

足立区総合交通計画  
(答申)

平成31年4月

足立区総合交通計画改定協議会

## 足立区総合交通計画 答申にあたって

足立区総合交通計画改定協議会は、今後の区の交通行政を見据えた足立区総合交通計画の改定について、平成29年11月、区長から諮問をいただきました。

足立区は、これまで足立区総合交通計画（H23.12策定）に基づき、高齢者の外出支援等きめこまかな交通サービスを実現するための交通政策に取り組んできました。

その一方で、少子・超高齢社会の進展に伴う移動ニーズの多様化や交通事業の担い手不足など、交通を取り巻く環境が大きく変化しており、今後は、多様な人々の移動実態に即した交通環境の整備や交通手段を持続的に確保していくことが求められています。

こうした状況を踏まえ、本協議会の他、事業者目線、利用者目線から検討を行うため2つの専門部会で調査、検討を行いました。

ここに、審議の結果を取りまとめましたので、答申いたします。

本協議会では、社会情勢や交通を取り巻く環境の変化、多様化する区民の移動ニーズなどを的確に捉えることからはじめ、計画改定にあたっての重要な要素となる5つの視点で検討を進めました。一つ目に、公共交通空白地域等への対応、二つ目に、バス計画路線の見直し、三つ目に、多様な交通手段の活用、四つ目に、超高齢社会に対応した交通サービス、五つ目に、公共交通の利用促進です。

本答申では、視点ごとに対応方針を導き、交通の目指すべき姿や基本目標、これを実現するための具体的な事業を提言しております。よりよい交通環境を確実に築いていくため、行政における財政的支援のあり方も含め、行政、地域、交通事業者等のそれぞれの役割について明記をいたしました。

総合交通計画は、公共交通のみならず、すべての移動手段を対象とした計画であり、区民の生活に大きな影響を与えるきわめて重要な計画であると考えております。

今後、この答申が区の交通行政に反映され、本答申の目指すべき姿である「多様な人の移動を支える交通環境の整ったまち足立」が実現されることを切に望みます。

最後に、答申にあたり長い間ご審議いただきました足立区総合交通計画改定協議会委員の皆様方に心から感謝を申し上げます。

平成31年4月

足立区総合交通計画改定協議会

会長 内山 久雄

# 目 次

<b>第1章 足立区総合交通計画の概要</b>	<b>1</b>
<b>1 足立区総合交通計画改定の背景</b>	<b>1</b>
(1) 社会情勢や交通を取り巻く環境の変化	1
(2) 上位計画との整合性	1
(3) エリアデザインによる新たな取り組み	2
(4) 足立区総合交通計画に基づく取り組み成果と課題	2
<b>2 総合交通計画の位置づけ</b>	<b>3</b>
<b>3 総合交通計画の計画期間と対象地域</b>	<b>4</b>
(1) 計画期間	4
(2) 対象地域	4
<b>第2章 計画改定の視点と対応方針</b>	<b>6</b>
<b>1 公共交通空白地域等への対応</b>	<b>7</b>
(1) 公共交通空白地域の現状	7
(2) 区民の不便実態	8
(3) 地区別不便度の分類	9
<b>2 バス計画路線の見直し</b>	<b>10</b>
(1) 前計画のバス施策の課題	10
(2) 前計画のバス施策の取り扱い	11
(3) 拠点間バス路線網の現状	12
(4) 区民ニーズにあった実効性の高いバス路線の検討	13
<b>3 多様な交通手段の活用</b>	<b>14</b>
(1) 多様化する移動ニーズ	14
(2) 多様な交通手段	15
(3) 区民ニーズにあった多様な交通手段の検討	16
(4) 自転車施策の必要性	17

4	超高齢社会に対応した交通サービス	1 8
	(1) 高齢者や障がい者など移動に制約がある人の現状	1 8
	(2) 移動に制約がある人が求める交通施策	2 0
5	公共交通の利用促進	2 1
	(1) はるかぜの利用者数と運行本数の推移	2 1
	(2) 公共交通利用促進の必要性	2 1
6	計画改定の視点と対応方針のまとめ	2 2
<b>第3章 交通の目指すべき姿と基本目標</b>		<b>2 3</b>
1	目指すべき姿	2 3
2	基本目標	2 4
<b>第4章 交通施策と実施事業</b>		<b>2 5</b>
1	交通施策	2 5
2	実施事業	2 5
	(1) 実施時期	2 5
	(2) 実施地区	2 5
	(3) 実施主体の役割	2 5
3	交通施策と実施事業	2 6
<b>第5章 総合交通計画の進行管理</b>		<b>5 3</b>
1	基本的な考え方	5 3
2	進行管理体制	5 4

## 第1章 足立区総合交通計画の概要

### 1. 足立区総合交通計画改定の背景

#### (1) 社会情勢や交通を取り巻く環境の変化

足立区の交通環境は、つくばエクスプレスと日暮里・舎人ライナーの開業、コミュニティバスの12路線開設、都市計画道路や駅前広場の整備等により、大きく向上しました。

一方で足立区の人口構成をみると、平成30(2018)年1月時点、高齢化率が23区内で2番目に高く、生産年齢人口の割合は最下位となっています。そのため、高齢者の移動手段の確保が求められる中、利用者の減少や運転手の不足等により、交通事業者のみの力だけでは、全てのバス路線を維持することが厳しい状況となっています。

そのため今後は、行政、事業者、区民が一体となって、高齢者をはじめとする多様な人々の移動実態に即した交通環境を整えるとともに、交通手段を持続的に確保していくことが求められています。

#### (2) 上位計画との整合性

##### ア 基本構想、基本計画

平成28(2016)年度に「基本構想」「基本計画」を策定し、区の目指すべき将来像とその実現に向けた区政の目標や基本的な考え方を定めました。

そのため、この度の総合交通計画(以下本分中は「本計画」とする)の改定にあたっては、それらとの整合性を図り、基本構想で示した30年後を目標とする足立区の将来像である「協創力でつくる 活力にあふれ 進化し続ける ひと・まち 足立」と、基本計画の柱の1つである「地域の個性を活かした都市基盤が整備されたまち」の実現に資する計画としてとりまとめます。

##### イ 都市計画マスタープラン

まちづくりを進める上で、区の最上位計画である「都市計画マスタープラン」を平成29(2017)年度に改定し、新たなまちの目指すべき姿を定めました。本計画は、まちづくりのテーマの一つである「交通・交流拠点の整備による魅力あるまちづくり」の実現に資する計画としてとりまとめます。

### (3) エリアデザインによる新たな取り組み

区内7箇所（「綾瀬・北綾瀬」「六町」「江北」「花畑」「千住」「西新井・梅島」「竹の塚」）においてエリアデザイン計画を進めています。

この取り組みにより、2021年度に、江北に大学病院、花畑へは大学が進出します。また、2019年3月からは北綾瀬駅から代々木上原方面への千代田線の直通運転がスタートするなど、まちづくりの核となる施策が順調に進むこの期を捉えて、交通の利便性を向上させ、にぎわいにつなげる計画の検討が迫られています。

### (4) 足立区総合交通計画に基づく取り組み成果と課題

足立区は、平成23（2011）年12月に「足立区総合交通計画」を策定し、きめこまかな交通サービスの実現を目指して交通施策に取り組んできました。

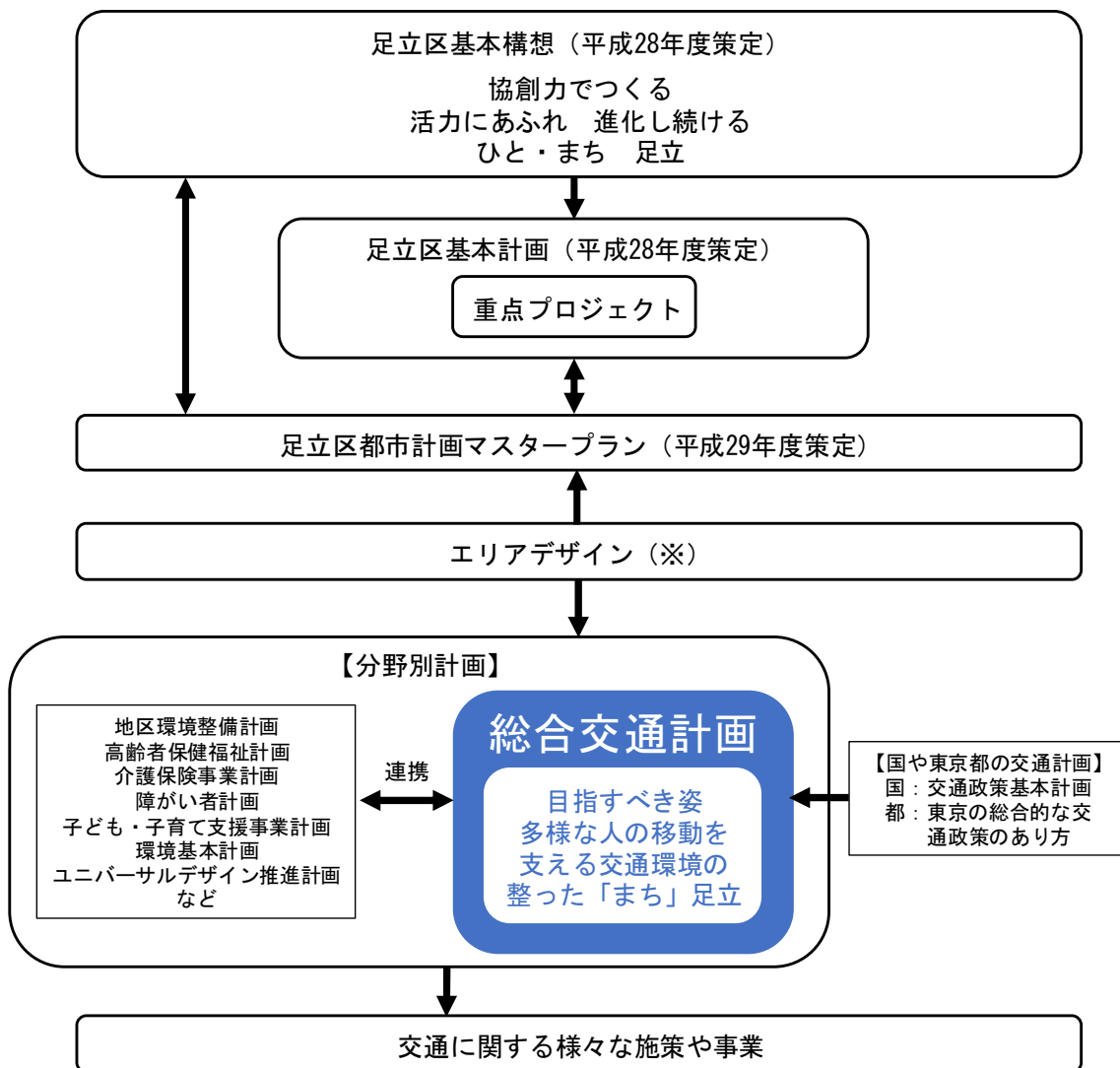
計画策定から約7年が経過し、概ね5年を実現目標時期と定めた短期28施策中16施策が実現する一方で、残り12施策は実現に至っていません。

計画の改定にあたっては、区民の移動に対する要望の多様化などを考慮し、より一層実効性、実現性が高い計画への改定が必要となっています。

## 2. 総合交通計画の位置づけ

本計画は、「足立区基本計画」に示された分野別計画であり、徒歩、自転車、自動車、公共交通などすべての移動手段を対象とした総合的な交通計画として、目指すべき姿や目標を定め、それを実現するために必要な施策の推進を図るものです。

【図1-1 総合交通計画の位置づけ】



※エリアデザイン：「綾瀬・北綾瀬」「六町」「江北」「花畑」「千住」「西新井・梅島」「竹の塚」の7つのエリアを対象に、まちの特徴・魅力や求めるべき将来像などを定め、区内外に広く発信することで、民間活力を誘導しながら区有地などの活用を図り、さらなるイメージアップにつなげるものである。

### 3. 総合交通計画の計画期間と対象地域

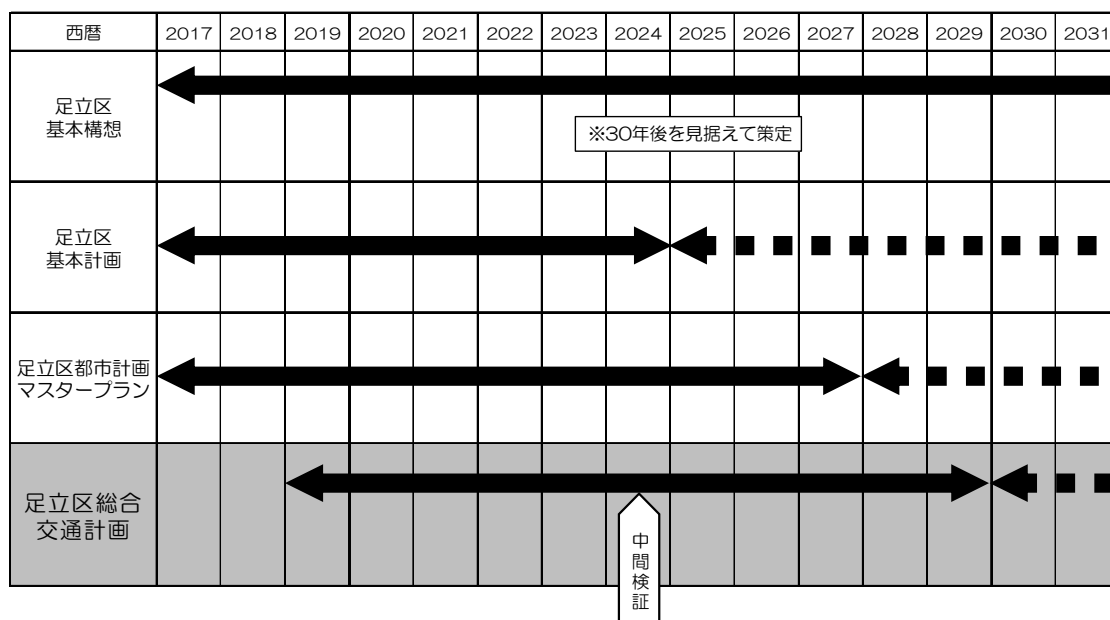
#### (1) 計画期間

本計画は、2019年度から、概ね10年間の計画とします。

なお、上位計画である「足立区基本計画」「足立区都市計画マスタープラン」の改定後、その内容を踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

