	道路距離	300	1,000	—	678.6	12.7
港区	半径	300	不明	○	244.0	12.0
新宿区	半径	200	700	—	334.2	18.3
文京区	半径	200	200	—	210.3	18.6
目黒区	半径	200(300)	200(300)	○ (バス未走行地域)	271.5	18.5
世田谷区	半径	200	500	—	883.3	15.2
板橋区	半径	300	500	○ (1本未満/1時間)	550.8	17.1
練馬区	半径	300	800	○ (1本以上/30分)	719.1	14.9
葛飾区	半径	300	1,000	○ (15本未満/1日)	452.8	13.0
大田区	半径	300	500	—	712.1	11.8
品川区	半径	300	700	○ (2本未満/1時間)	378.1	16.6

## 2. 交通空白地域の現況及び対応に当たっての課題について

参考資料

### 2-1. 交通空白地域の定義

バス停留所から道路距離300m以上で、かつ、鉄道駅から道路距離1,000m以上の区域  
 ※他自治体の定義(半径距離での抽出)では、交通空白地域に該当しない地域も存在する⇒足立区の定義は“厳しめの基準”  
 ※現行計画策定当時に、区民の移動(活動)実態に即したきめ細かなサービス水準を設定するために、“道路距離”にて定義を設定

※下表では、バス停からの距離での考え方を示す

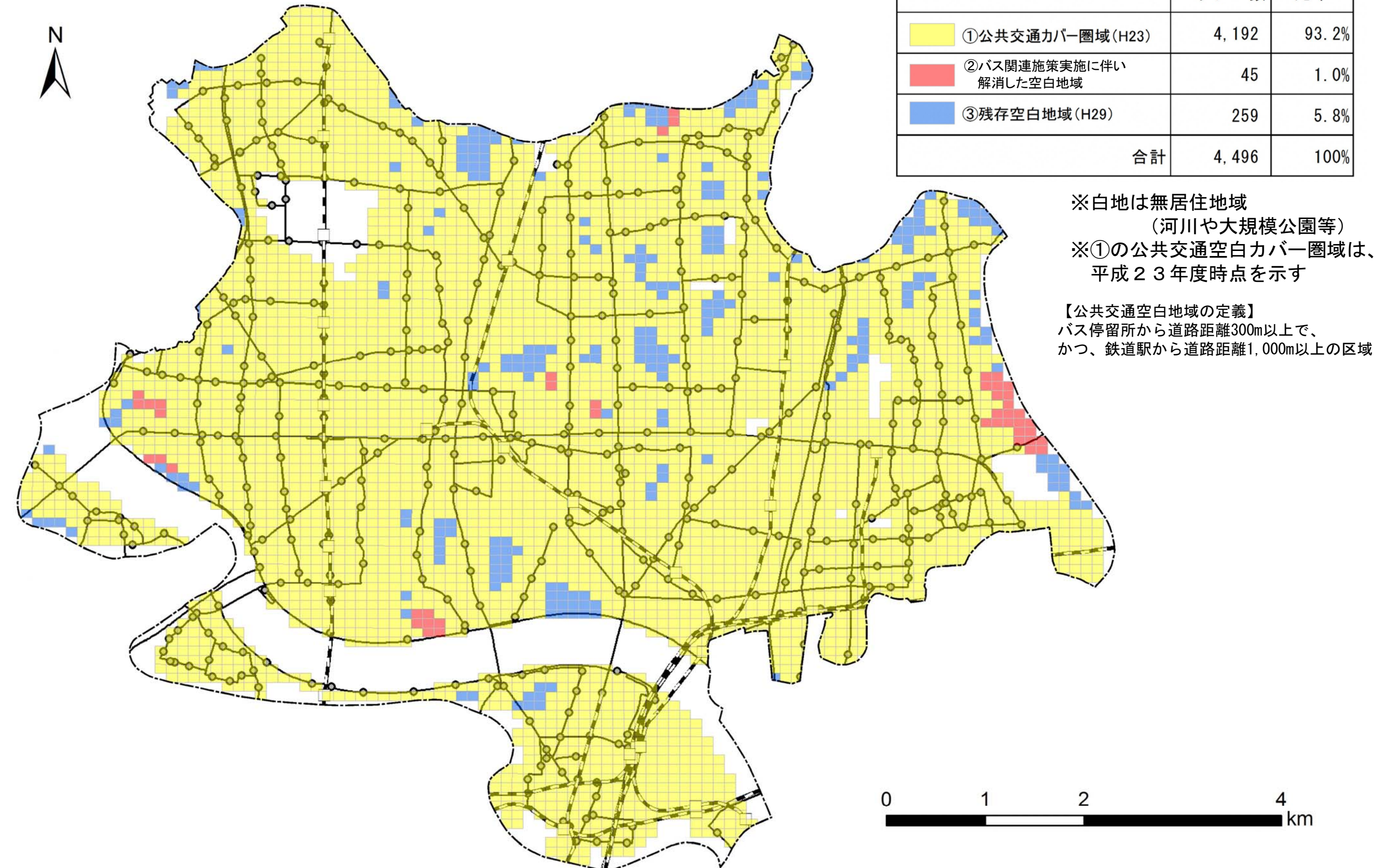
	足立区の定義	他自治体の定義
距離の考え方	“道路距離”の考え方 ①バス停○⇔100mメッシュ重心の直近交差点●→道路距離 ②メッシュ重心直近交差点●⇔100mメッシュ重心●→直線距離 ⇒①+②の合計距離が300m以上の地域を機械的に抽出	“半径距離”の考え方 バス停○からの直線距離圏域外に該当すれば抽出
イメージ図 □:交通空白地域		
コメント	足立区内の残存空白地域であっても、右上図のように他自治体の定義上では交通空白地域に該当しない地域も存在する	



## 2. 交通空白地域の現況及び対応に当たっての課題について

参考資料

### 2-2. 交通空白地域の推移





## 2. 交通空白地域の現況及び対応に当たっての課題について

参考資料

### 2-3. 対応策検討に当たっての分析視点

アクセシビリティ評価の視点で、主要施設へのアクセス性を評価  
 主要機能を設定し、地域ごとに各機能へのアクセス性を把握  
 ※主要機能は、足立区の地域特性に応じて設定することが望ましい。  
 ※現段階では、下表の通り、医療、福祉、交流、商業、公共公益機能としている。

#### 【検討内容】

- ①各機能に該当する施設の分布図を作成（右下図を参照）
- ②各機能の徒歩圏300m圏域（以下、「圏域」という）を図示（次頁を参照）  
 ※一般に、バスの利用圏域は右表のような検討事例からおよそ300mとされている。
- ③各機能で、圏域に含まれる（一部でも）100mメッシュに“1”を付与  
 ※ただし、公園や河川に該当するメッシュは除く
- ④メッシュごとの合計値を算出（5機能であるため、合計0～5）

表-3-1 歩行者が抵抗を感じる距離の事例

環境条件	抵抗を感じる距離 (m)		備考
天候良好時	都心部	230	自家用車利用者を調査 50%以上が不満を感じる距離
	区部	329	
	市部	334	
	郡部	488	
	平均	300	

出典：道路経済研究センター

機能	区分	対象施設数
医療機能	病院	230箇所
福祉機能	福祉関連施設 子育て施設	111箇所
交流機能	区民集会所、 区民センター (住区センター)	50箇所
商業機能 (日常的な買物)	スーパーマーケット	131箇所
公共公益機能	区役所、区民事務所	17箇所