また、実施時期を概ね5年と位置づける短期事業終了後にあたる2024年度に中間検証を行います。それ以降は必要に応じて中・長期事業の見直しを行います。

【図1-2 計画期間】



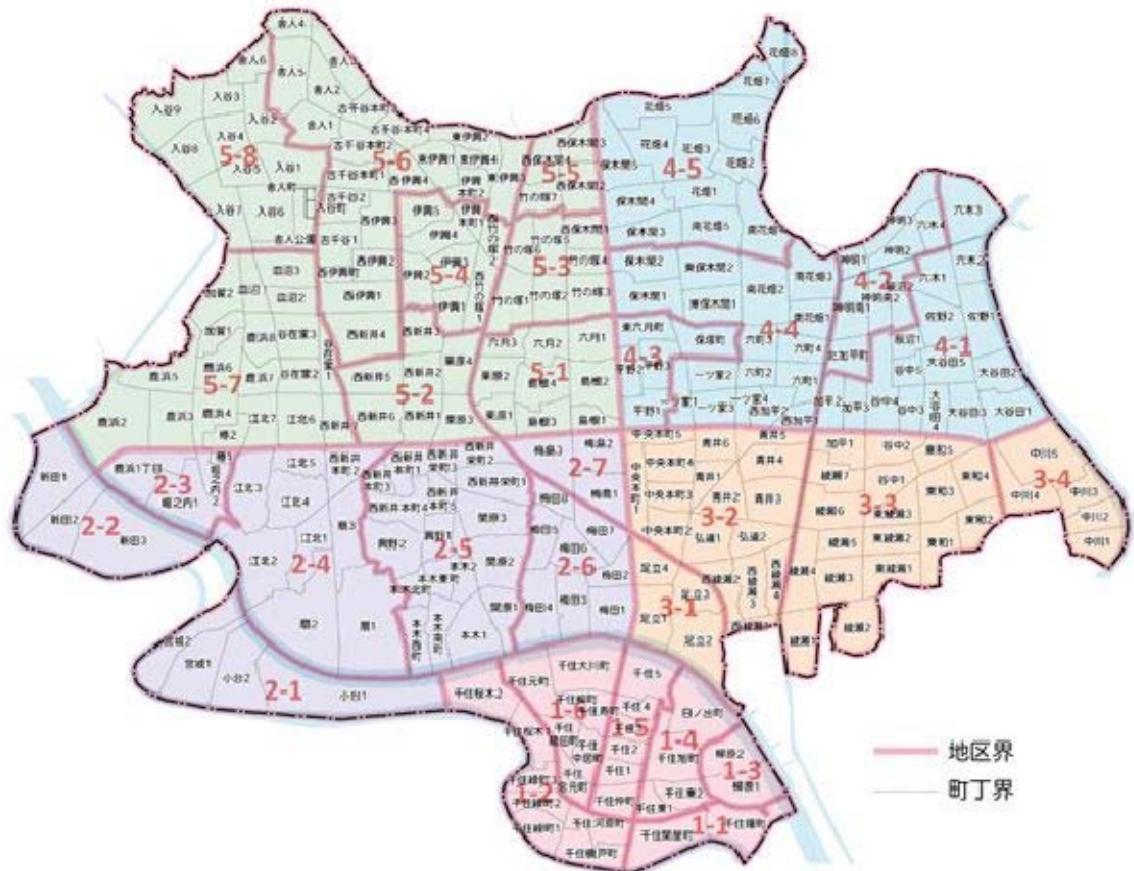
#### (2) 対象地域

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び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ます。

「足立区都市計画マスタープラン」の地域区分と整合を図るため、区内の骨格をなす主要幹線道路である国道4号、環状七号線、主要な水と緑の軸である荒川で区分した5地域30地区を地域区分として設定しました。今後、地区を特定して実施する施策については、この地域区分をベースとして検討を行い、推進していきます。なお、5地域30地区の詳細については、次頁のとおりです（図1-3）。



【図1-3 地域区分図（5地域30地区）】



地域名		対象町丁目
1	千住地域	千住一～五丁目、千住曙町、千住旭町、千住大川町、千住河原町、千住寿町、千住関屋町、千住龍田町、千住中居町、千住仲町、千住橋戸町、千住宮元町、千住元町、千住柳町、千住東一・二丁目、千住桜木一・二丁目、千住緑町一～三丁目、日ノ出町、柳原一・二丁目
2	梅田・江北・新田地域	梅島一～三丁目、梅田一～八丁目、扇一～三丁目、興野一・二丁目、小台一・二丁目、江北一～五丁目、鹿浜一丁目、新田一～三丁目、関原一～三丁目、椿一丁目、西新井栄町一～三丁目、西新井本町一～五丁目、堀之内一・二丁目、宮城一・二丁目、本木一・二丁目、本木北町、本木西町、本木東町、本木南町
3	足立・綾瀬・中川地域	青井一～六丁目、足立一～四丁目、綾瀬一～七丁目、加平一丁目、弘道一・二丁目、中央本町一～五丁目、東和一～五丁目、中川一～五丁目、西綾瀬一～四丁目、東綾瀬一～三丁目、谷中一・二丁目
4	六町・花畑・大谷田地域	大谷田一～五丁目、加平二・三丁目、北加平町、佐野一・二丁目、神明一～三丁目、神明南一・二丁目、辰沼一・二丁目、西加平一・二丁目、花畑一～八丁目、東保木間一・二丁目、東六月町、一ツ家一～四丁目、平野一～三丁目、保木間一～五丁目、保塚町、南花畑一～五丁目、六木一～四丁目、谷中三～五丁目、六町一～四丁目
5	西新井・竹の塚・舎人地域	入谷町、加賀一・二丁目、栗原一～四丁目、江北六・七丁目、古千谷一・二丁目、皿沼一～三丁目、鹿浜二～八丁目、島根一～四丁目、竹の塚一～七丁目、椿二丁目、舎人一～六丁目、舎人町、西新井一～七丁目、西伊興町、西保木間一～四丁目、谷在家一～三丁目、六月一～三丁目、入谷一～九丁目、伊興一～五丁目、西伊興一～四丁目、西竹の塚一・二丁目、東伊興一～四丁目、古千谷本町一～四丁目、舎人公園、伊興本町一・二丁目

## 第2章 計画改定の視点と対応方針

社会情勢や交通を取り巻く環境の変化など足立区総合交通計画改定の背景を踏まえ、計画改定の視点を以下に示す5つとしました。

- 視点1 公共交通空白地域等への対応
- 視点2 バス計画路線の見直し
- 視点3 多様な交通手段の活用
- 視点4 超高齢社会に対応した交通サービス
- 視点5 公共交通の利用促進

次ページから、各視点ごとに整理した交通の現状と課題、対応方針を示します。

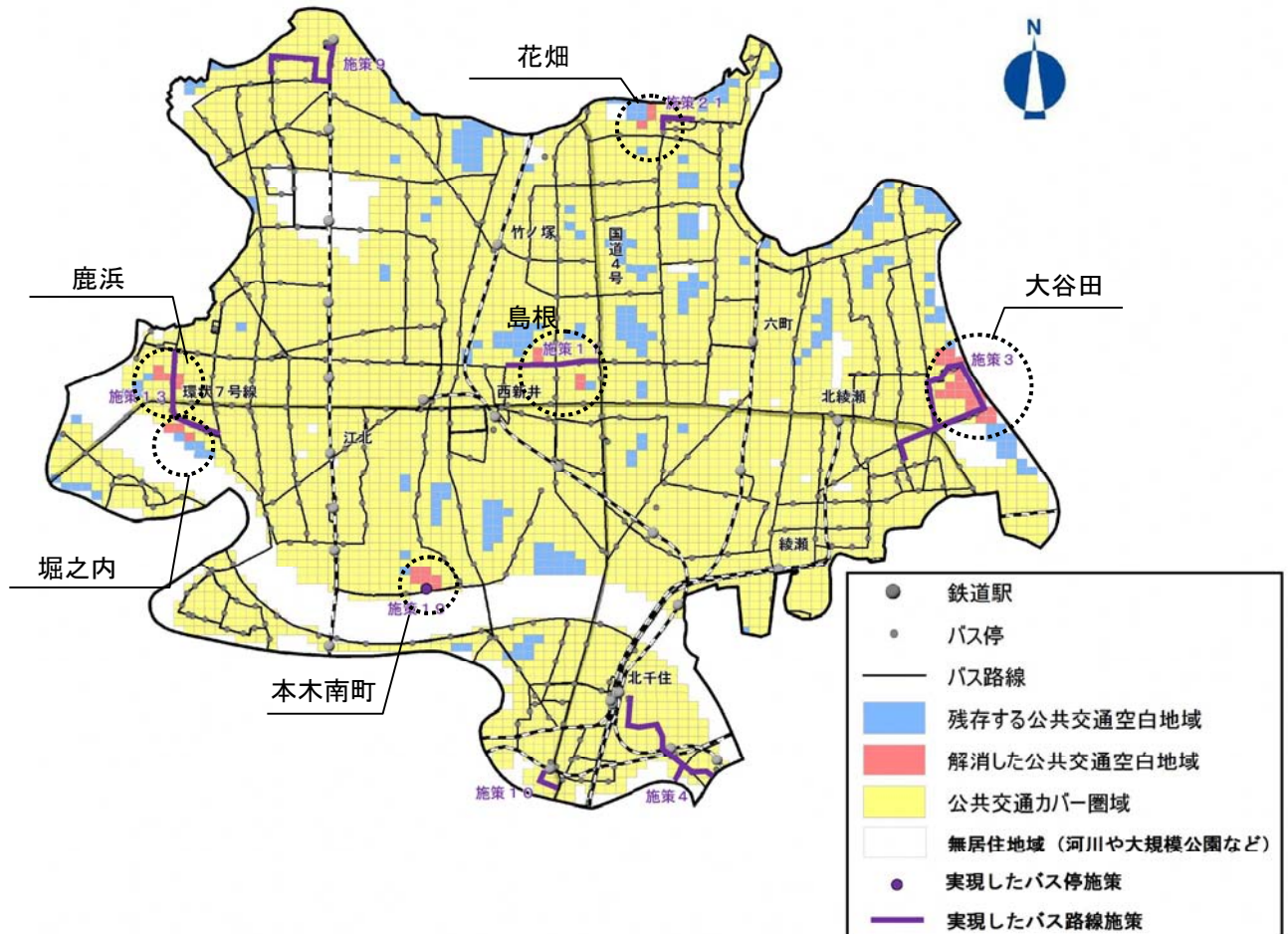
## 1. 視点1 公共交通空白地域等への対応

前計画で位置づけられた施策の実現によって、公共交通空白地域（以下本文中は「交通空白地域」とする。）の一部が解消されたに過ぎず、交通空白地域ではないものの、バスの運行本数が少ない地区も存在しています。そのため今後は、交通空白地域居住者に限らず、区民の不便実態を把握した上で、交通不便地域を的確に抽出し実効性の高い交通施策を展開することが必要です。

### (1) 公共交通空白地域の現状

交通空白地域は、前計画で位置づけられたバス施策の実現等により、計画策定時の約 6.8%から約 5.7%に減少しました。しかし、依然として交通空白地域（下記地図 ■）が区内に点在しています（図2-1）。

【図2-1 公共交通空白地域の現状図】



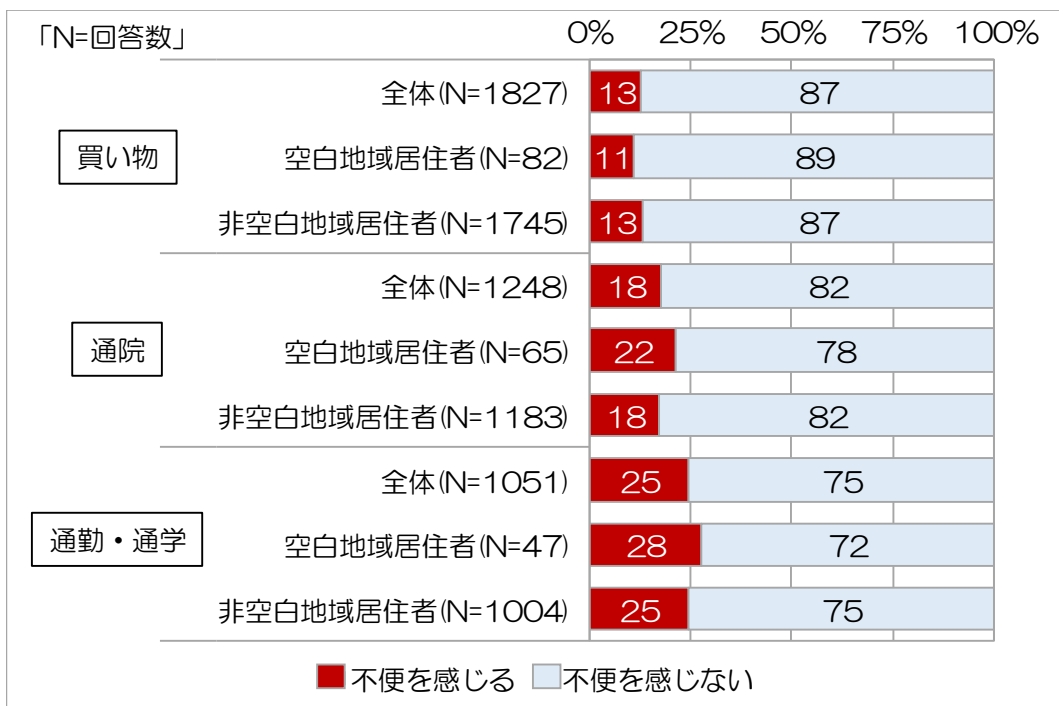
※公共交通空白地域：バス停留所（はるかぜ含む）から道路距離 300m 以上で、かつ、鉄道駅から道路距離 1,000m 以上の区域

## (2) 区民の不便実態

交通に関する区民意識調査（以下本文中は「区民意識調査」とする）では、区民の不便感は区全体において買い物目的で13%、通院目的で18%、通勤・通学目的で25%となっています（図2-2）。

空白地域居住者と非空白地域居住者で移動における不便を感じる割合に大きな差は見られないことから、交通空白地域に限らない交通不便区域の抽出が必要と考えられます。

【図2-2 活動目的別の移動における不便感】





平成29年度交通に関する区民意識調査より

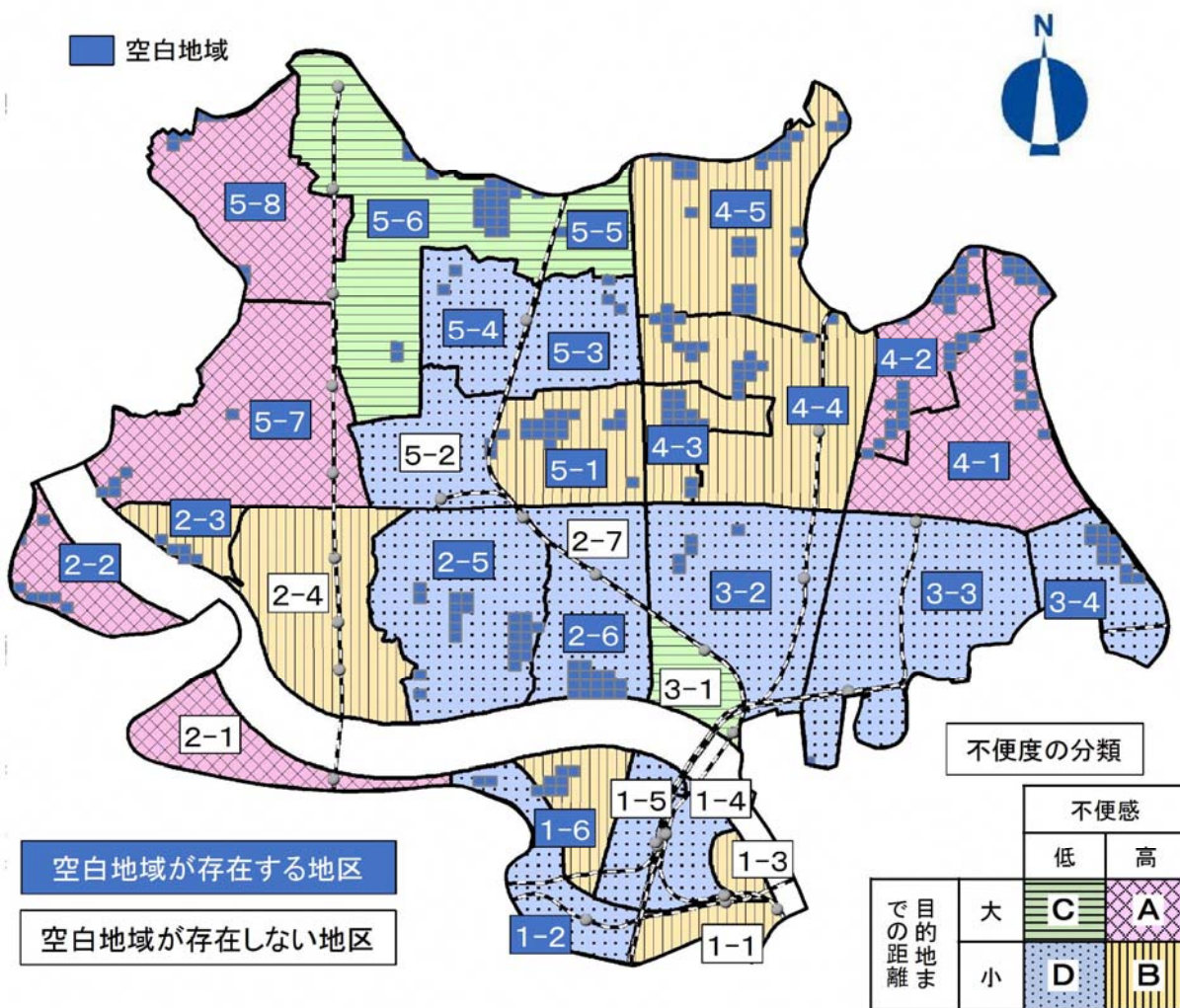
### (3) 地区別不便度の分類

地区ごとに、移動における目的別（買い物、通院、通勤・通学）の不便感の高低と、目的施設までの距離の大小を区民意識調査より算出し、不便度 A～D に分類しました（図 2-3）。

不便感が「高」で目的地までの距離が「大」の地区を分類 A、不便感が「高」で目的地までの距離が「小」の地区を分類 B、不便感が「低」で目的地までの距離が「大」の地区を分類 C、不便感が「低」で目的地までの距離が「小」の地区を分類 D としています。

この結果、区西部や北東部などに不便度の高い地区（下記地図 、）が存在しており、これらの地区への対応が必要となっています。

【図 2-3 地区別不便度の分類図】



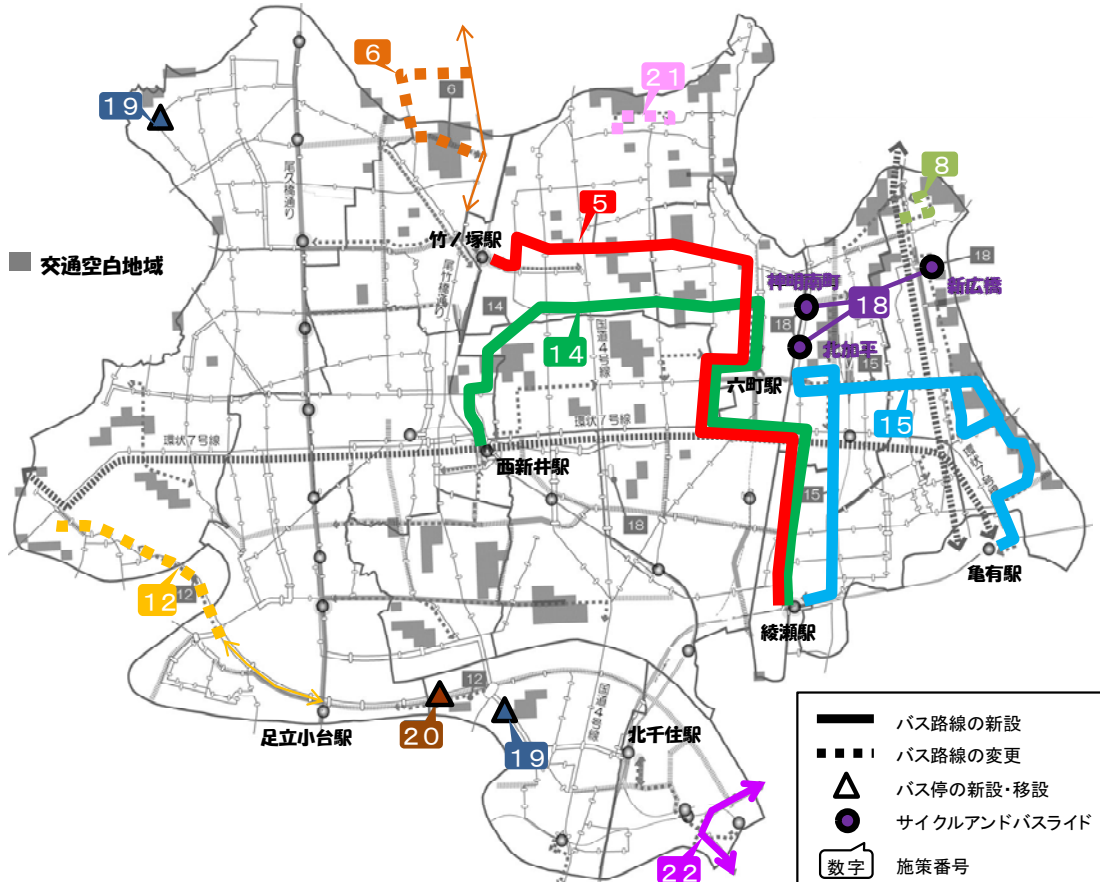
## 2. 視点2 バス計画路線の見直し

前計画の中にいまだ未実施のバス施策があることや、新たなバス需要が生まれるエリアデザイン計画の方向性等を踏まえ、区内拠点間の連携を促進するバス路線の構築、および区民ニーズにあった実効性の高いバス路線の検討が必要となっています。

### (1) 前計画のバス施策の課題

前計画で位置づけられている短期（概ね5年に実現を目指す）28施策のうち、12施策が未実現であり、そのうち下図に施策番号を示した11施策がバス関連の施策となっています（図2-4）。バス関連施策については、バス路線新設などに係る経費に見合う需要が見込めないといった課題に加え、運転手不足も施策が進まない要因となっているため、実効性かつ実現性の観点から前計画のバス施策の見直しが必要となっております。

【図2-4 未実現のバス関連施策（短期）】



## (2) 前計画のバス施策の取り扱い

前計画におけるバス関連施策の未実施地区の中でも、区民意識調査結果で、不便感が「高い」地区と「低い」地区が存在します（図2-5）。

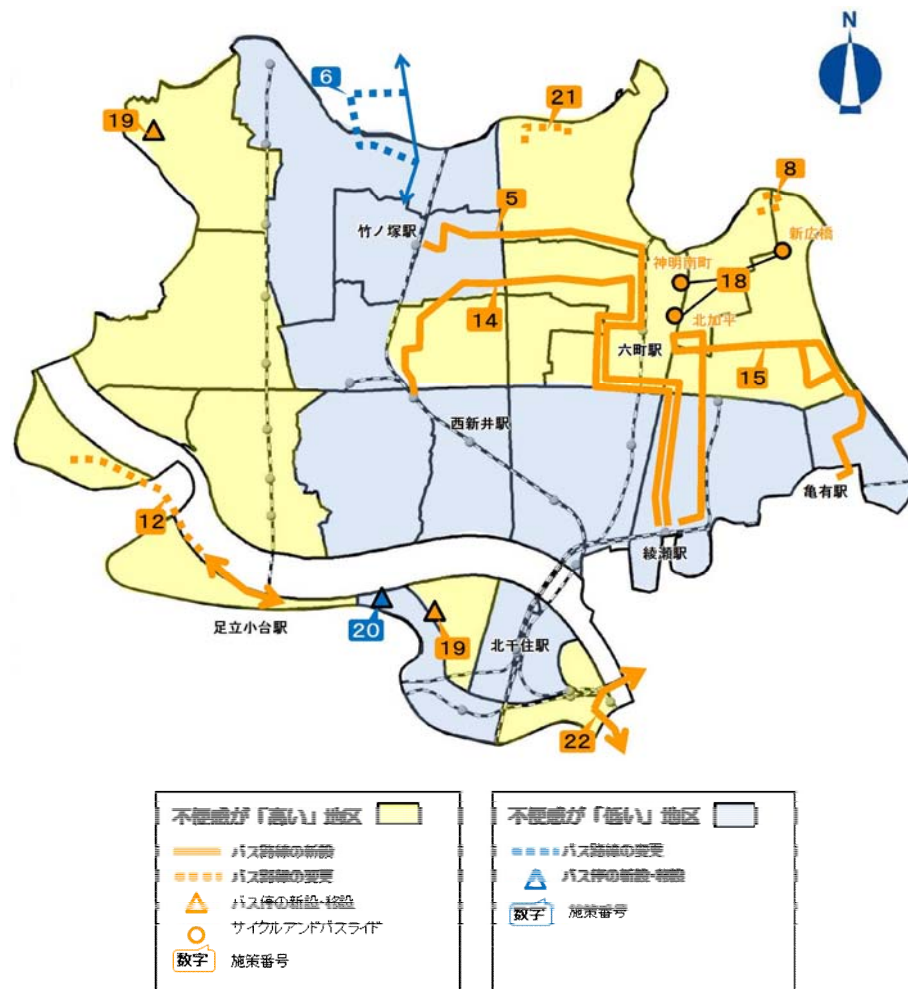
### ① 不便感が「高い」地区のバス施策

不便を解消するため、バスやその他の交通手段導入の検討が必要となります。ただし、前計画に位置づけられたバス路線の新設等をそのまま実施するのではなく、区民ニーズや事業者の意向等を考慮して、実効性、実現性の高い新たな施策を検討します。

### ② 不便感が「低い」地区のバス施策

前計画で位置づけられたバス路線の新設等を進めるのではなく、現行サービスを維持する施策を実施し、交通利便性の低下を招かないよう取り組んでいきます。

【図2-5 未実現のバス施策（短期）と地区別不便度の分類】



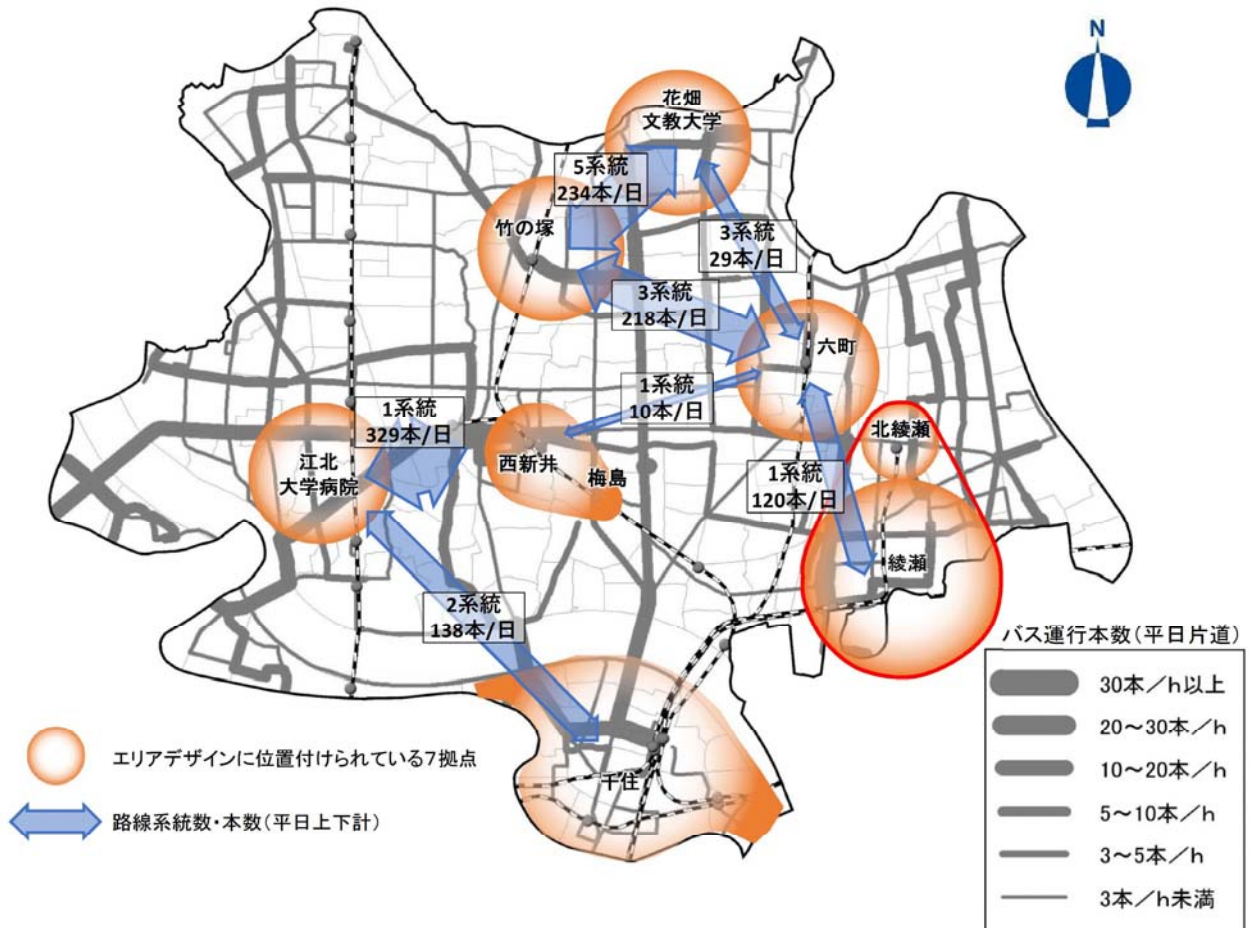
### (3) 拠点間バス路線網の現状

区では、まちの魅力向上に向けて、「綾瀬・北綾瀬」「六町」「江北」「花畑」「千住」「西新井・梅島」「竹の塚」の7地区で、新たな取り組みとしてエリアデザイン計画を進めています。

これらの拠点間を結ぶ公共交通網は、南北方向は主に鉄道が整備されていますが、東西方向はバス路線に依存しており、便数に差異がある状況です(図2-6)。

2021年度には、「江北」地区に大学病院、「花畑」地区に大学の進出など、新たな公共公益施設整備が予定されており、これら拠点間を結ぶバス交通の強化が必要です。

【図2-6 バス路線網の整備状況(H30.1時点)・エリアデザイン地区】





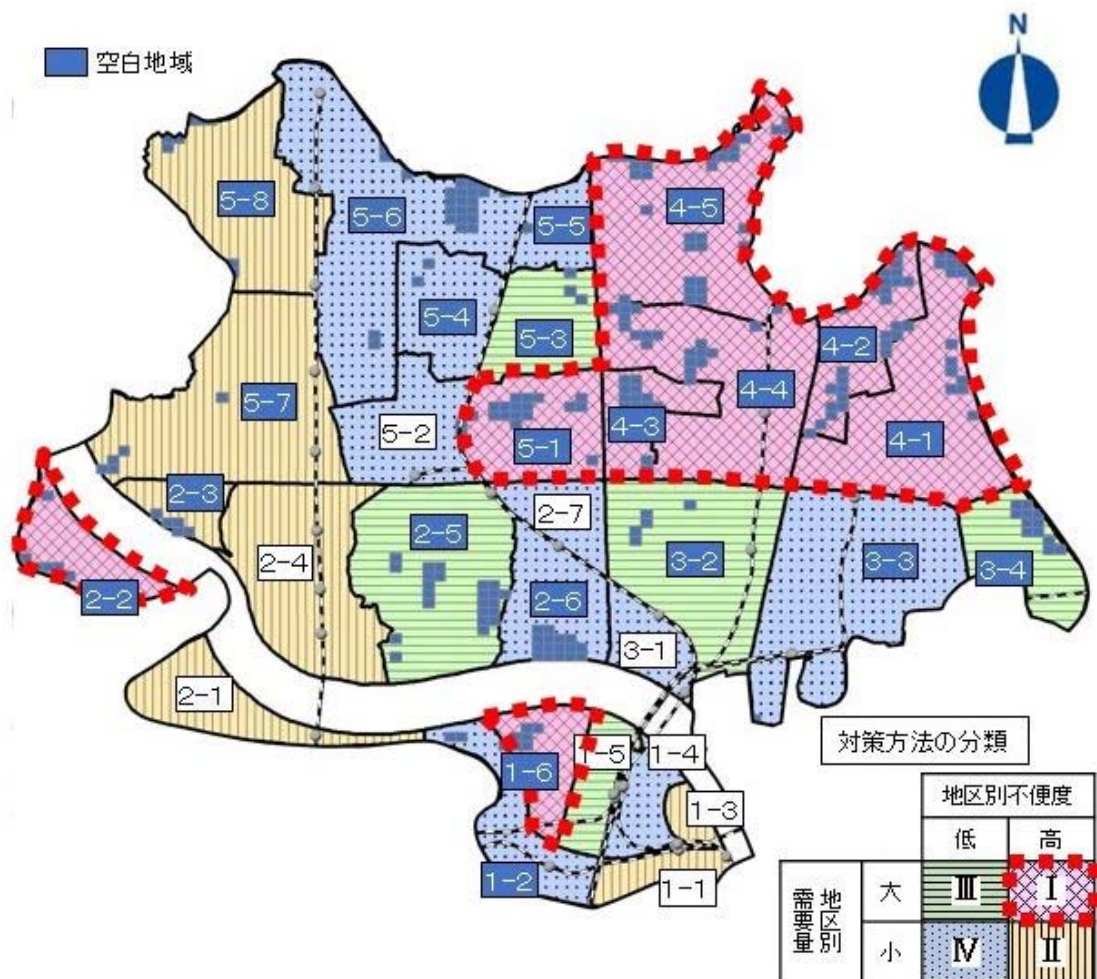
#### (4) 区民ニーズにあった実効性の高いバス路線の検討

日常の移動に関して、不便度が高く、その解消手段としてバス交通のニーズが高い地区を区民意識調査を基に抽出し、「バス路線検討地区（対策方法分類Ⅰ地区）」と位置づけました。

この分類Ⅰ地区には、破線で囲んだ区の北東部などの地区が該当します（図2-7）。

区民の不便を解消する実効性の高いバス交通の導入にあたっては、その実現性を高めるため、行政、地域、事業者がそれぞれの役割を果たしつつ連携して取り組む必要があります。

【図2-7 バス路線検討地区】



※【地区別不便度】移動における区民の不便感と目的施設までの距離の大小により算出した不便度（P9参照）。分類A、Bを「高」、C、Dを「低」とした。

【地区別需要量】区民意識調査より算出した地区別のバスを求める需要量。区平均を超える地区を「大」、下回る地区を「小」とした。

### 3. 視点3 多様な交通手段の活用

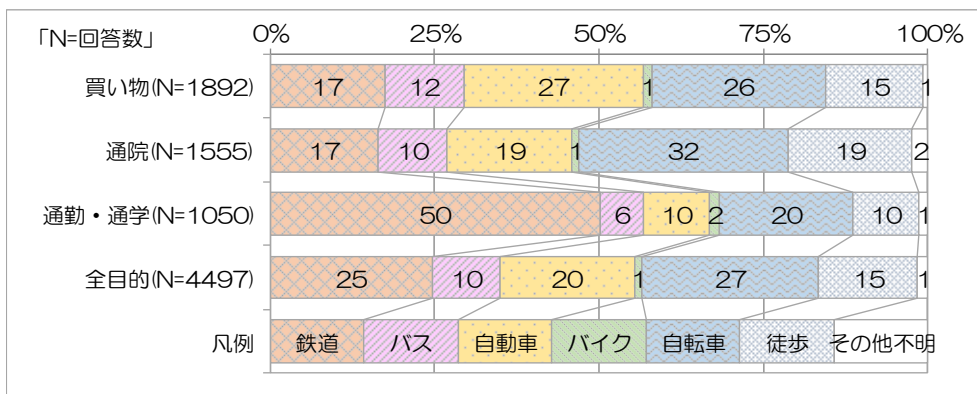
幅広い世代の様々な移動ニーズに対応するためには、定時・定路線、大量輸送の交通手段である「鉄道やバス」以外の交通手段導入の検討が必要となっています。合わせて、自転車がより利用しやすくなるよう、走行しやすい道路を整備することなども求められています。

#### (1) 多様化する移動ニーズ

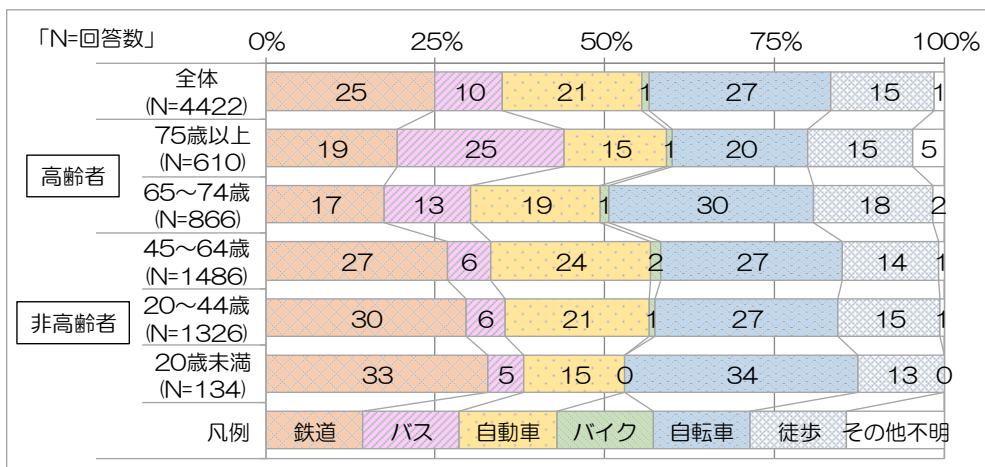
区民の活動目的別の交通手段分担率は、買い物や通院目的では、自動車や自転車、通勤・通学目的では鉄道が高くなっています（図2-8）。

年齢階層別の交通手段分担率は、年齢が高くなるに従い、バスおよび徒歩に頼る割合が高くなり、鉄道の利用割合が低くなる傾向が見て取れます（図2-9）。

【図2-8 活動目的別代表交通手段分担率】



【図2-9 年齢階層別代表交通手段分担率】



平成29年度交通に関する区民意識調査より

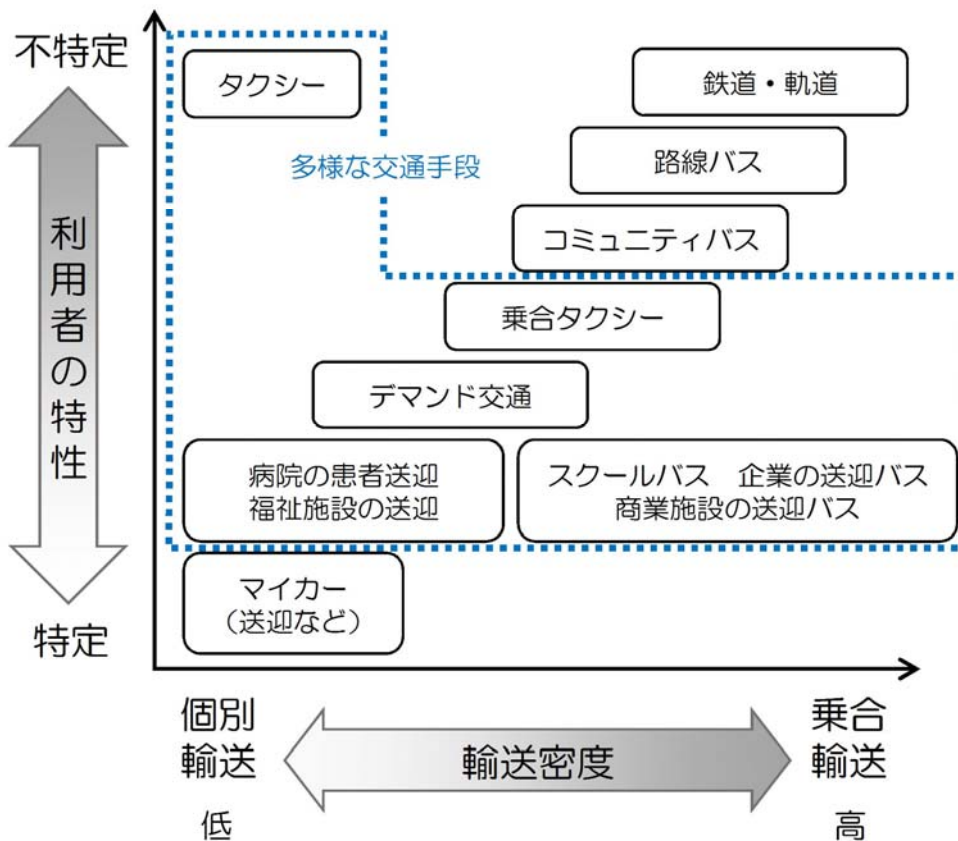
※代表交通手段とは、複数の交通手段を利用した場合、その中の主な交通手段のことであり、優先順位は鉄道、バス、自動車、バイク、自転車、徒歩の順としている。

## (2) 多様な交通手段

交通手段は、利用者の特性や輸送密度に応じて区分されます（図2-10）。下図からわかるように、鉄道やバスは不特定の利用者を大量に輸送するといった特徴があります。一方で、乗合タクシーやデマンド交通など、利用者の特性に応じた移動サービスが存在します。

移動目的や年齢層により移動手段が多様化しているため、移動実態や不便状況に応じた交通手段導入の検討が必要です。鉄道やバス以外の多様な交通手段を導入することで、様々な需要への対応が可能になります。

【図2-10 鉄道・バス以外の多様な交通手段】



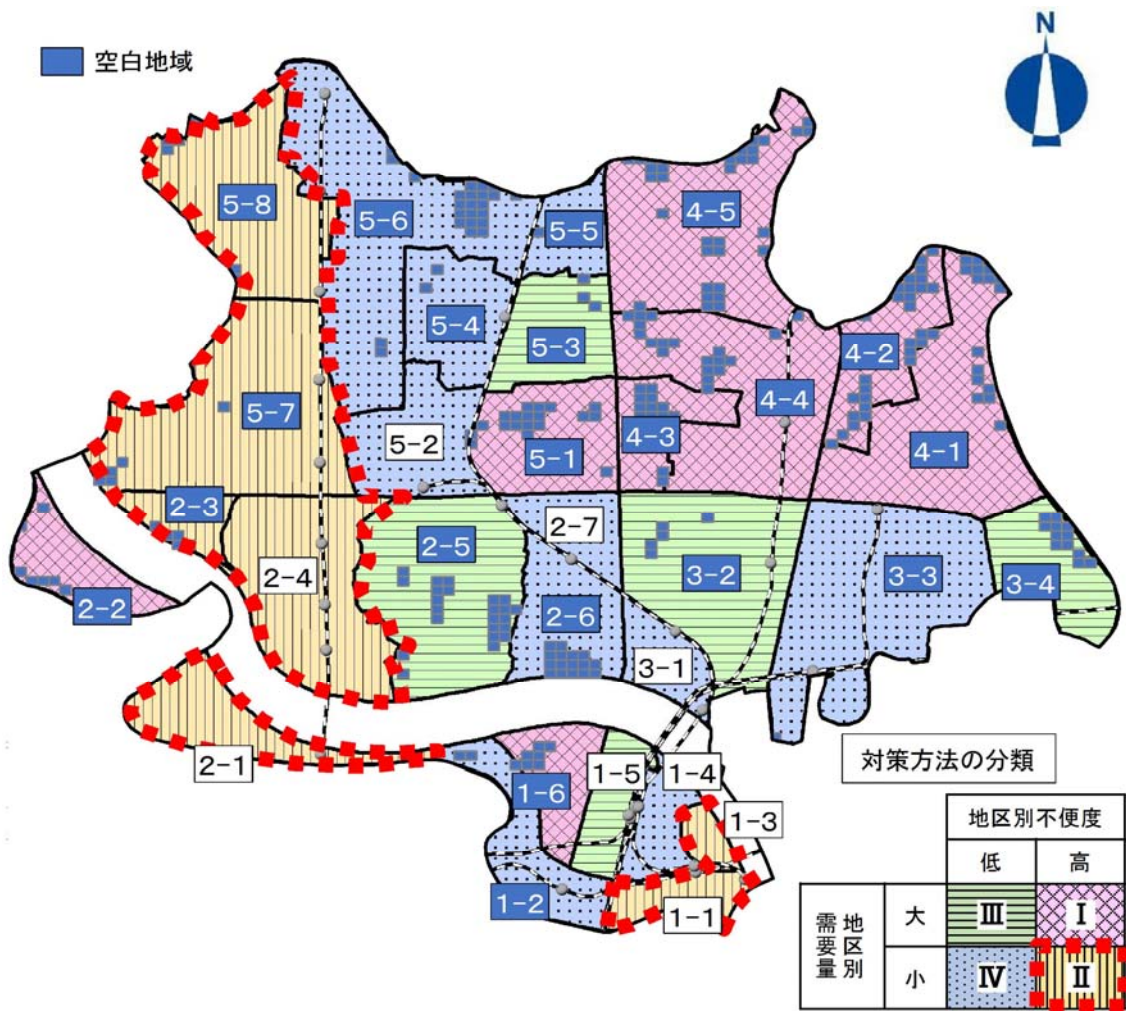
出典：国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画  
作成のための手引き」より作成

### (3) 区民ニーズにあった多様な交通手段の検討

日常の移動について不便度が高いものの、その解消手段としてバス交通のニーズが低い地区を、区民意識調査を基に抽出しました。これらの地区を「バス以外の多様な交通手段を検討する地区（対策方法分類Ⅱ地区）」と位置づけました。

この分類Ⅱ地区には、破線で囲んだ区の西側などの地区が該当します（図2-11）。地区の不便度を解消するため、地域の実情にあった交通手段の検討が必要です。

【図2-11 多様な交通手段検討地区】

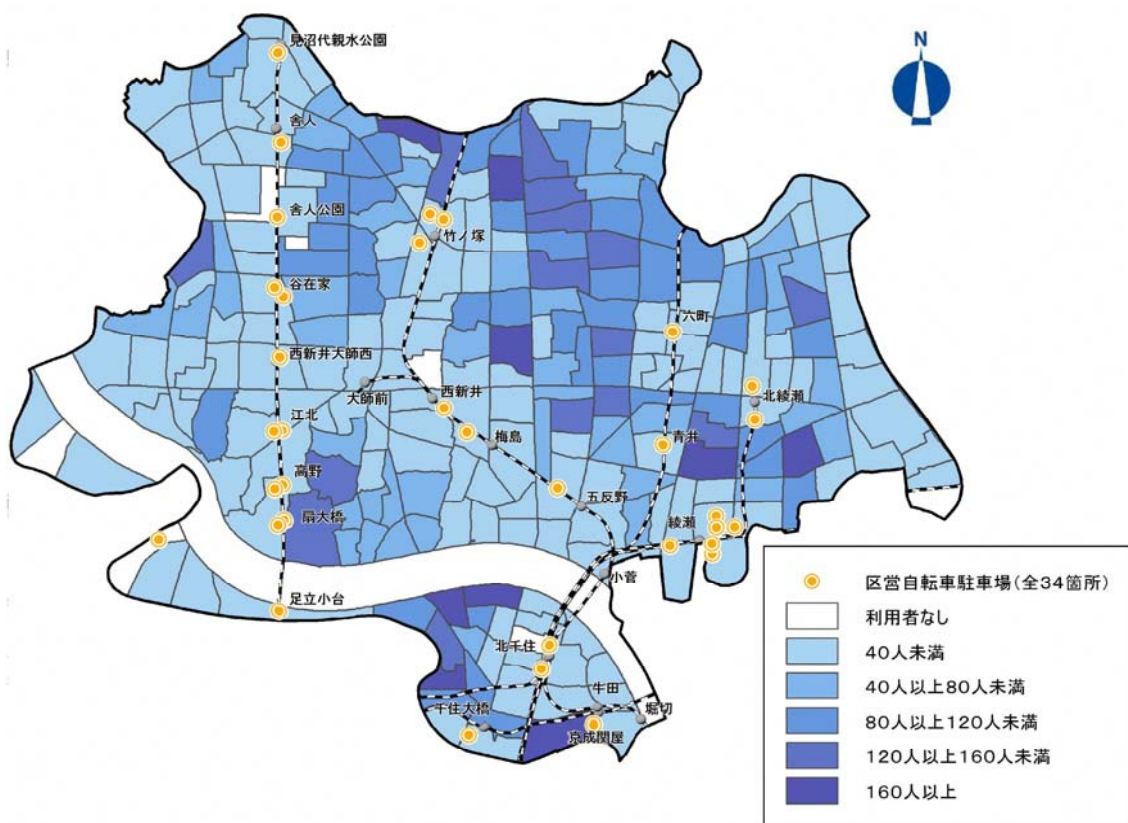


#### (4) 自転車施策の必要性

足立区は平坦な地形で、区全体として自転車利用者数が多くなっています（図2-12）。自転車が関わる事故件数は東京都23区中2番目に多く、自転車走行環境については、約4割の人が「不満」と回答しています。

また、平成29年5月に自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることを目的として「自転車活用推進法」が施行されました。自転車が安全に走行できる道路の整備など、利用環境の向上を図るとともに、自転車の積極的な活用促進が求められています。

【図2-12 区営自転車駐車場の利用者分布図】



※定期利用可能な区営自転車駐車場の定期利用者数を町丁目単位で算出

出典：平成28年度区営自転車駐車場定期利用者のデータ

#### 4. 視点4 超高齢社会に対応した交通サービス

超高齢社会の進展により、移動に制約がある様々な人に対して、安全で快適な移動環境を提供することが必要となっています。

##### (1) 高齢者や障がい者など移動に制約がある人の現状

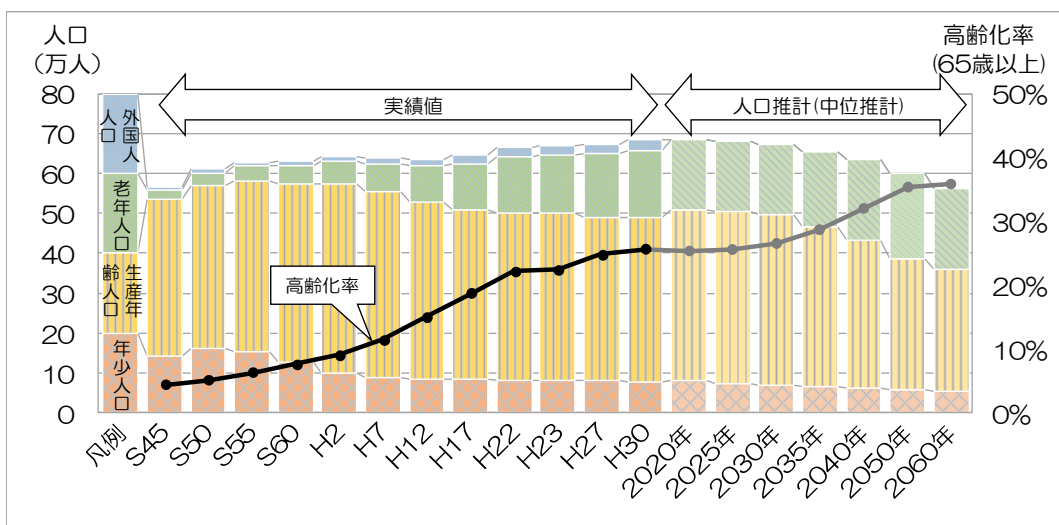
超高齢社会の進展にあわせて、介護保険制度における要支援認定者は増加しています。また、自動車運転免許を自主的に返納する人のうち、約95%以上が高齢者となっています。区の高齢者数、高齢化率は、平成23年から30年にかけて、23,868人増加、2.9ポイントアップしており、今後も増加が見込まれています（表2-1、図2-13）。高齢化率の分布状況では、35%を超える地区も点在しています（図2-14）。

また、高齢者、身体的移動困難者、子育て世帯の買い物や通院に関する不便感では、特に身体的移動困難者が不便と感じる割合が高くなっています（図2-15）。

【表2-1 平成23年と平成30年の足立区の人口変化】

		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)	外国人人口	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30年	人	77,502	410,277	167,942	29,726	685,447
	構成比	11.3%	59.9%	24.5%	4.3%	

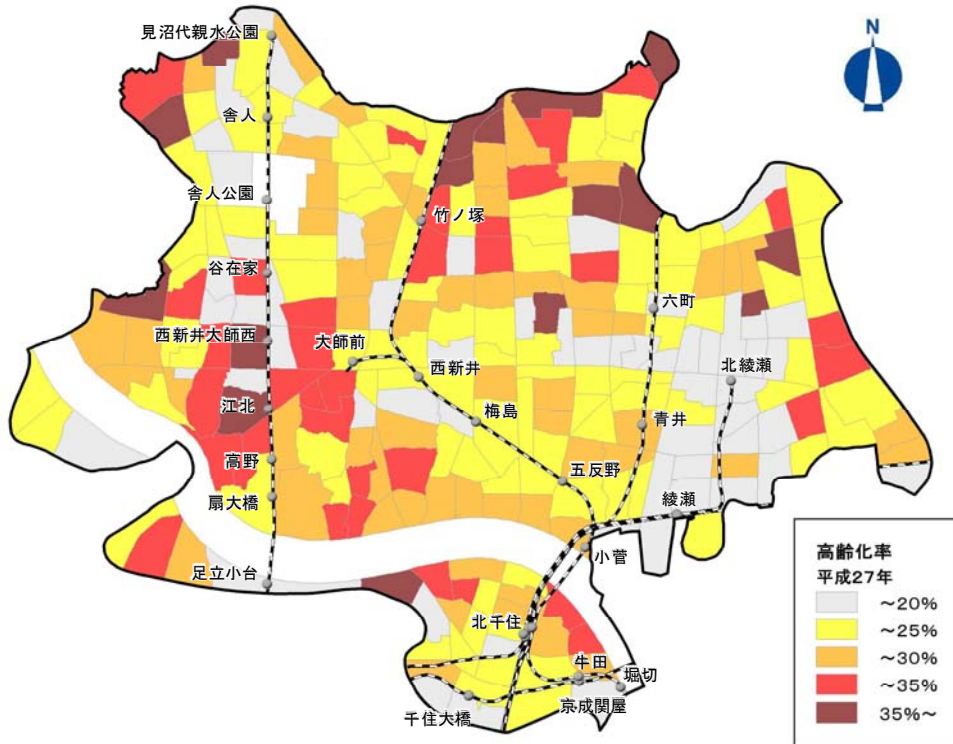
【図2-13 足立区の人口動向】



出典：足立区住民基本台帳、平成27年9月足立区人口推計（中位推計）

（人口は1月1日時点の人口）

【図2-14 高齢化率分布図（平成27年）】



※白地は無居住地域

出典：平成27年の国勢調査結果

【図2-15 移動制約者の移動における不便感】

買い物目的

通院目的

「N=回答数」	0%	25%	50%	75%	100%
高齢者 (N=631)	14		86		
非高齢者 (N=1172)	12		88		
身体的移動困難者 (N=128)	29		71		
非身体的移動困難者 (N=1686)	12		88		
子育て世帯 (N=257)	12		88		
非子育て世帯 (N=1540)	13		87		

■ 不便を感じる □ 不便を感じない

「N=回答数」	0%	25%	50%	75%	100%
高齢者 (N=466)	19		81		
非高齢者 (N=764)	17		83		
身体的移動困難者 (N=130)	44		56		
非身体的移動困難者 (N=1107)	15		85		
子育て世帯 (N=179)	21		79		
非子育て世帯 (N=1048)	17		83		

■ 不便を感じる □ 不便を感じない

平成29年度交通に関する区民意識調査より

注1) 移動制約者：高齢者、身体的移動困難者、子育て世帯

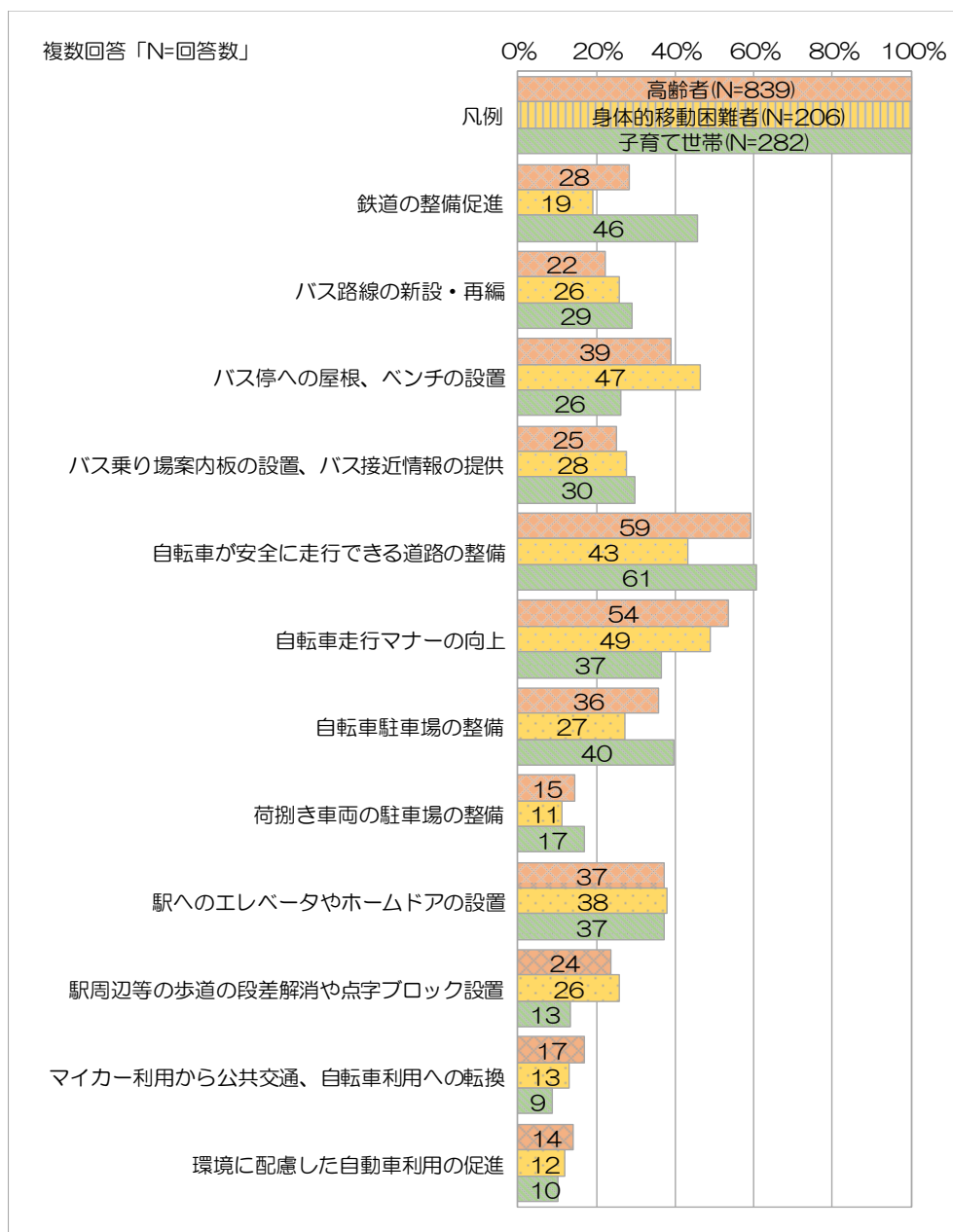
注2) 子育て世帯：0～6歳の未就学児がいる世帯とした

## (2) 移動に制約がある人が求める交通施策

駅へのエレベータやホームドアの設置、バス停への屋根やベンチの設置など、バリアフリーに関する交通関連事業の推進に対する要望が数多く寄せられています。

また、多くの区民が利用する自転車に対しても、安全に走行できる道路整備や走行マナーの向上など多くの要望が寄せられています(図2-16)。

【図2-16 移動に制約がある人の交通に関する要望】



平成 29 年度交通に関する区民意識調査より



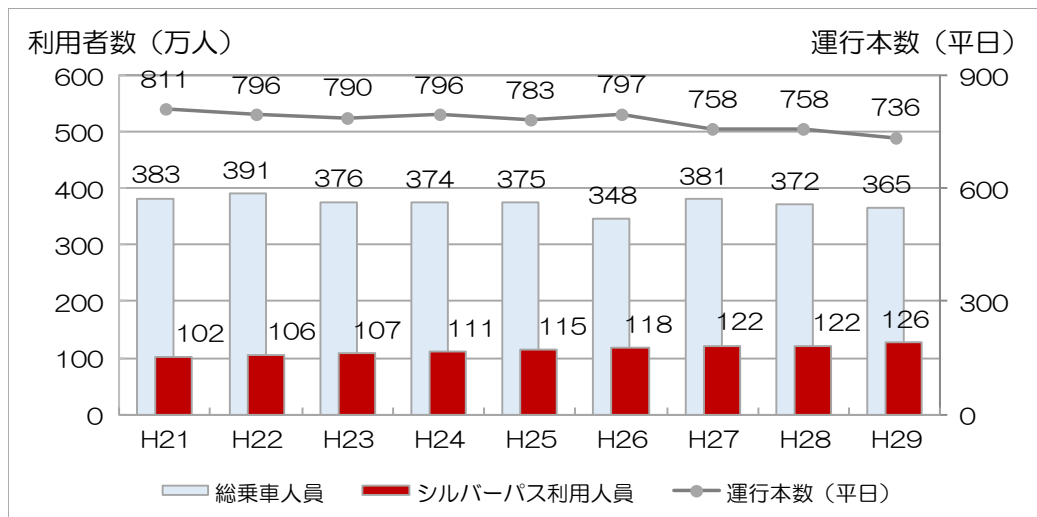
## 5. 視点5 公共交通の利用促進

公共交通の中でもバス交通は高齢者の利用割合が高く、日常生活を支える必要不可欠な公共交通手段です。しかし、利用者の減少により、運行本数が減少するなど課題が顕在化しています。持続可能な公共交通の実現や環境への負荷軽減を推進するためにも、公共交通の利用促進策の検討が必要となっています。

### (1) はるかぜの利用者数と運行本数の推移

シルバーパス利用者数が増加傾向である一方で、運行本数、総乗車数ともに減少しています（図2-17）。

【図2-17 はるかぜの利用者数と運行本数の推移】

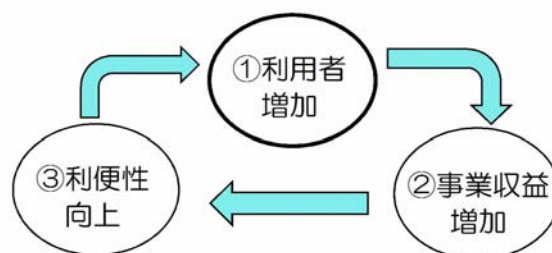


出典：区交通対策課資料

### (2) 公共交通利用促進の必要性

公共交通の利用者が増えることで、事業収益が増加し、運行本数が増えるなど、利便性が向上し、好循環が生まれます（図2-18）。

【図2-18 利用促進策の効果】



持続可能な公共交通の実現

## 6. 計画改定の視点と対応方針のまとめ

計画改定の5つの視点とその対応方針を以下のように整理しました。

### 「視点1」公共交通空白地域等への対応

#### 「対応方針」

必ずしも公共交通空白地域が非空白地域に比べ、移動に関する不便感が高い状況ではないことから、非空白地域も含めた区内の交通不便地域を抽出し交通施策を検討

### 「視点2」バス計画路線の見直し

#### 「対応方針」

区内拠点間の連携を促進するバス路線の構築や、区民ニーズにあった実効性の高いバス路線を検討

### 「視点3」多様な交通手段の活用

#### 「対応方針」

様々な移動ニーズに対応するため、バス以外の交通手段の活用を検討

### 「視点4」超高齢社会に対応した交通サービス

#### 「対応方針」

高齢者や障がい者等の移動制約者が、安全で快適に移動できるバリアフリー等の交通環境整備を検討

### 「視点5」公共交通の利用促進

#### 「対応方針」

持続可能な公共交通の実現や環境負荷軽減を推進するため、公共交通の利用を促進する施策を検討

### 第3章 交通の目指すべき姿と基本目標

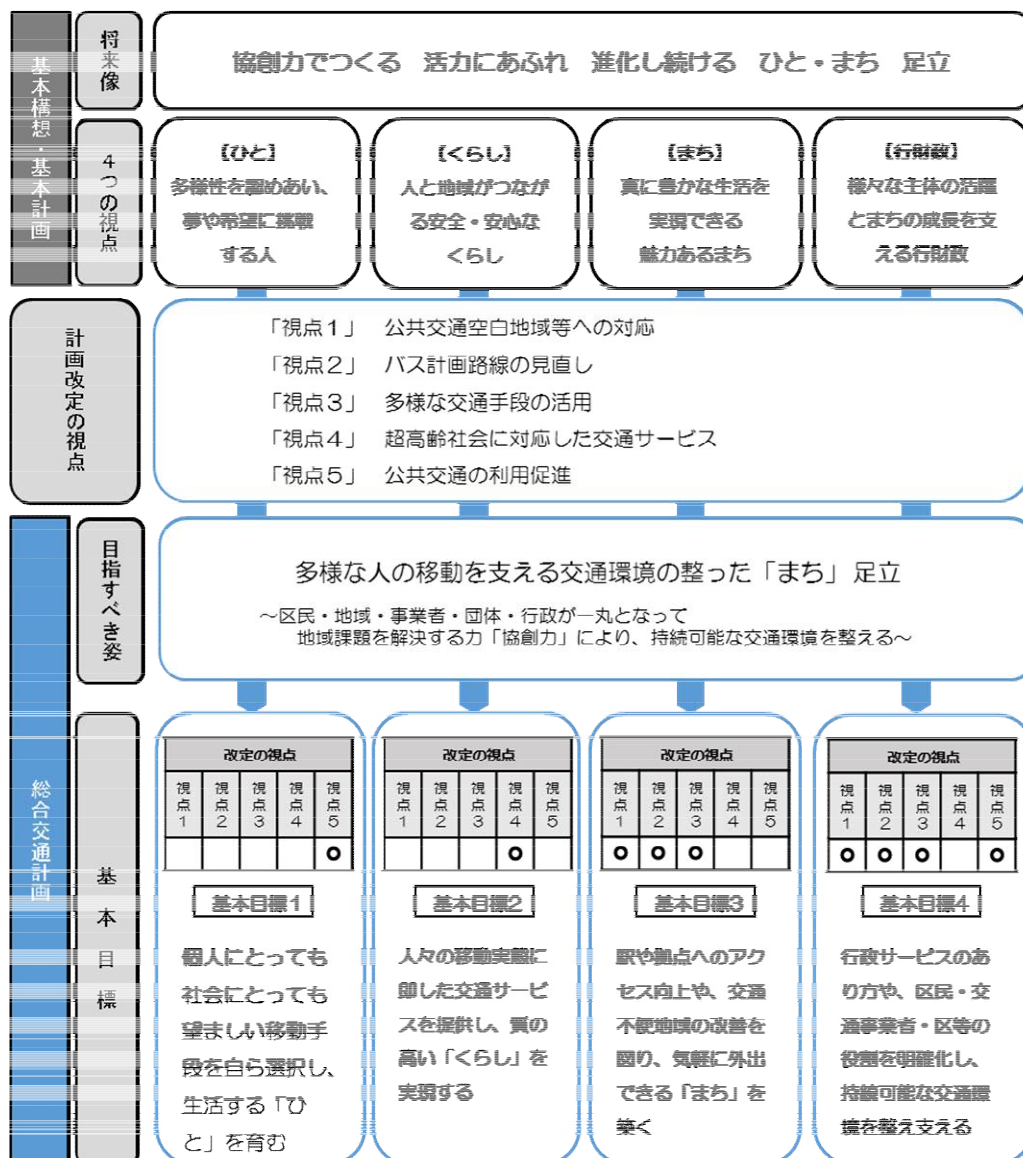
#### 1. 目指すべき姿

本計画では、多様な人々が互いの役割を果たし、区民や地域の関係団体、民間事業者、行政の「協創力」により、持続可能な交通環境を整え、多様な人の移動を支えるまちを実現していくため、以下を足立区の交通の目指すべき姿とします。

#### 【交通の目指すべき姿】

#### 多様な人の移動を支える交通環境の整った「まち」 足立

【図3-1 基本目標の体系図】



## 2. 基本目標

計画改定の視点、交通の目指すべき姿を踏まえ、以下の4つを総合交通計画の基本目標とします。

### 基本目標1【ひと】

個人にとっても社会にとっても望ましい移動手段を自ら選択し、生活する「ひと」を育む

個人的にも社会的にも望ましい移動手段を自ら選択し、実践する（過度な自家用車利用から公共交通・自転車などを利用）「ひと」を育むことを目指します。

### 基本目標2【くらし】

人々の移動実態に即した交通サービスを提供し、質の高い「くらし」を実現する

高齢者や障がい者、子育て世帯などの移動制約者をはじめとする多様な人々の移動実態に応じた交通サービスを検討し、交通環境を整備することで、質の高い「くらし」づくりを推進します。

### 基本目標3【まち】

駅や拠点へのアクセス向上や、交通不便地域の改善を図り、気軽に外出できる「まち」を築く

交通が集中・分散する結節点である鉄道駅拠点などへのアクセス機能向上や、交通不便地域の改善を図り、誰もが安全で快適に移動できる環境をつくり、外出したくなるような「まち」を目指します。

### 基本目標4【行財政】

行政サービスのあり方や、区民・交通事業者・区等の役割を明確化し、持続可能な交通環境を整え支える

区内公共交通基盤を適正に保ち、既存公共交通を維持する方策など、行政サービスのあり方や関係主体の役割を明確化し、持続可能な交通環境を整備するともに支えます。

区は、交通不便地域の改善を図るため、地域やバス事業者と協力し、新たに計画するバスやバス以外の多様な交通手段の導入にあたり、財政支援も含めた対応を検討します。財政支援は、検証運行に対して実施しますが、その後本格運行を行う場合には、検証運行の実績等を元に判断していきます。

## 第4章 交通施策と実施事業

### 1. 交通施策

「ひと」「暮らし」「まち」「行財政」の4つの視点から基本目標を定め、目標を達成するための施策を「公共交通施策」「自転車施策」「交通基盤整備施策」「公共交通利用促進施策」の4施策に整理しました。

### 2. 実施事業

交通施策に基づく個々の事業については、実施時期や実施地区、実施主体の役割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。各事業の内容については次頁以降に記載します。

#### (1) 実施時期

各実施事業の実現の目途を、短期（概ね5年）、中期（概ね10年）、長期（10年以降）に区分しました。

#### (2) 実施地区

事業を実施する地区は、「区内全域で実施するもの」と「地域を特定して実施するもの」に分けました。

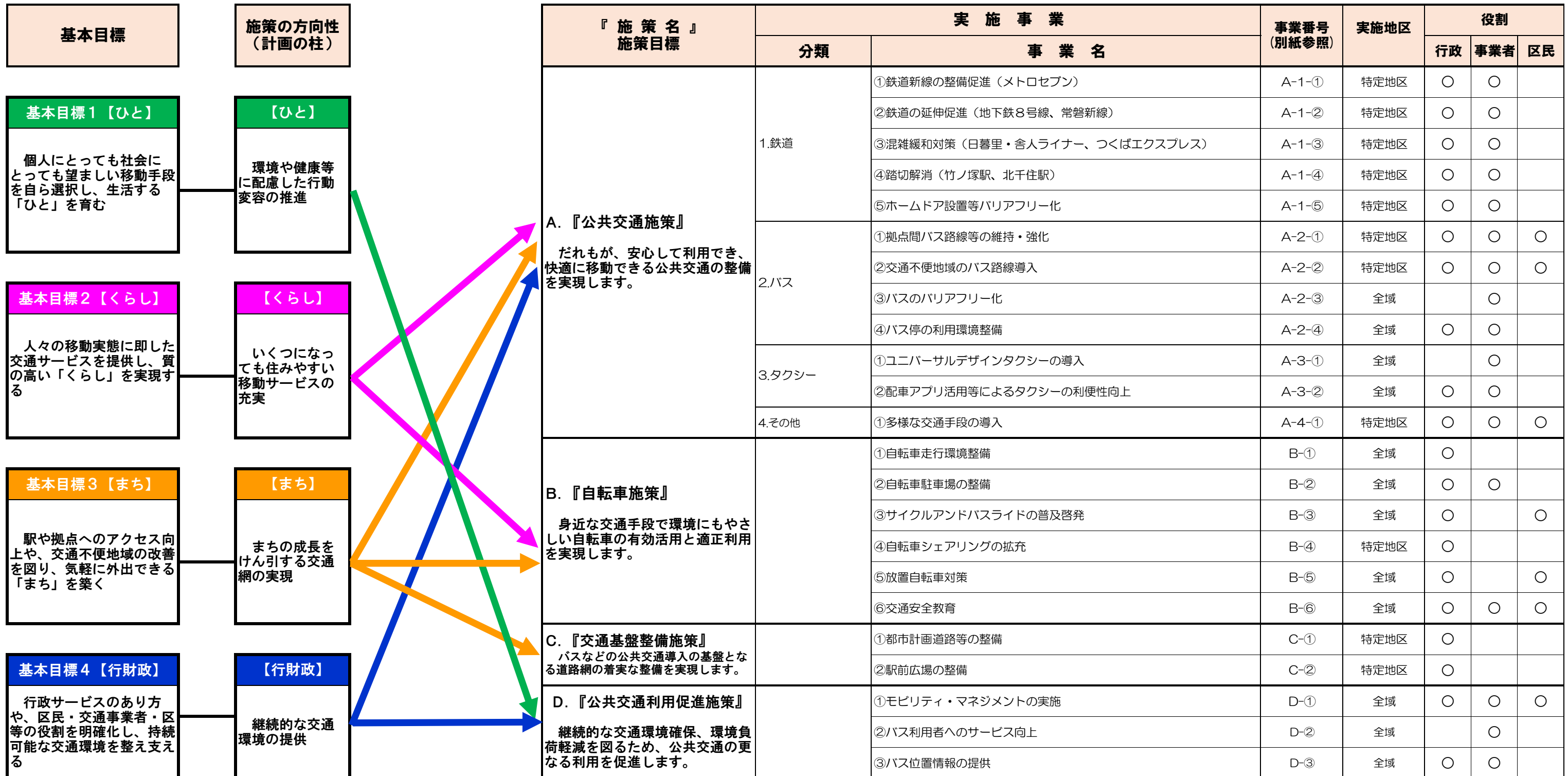
#### (3) 実施主体の役割

事業を実施するにあたり、行政、事業者、区民の役割を明確化しました。役割については、事業主体として直接担うもののほか、事業推進に向けた協力や支援など間接的に担う役割も含んでいます。

# 3. 交通施策と実施事業

## 目指すべき姿

多様な人の移動を支える交通環境の整った「まち」足立 ~区民・地域・事業者・団体・行政が一丸となって地域課題を解決する力「協創力」により、持続可能な交通環境を整える~



# 実施事業に関する「別紙」の見方について

事業番号：A-3-②

施策名：A. 公共交通施策

事業名：配車アプリ活用等によるタクシー

・「実施地区」には、その事業の実施地区を「区全域」または「特定地区」で記載しています。

実施地区	区全域
------	-----

・「現状」には、その事業に関する現在の状況を記載しています。

**【現状】**

タクシーは、鉄道・バス等とともに地域の交通を担う重要な公共交通としての機能を発揮するため、タクシーを気軽に利用することが必要です。

・「進め方」には、事業関係者ごとに、役割や今後の取り組み内容について記載しています。

**【進め方】**

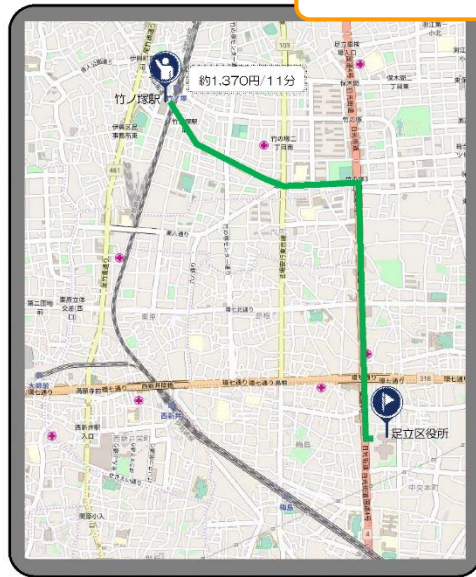
- タクシー事業者**：GPS機能を活用したスマホ配車アプリなど、効率的なタクシーの配車を実現できるよう検討を進めます。
- 足立区**：配車アプリの使い方や電話での予約方法など、タクシーの利便性向上につながる情報を発信します。

**【配車アプリとは】**

名前と電話番号を登録し、タクシーを呼ぶ場所を指定するだけで、今すぐ呼ぶことや、予約すること、料金検索等ができます。待ち時間も表示されます。  
 ※ 東京ハイヤー・タクシー協会は236社20,842台が導入（約67%）  
 （2018年3月時点）

**【画面イメージ】**

・その事業の内容を補足する資料を記載しています。



**【事業スケジュール】**

取り組み	短期	中期	長期
タクシーの利便性向上	継続実施		
配車アプリ等の活用	→		

・「事業スケジュール」には、事業の実施時期を短期、中期、長期に区分して記載しています。なお、項目が複数ある場合には、項目ごとに記載をしています。

事業番号：A-1-①

施策名：A. 公共交通施策

事業名：鉄道新線の整備促進（メトロセブン）

実施地区	特定地区		
<p><b>【現状】</b></p> <p>平成28年4月に国の諮問機関である交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」では、「区部周辺部環状公共交通 葛西臨海公園～赤羽～田園調布」は「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」に位置づけられています。</p> <p>現在、区部周辺部の新たな環状公共交通について東京都と関係区で構成する「区部周辺部環状公共交通都区連絡会」や足立区・葛飾区・江戸川区の3区で構成する「環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会」において、諸課題の解決を図るための検討や情報交換を行っています。</p> <p><b>【進め方】</b></p> <p>足立区：関係自治体等と連携しながら、メトロセブンの実現に向けた調査・研究を行います。</p> <div data-bbox="236 981 1268 1630"><p>メトロセブンの整備</p><p>赤羽</p><p>亀有</p><p>北千住</p><p>日暮里・舎人ライナー</p><p>東武伊勢崎線</p><p>常磐新線</p></div> <p>出典：「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（平成28年4月）」</p>			
<p><b>【事業スケジュール】</b></p>			
取り組み	短期	中期	長期
	概ね5年	概ね10年	10年以降
鉄道新線の整備促進	継続検討		



事業番号：A-1-②

施策名：A. 公共交通施策

事業名：鉄道の延伸促進（地下鉄8号線、常磐新線（つくばエクスプレス））

実施地区	特定地区
------	------

ア 地下鉄8号線（有楽町線）の区内延伸

【現状】

平成28年4月に国の諮問機関である交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、地下鉄8号線（有楽町線）の延伸は、概ね15年後の東京圏の目指すべき姿を実現する上で意義ある路線に位置付けられました。

足立区を通る「押上～野田市間」は、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として、都区部北東部、埼玉県東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待されています。

足立区では、区内延伸への取り組みとして、平成10年から沿線地域住民、議会及び行政が一丸となり「地下鉄8号線整備促進大会」を開催する他、観光イベントにおけるPR活動等を実施し、地下鉄8号線（有楽町線）の区内延伸を目指しています。

【進め方】

足立区：答申の課題として示された「沿線自治体との協調」や「事業性の確保に向けた沿線開発」等の解決に向け、沿線自治体と連携を図り、実現に向け取り組みます。



出典：「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（平成28年4月）」

イ 常磐新線の延伸（秋葉原～東京）

【現状】

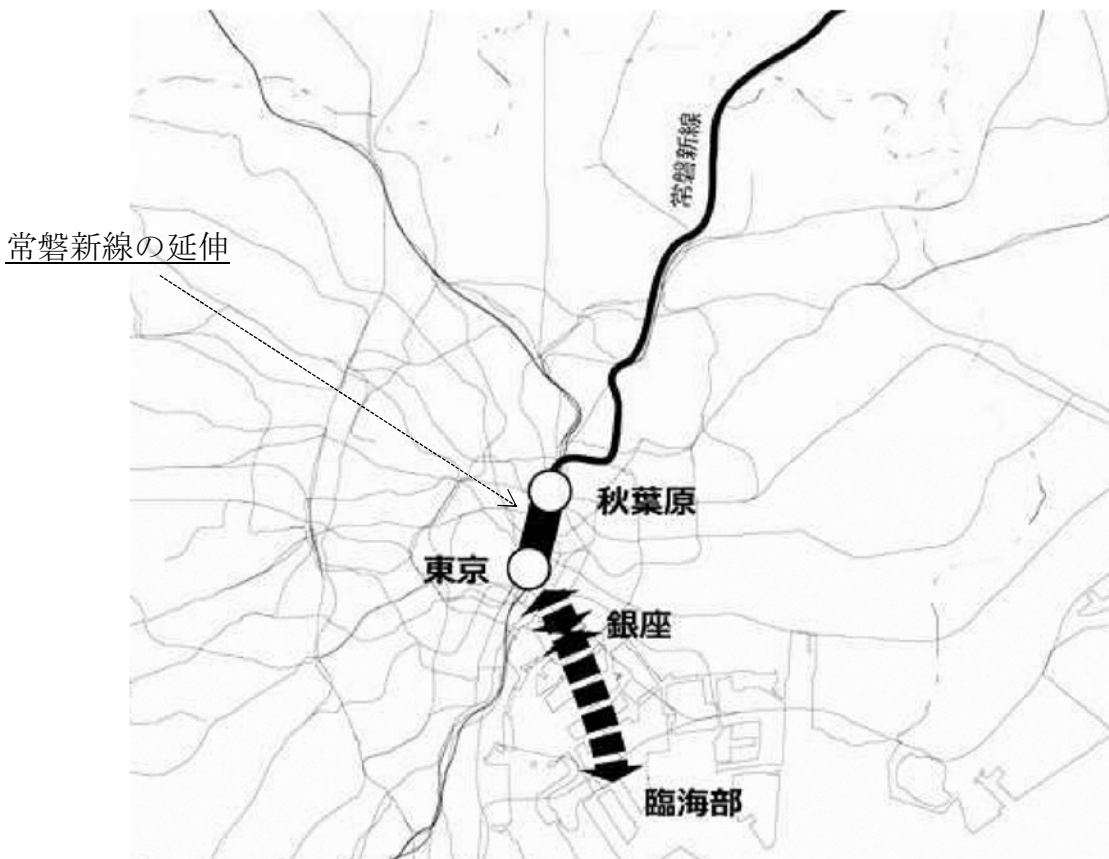
平成28年4月に国の諮問機関である交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、常磐新線の延伸（秋葉原～東京）は、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトに位置づけられました。

また、都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線の一体整備についても同答申では、触れられています。

【進め方】

足立区：引き続き、関係自治体と協力しながら実現に向けた要請活動を行います。

鉄道事業者：答申の内容を踏まえ、必要な検討を行います。



出典：「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（平成28年4月）」

【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
鉄道の延伸促進	継続検討		
ア 地下鉄8号線	→		
イ 常磐新線			

事業番号：A-1-③

施策名：A. 公共交通施策

事業名：混雑緩和対策（日暮里・舎人ライナー、つくばエクスプレス）

実施地区	特定地区
<p data-bbox="167 414 582 459">ア 日暮里・舎人ライナー</p> <p data-bbox="183 504 279 548">【現状】</p> <p data-bbox="167 548 1444 627">足立区を運行する鉄道路線のうち、平成20年3月に開業した日暮里・舎人ライナーは、開業当初の予測を大きく上回る乗降客数を記録しています。</p> <p data-bbox="167 627 1444 884">東京都交通局では、開業以降、車両を増備するとともに、朝ラッシュ時間帯に増発を行うなど、適宜輸送力の増強を図ってきており、ロングシートへの座席の改修など、車内レイアウトも改善しています。また、快適通勤の実現に官民で取り組む「時差Biz」とも連携してオフピーク通勤を促進するキャンペーンを実施するなど、ハード、ソフト両面から混雑対策に取り組んできましたが、最混雑区間におけるピーク1時間当たりの混雑率が187%（平成29年度）と、混雑が解消されていません。</p> <p data-bbox="183 929 311 974">【進め方】</p> <p data-bbox="191 974 1444 1176">鉄道事業者：朝ラッシュ時間帯の混雑緩和を図るため、2019年度末までに、座席を全てロングシートとし、全ての車両に車椅子スペース又はフリースペースを設けた新型車両を導入し2編成増備します。また、時差Bizと連携してオフピーク通勤を促進するキャンペーンを実施するなど、引き続きハード・ソフト両面から混雑対策に取り組めます。</p> <p data-bbox="191 1176 1444 1265">足立区：区のホームページやSNSなどで混雑緩和に関する取り組みについて、情報発信を行います。</p> <p data-bbox="470 1355 1141 1400">【全席ロングシート化されている320形の車内】</p>  <p>The image shows the interior of a train car, specifically a 320-series car, where all seats have been converted to long seats. The view is from the aisle looking towards the front of the car. The seats are blue with orange accents. There are handrails and overhead luggage racks visible. The floor is blue with a white square marking in the center of the aisle.</p>	

## イ つくばエクスプレス

### 【現状】

2020年春から新型車両を導入し5編成増備を行い、朝ラッシュ時間帯1時間の運行本数を現行の22本から25本に増やして混雑緩和を図ること、また、平成29年度末までにボックスシートのある車両は23編成中16編成がロングシート化され、残り7編成についてもロングシート化を進めていくとの見解が示されています。

### 【進め方】

鉄道事業者：車両編成8両化の検討を進めていきます。また、「時差Biz」等のオフピーク通勤に関する取り組みを継続します。

足立区：混雑緩和対策に関する取り組みについて、区のホームページやSNSなどで情報発信を行います。

【2020年春から運行予定新型車両イメージ図】



### 【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
混雑緩和対策 ア 日暮里舎人ライナー	新型車両導入（2019年度末まで） 目標値：18編成から20編成 →		
	混雑緩和対策 継続実施 →		
イ つくばエクスプレス	新型車両導入や増便(2020年春) 目標値：37編成から42編成 →		
	混雑緩和対策 継続実施 →		

事業番号：A-1-④

施策名：A. 公共交通施策

事業名：踏切解消（竹ノ塚駅、北千住駅）

実施地区	特定地区
------	------

【現状】

竹ノ塚駅や北千住駅で、ピーク時遮断時間が40分以上の開かずの踏切が存在し、道路渋滞の発生や地域の分断による生活の不便性、踏切事故の危険性等の問題が発生しています。

【進め方】

足立区：踏切解消に向け、竹ノ塚駅付近の連続立体交差事業の着実な事業推進を鉄道事業者と連携し進めます。北千住駅の踏切解消については、鉄道と道路の立体交差化をエリアデザイン計画の中で検討します。

竹ノ塚駅大踏切



北千住駅大踏切（補助139号線）




【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
踏切解消			
竹ノ塚駅付近	連続立体交差事業 (踏切解消 2021年度末まで)		
北千住駅付近	立体交差化の検討		

事業番号：A-1-⑤

施策名：A. 公共交通施策

事業名：ホームドア設置等バリアフリー化

実施地区	特定地区																																														
<p><b>【現状】</b></p> <p>鉄軌道駅のバリアフリーに関しては、「東京都福祉のまちづくり条例」に基づき、高齢者、障がい者等を含むすべての人が安全に安心して車両へ円滑に乗降できるよう配慮した構造とする必要があります。特に視覚障がい者の転落防止措置等の配慮を必要とする考え方が示されています。</p> <p>現在、区内の駅では、TX全駅、日暮里・舎人ライナー全駅、東京メトロ千代田線・北綾瀬駅（1番線）、綾瀬駅（0番線）においてホームドアが設置されているものの、区内全駅における設置には至っていません。</p> <p>また、国の移動等円滑化の促進に関する基本方針では、1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅は、2020年度までのバリアフリー化が求められており、区内では東武スカイツリーライン堀切駅が未対応となっています。</p> <p><b>【進め方】</b></p> <p>足立区：足立区鉄道駅ホームドア等整備事業費補助金交付要綱に基づき、鉄道事業者に事業費の補助を行います。堀切駅のバリアフリー化についても鉄道事業者と協力しながら実現に向け検討を行います。</p> <p>鉄道事業者：ホームドア設置に向け、国・関係自治体と協力しながら、計画的に整備を進めます。</p> <p><b>【ホームドアの設置事例（TX青井駅）】</b> <span style="float: right;"><b>【設置予定箇所】</b></span></p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>路線</th> <th>設置時期</th> <th>駅名</th> <th>箇所数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>日比谷線</td> <td>短期</td> <td>北千住駅(5.6.7番線) ※ホームの管轄は東武鉄道</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>千代田線</td> <td>短期</td> <td>北千住駅、綾瀬駅</td> <td>2箇所</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">東武スカイツリーライン</td> <td>短期</td> <td>北千住駅(5.6.7番線)</td> <td>1箇所</td> </tr> <tr> <td>中・長期</td> <td>北千住駅(1～4番線、特急ホーム)、小菅駅、五反野駅、梅島駅、西新井駅、竹ノ塚駅</td> <td>6箇所</td> </tr> <tr> <td>未定</td> <td>牛田駅、堀切駅、西新井駅（大師線）、大師前駅</td> <td>4箇所</td> </tr> <tr> <td>常磐線</td> <td>中・長期</td> <td>北千住駅</td> <td>1箇所</td> </tr> <tr> <td>京成本線</td> <td>未定</td> <td>千住大橋駅、京成関屋駅</td> <td>2箇所</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p><b>【事業スケジュール】</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>取り組み</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">ホームドア</td> <td>日比谷線、千代田線、東武スカイツリーラインの駅の一部 目標値：3箇所</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">目標値：7箇所</td> <td rowspan="2"></td> </tr> <tr> <td>その他の駅</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">バリアフリー化</td> <td>継続検討 堀切駅</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		路線	設置時期	駅名	箇所数	日比谷線	短期	北千住駅(5.6.7番線) ※ホームの管轄は東武鉄道	—	千代田線	短期	北千住駅、綾瀬駅	2箇所	東武スカイツリーライン	短期	北千住駅(5.6.7番線)	1箇所	中・長期	北千住駅(1～4番線、特急ホーム)、小菅駅、五反野駅、梅島駅、西新井駅、竹ノ塚駅	6箇所	未定	牛田駅、堀切駅、西新井駅（大師線）、大師前駅	4箇所	常磐線	中・長期	北千住駅	1箇所	京成本線	未定	千住大橋駅、京成関屋駅	2箇所	取り組み	短期	中期	長期	ホームドア	日比谷線、千代田線、東武スカイツリーラインの駅の一部 目標値：3箇所	目標値：7箇所		その他の駅	バリアフリー化	継続検討 堀切駅					
路線	設置時期	駅名	箇所数																																												
日比谷線	短期	北千住駅(5.6.7番線) ※ホームの管轄は東武鉄道	—																																												
千代田線	短期	北千住駅、綾瀬駅	2箇所																																												
東武スカイツリーライン	短期	北千住駅(5.6.7番線)	1箇所																																												
	中・長期	北千住駅(1～4番線、特急ホーム)、小菅駅、五反野駅、梅島駅、西新井駅、竹ノ塚駅	6箇所																																												
	未定	牛田駅、堀切駅、西新井駅（大師線）、大師前駅	4箇所																																												
常磐線	中・長期	北千住駅	1箇所																																												
京成本線	未定	千住大橋駅、京成関屋駅	2箇所																																												
取り組み	短期	中期	長期																																												
ホームドア	日比谷線、千代田線、東武スカイツリーラインの駅の一部 目標値：3箇所	目標値：7箇所																																													
	その他の駅																																														
バリアフリー化	継続検討 堀切駅																																														

事業番号：A-2-①

施策名：A. 公共交通施策

事業名：拠点間バス路線等の維持・強化

実施地区	特定地区		
<p><b>【現状】</b></p> <p>足立区では、「綾瀬・北綾瀬」「六町」「江北」「花畑」「千住」「西新井・梅島」「竹の塚」の7つのエリアを対象に、まちの特徴・魅力や求めるべき将来像などをエリアデザインとしてとりまとめ、街の更なる魅力の向上を進めています。</p>			
<p><b>【進め方】</b></p> <p>足立区・バス事業者：2021年度に開設予定となっている花畑の文教大学、江北の大学病院等の新規需要が見込まれる拠点や都市計画道路の整備状況を踏まえ、拠点間バスネットワークの強化に向け検討を進めます。また公共交通を維持するために、交通事業者と連携しながら積極的な情報発信など利用促進に関する取組みを進めます。</p> <p>区 民：拠点間の交通ネットワーク維持のため、モビリティ・マネジメントを実践していきます（事業番号D-①P50参照）。</p>			
<p><b>【拠点間バス路線検討図】</b></p>			
<p><b>【事業スケジュール】</b></p>			
<p>取り組み</p> <p>拠点間バス路線等の維持・強化</p>	<p>短期</p> <p>文教大学・東京女子医大病院の開設（2021年度予定）に合わせたバス路線検討</p> <p>都市計画道路の整備や新たな拠点開発に合わせたバス路線の再編検討</p>	<p>中期</p>	<p>長期</p>

事業番号：A-2-②

施策名：A. 公共交通施策

事業名：交通不便地域のバス路線導入

実施地区	特定地区								
<p><b>【現状】</b> 区民意識調査より、交通空白地域に限らず、日常生活の移動における不便度が高い地域を抽出し、中でも、不便を解消する手段としてバス交通に対するニーズが高い地域につき、実効性の高いバス交通の導入が必要です。</p> <p><b>【進め方】</b> 行政、バス事業者、地域が連携し「地域公共交通検討会（仮称）」を立ち上げ、運行計画の検討や検証運行を実施しながら不便度解消に資するバス交通導入を目指します。</p> <p>足立区：「地域公共交通検討会（仮称）」を立ち上げ、地域やバス事業者と協力し、バスの運行計画検討や検証運行を行います。これらに必要な財政支援については、バス事業者等と協議の上実施します。 なお、検証運行の実績等を元に、本格運行の実施の有無や財政支援について判断していきます。</p> <p>バス事業者：バス運行の最適なルートや収支予測など、事業者としての立場から技術的助言を行います。</p> <p>区民：地域全体の利便性向上を目指し、地域における不便実態やバス需要を集約します。また、利用促進活動を推進します。</p> <p><b>【事業イメージ】</b></p> <pre>graph TD; Admin[行政] -- 検討会の開催 --&gt; Committee[『地域公共交通検討会(仮称)』]; Region["地域 (区民、企業、医療機関、 福祉関連施設、大学、NPO等)"]; Operator["事業者 (バス事業者)"]; Region --&gt; Committee; Operator --&gt; Committee; Committee --&gt; Step1[1. 運行計画等の検討]; Step1 --&gt; Step2[2. 検証運行の実施]; Step2 --&gt; Step3[3. 評価、見直し]; Step3 --&gt; Step4[4. 本格運行];</pre>									
<p><b>【事業スケジュール】</b></p> <table border="1"><thead><tr><th data-bbox="188 1778 445 1823">取り組み</th><th data-bbox="445 1778 772 1823">短期</th><th data-bbox="772 1778 1099 1823">中期</th><th data-bbox="1099 1778 1426 1823">長期</th></tr></thead><tbody><tr><td data-bbox="188 1823 445 1993">交通不便地域のバス路線導入</td><td colspan="3" data-bbox="445 1823 1426 1993">● 対象地域での検討を順次実施 組織の立ち上げ→運行計画検討→検証運行→本格運行</td></tr></tbody></table>		取り組み	短期	中期	長期	交通不便地域のバス路線導入	● 対象地域での検討を順次実施 組織の立ち上げ→運行計画検討→検証運行→本格運行		
取り組み	短期	中期	長期						
交通不便地域のバス路線導入	● 対象地域での検討を順次実施 組織の立ち上げ→運行計画検討→検証運行→本格運行								



事業番号：A-2-③

施策名：A. 公共交通施策

事業名：バスのバリアフリー化

実施地区 | 区全域

【現状】

区内では、誰もが利用しやすいノンステップバスが運行していますが、一部の車両ではバリアフリー化を始めた当時主流であったワンステップバスが走行しており、全てのバスがノンステップにはなっていない状況です。

【進め方】

バス事業者：高齢者、障がい者、車いす利用者、小さなお子様をお連れの方、ベビーカー利用者など、誰もが利用しやすいノンステップバスを、順次導入します。

【バス車両のワンステップ事例】



【バス車両のノンステップ事例】



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
区内全運行バスのノンステップ化	継続実施		
	→		

事業番号：A-2-④

施策名：A. 公共交通施策

事業名：バス停の利用環境整備

実施地区	区全域
------	-----

【現状】

障がいのある方や高齢者など、誰もがバスを利用しやすい環境を整備するため、バス停にベンチや上屋、点字ブロックの設置を進めています。

【進め方】

足立区・バス事業者：ベンチについては、歩行者の移動に支障が無く、地下埋設物が無い等の条件が整う箇所において設置します。点字ブロックは、歩道が整備されているバス停で設置します。上屋については、交通広場の整備等にあわせて設置します。整備にあたっては、多くの利用者の滞留が見込まれる場所（駅周辺等）や高齢者が多数利用する施設の周辺（福祉施設、病院等）を優先的に行います。

【整備バス停イメージ】



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
バス停の利用環境整備	継続実施 目標値：ベンチ 25 箇所、 点字ブロック 125 箇所	目標値：ベンチ 14 箇所、点字ブ ロック 73 箇所	
はるかぜ			
路線バス	継続実施		

事業番号：A-3-①

施策名：A. 公共交通施策

事業名：ユニバーサルデザインタクシーの導入

実施地区 | 区全域

【現状】

ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）とは、足腰の弱い高齢者、車いす利用者、ベビーカー利用者、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい「みんなにやさしい新しいタクシー車両」です（運賃料金は一般のタクシーと同じです）。現在、UDタクシーの普及が進んでいます。

【進め方】

タクシー事業者：誰もが快適に利用できるUDタクシーの更なる普及を進めます。

※ 都全域(島しょ部含む)約3万台の法人タクシーのうち、1万台を2020年までに導入目標

※ 区内におけるUDタクシー総台数は327台（2018年3月時点）

【ユニバーサルデザインタクシーのイメージ】



出典：国土交通省ホームページ



出典：東京ハイヤー・タクシー協会

【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
ユニバーサルデザイン タクシーの導入	目標値：1万台（都内） （2020年まで）	継続実施	

→

事業番号：A-3-②

施策名：A. 公共交通施策

事業名：配車アプリ活用等によるタクシーの利便性向上

実施地区 | 区全域

【現状】

タクシーは、鉄道・バス等とともに地域の交通を担う重要な交通機関の1つです。地域公共交通としての機能を発揮するため、タクシーを気軽に利用できるサービスを整えていく必要があります。

【進め方】

タクシー事業者：GPS機能を活用したスマホ配車アプリなど、効率的なタクシーの配車を実現できるよう検討を進めます。

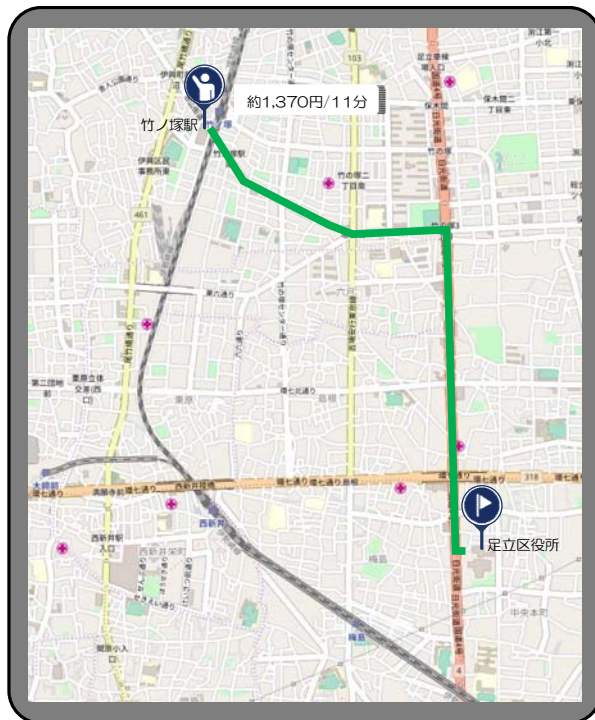
足立区：配車アプリの使い方や電話での予約方法など、タクシーの利便性向上につながる情報を発信します。

【配車アプリとは】

名前と電話番号を登録し、タクシーを呼ぶ場所を指定するだけで、今すぐ呼ぶことや、予約すること、料金検索等ができます。待ち時間も表示されます。

※ 東京ハイヤー・タクシー協会は236社20,842台が導入（約67%）  
（2018年3月時点）

【画面イメージ】



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
タクシーの利便性向上	継続実施		
配車アプリ等の活用			

事業番号：A-4-①

施策名：A. 公共交通施策

事業名：多様な交通手段の導入

実施地区	特定地区								
<p><b>【現状】</b> 路線バスやコミュニティバスは、不特定多数の需要に対応した手段であり、一定規模の需要量が見込まれる場合に効率的・効果的な運送が可能となります。区民の移動ニーズが多様化する中、不便実態や需要に応じた交通手段の導入が必要です。</p> <p><b>【進め方】</b> 交通不便度が高くバスに対する需要が少ない地域において、行政、交通事業者、地域が連携し「地域公共交通検討会（仮称）」を立ち上げ、運行計画の検討や検証運行を実施しながら不便解消に資する交通手段の導入を目指します。</p> <p>足立区：「地域公共交通検討会（仮称）」を立ち上げ、地域や交通事業者と協力し、運行計画検討や検証運行を行います。これらに必要な財政支援については、交通事業者等と協議の上実施します。 なお、検証運行の実績等を元に、本格運行の実施の有無や財政支援について判断していきます。</p> <p>交通事業者：最適なルートや収支予測など、事業者としての立場から技術的助言を行います。</p> <p>区民：地域全体の利便性向上を目指し、地域における不便実態や需要を集約します。また、利用促進活動を推進します。</p> <p><b>【事業イメージ】</b></p> <p><b>【事業スケジュール】</b></p> <table border="1"><thead><tr><th>取り組み</th><th>短期</th><th>中期</th><th>長期</th></tr></thead><tbody><tr><td>多様な地域公共交通の検討</td><td colspan="3">● 対象地域での検討を順次実施 組織の立ち上げ→運行計画検討→検証運行→本格運行</td></tr></tbody></table>		取り組み	短期	中期	長期	多様な地域公共交通の検討	● 対象地域での検討を順次実施 組織の立ち上げ→運行計画検討→検証運行→本格運行		
取り組み	短期	中期	長期						
多様な地域公共交通の検討	● 対象地域での検討を順次実施 組織の立ち上げ→運行計画検討→検証運行→本格運行								

事業番号：B-①

施策名：B. 自転車施策

事業名：自転車走行環境整備

実施地区 | 区全域

【現状】

足立区は平坦な地形であり自転車利用者が多く、鉄道駅周辺などでは自転車の事故も多く発生しているため、安全で快適な利用環境整備が必要となっています。

【進め方】

足立区：短期的には区の主要駅である竹ノ塚駅、六町駅、綾瀬駅周辺等において整備を進め、中・長期的には都市計画道路等広域なネットワークの整備を進めます（西新井駅、北千住駅地区は整備済み）。整備手法としては、「自転車専用通行帯」、「自転車ナビマークを単体で設置するもの」、「自転車ナビマークに自転車ナビラインを混在させて設置するもの」等があります。整備手法の選定にあたっては関係機関と協議を行い、歩行者、自転車、自動車それぞれの安全性に配慮した上で、道路幅員等に応じ自転車走行環境の整備を進めます。

【自転車走行環境の整備事例】

おしべ通り（自転車専用通行帯） | 西新井駅周辺（ナビライン、ナビマーク）



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
自転車走行環境の整備 自転車専用通行帯、ナビライン、ナビマーク等の整備	主要駅周辺等（5地区）	都市計画道路等	
	→		→

※自転車専用通行帯：道路上に設置される自転車の走行空間を示す帯状の青色の路面表示

※自転車ナビライン：車道の進行方向左側に設置される路面表示で、自転車の走行位置と進行方向を示す青色矢印

※自転車ナビマーク：車道の進行方向左側に設置される路面表示で、自転車の走行位置と進行方向を示す白色矢印と自転車マーク

事業番号：B-②

施策名：B. 自転車施策

事業名：自転車駐車場の整備

実施地区	区全域
------	-----

【現状】

区では、違法駐輪の解消を図り、道路の安全かつ円滑な利用を確保するため、駐輪施設の整備を進めています。

【進め方】

足立区：自転車の利用状況や民営自転車駐車場の設置状況を勘案して、自転車駐車場の新設を進めます。また駐輪施設の改修に合わせて、子ども乗せ自転車等に対応した施設の拡充に取り組みます。

民間事業者：「足立区民営自転車等駐車場設置補助金」制度を活用した民営自転車駐車場の整備促進を進めます。

【自転車駐車場の整備事例】

大型車対応駐車スペース



民営自転車駐車場



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
自転車駐車場の整備 区営（新設・改修）	継続実施 (2020年度末まで3箇所)		
民営（新設・増改築）	継続実施 (2箇所程度/年)		

事業番号：B-③

施策名：B. 自転車施策

事業名：サイクルアンドバスライドの普及啓発

実施地区 | 区全域

【現状】

サイクルアンドバスライドとは、出発地点（自宅など）から自転車で最寄りのバス停まで行き、バス停付近の自転車駐車場に駐車し、バスに乗り換えて目的地に向かうことです。現在区内にはサイクルアンドバスライドの活用が可能な自転車駐車場は9か所あります（例：宮城二丁目、椿二丁目、西新井六丁目等）。

【進め方】

- 足立区 : サイクルアンドバスライドの存在や役割をPRし、民間事業者と協力しながら自転車利用者の公共交通利用を促進します。
- 区 民 : サイクルアンドバスライドを上手に活用して、積極的に公共交通を利用します。

【サイクルアンドバスライドの整備事例】



(設置場所：宮城二丁目4番、都営バス宮城三丁目バス停まで約50m)

【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
サイクルアンドバスライドの普及啓発	継続実施		
情報発信による利用促進	→		



事業番号：B-④

施策名：B. 自転車施策

事業名：自転車シェアリングの拡充

実施地区	特定地区
<p><b>【現状】</b></p> <p>ア. コミュニティサイクル「あだちやり」 竹の塚西、大師前、舎人公園駅下の3箇所の自転車駐車場において、相互乗り入れ可能なコミュニティサイクルを実施しています。</p> <p>イ. レンタサイクル 北千住南自転車駐車場において、1か月単位で借りられるレンタサイクルを実施しています。</p> <p><b>【進め方】</b></p> <p>足立区：公共交通機関の補完、観光振興や産業振興等の視点を踏まえ、より効果的な自転車利用の促進を目指し、コミュニティサイクルの拡充や民間事業者との連携による近隣自治体と相互乗り入れ可能なシェアサイクルの導入を検討します。</p> <p><b>【コミュニティサイクルの導入事例】</b></p> <div data-bbox="272 1131 647 1621"></div> <div data-bbox="673 1131 1337 1621"></div>	

事業番号：B-⑤

施策名：B. 自転車施策

事業名：放置自転車対策

実施地区	区全域										
【現状】	<p>駅周辺に放置された自転車は、路線バス、消防車、救急車等の通行に支障をきたし、歩行者（特に高齢者や障がいをお持ちの方）の通行を妨げ、非常に危険です。</p> <p>足立区では、放置自転車対策業務と駐輪場の管理運営業務を一体化した総合自転車対策業務を実施し、効率的な街頭指導及び撤去活動を行っています。さらに、家庭で不要になった自転車を路上に放置させない対策として、所定の場所に持ち込むことにより無料で自転車の引き取りを行っています。</p>										
【進め方】	<p><b>足立区</b>：23区で最も低い放置率を維持していくため、街頭指導員を効果的に配置することにより、駐輪場への誘導、店舗への指導を強化します。また関係機関と連携して自転車の施錠を周知し、自転車盗難の抑制に取り組みます。自転車盗難を抑制することで、盗難後にそのまま放置される自転車を削減します（平成29年度足立区自転車放置率：0.3%）。</p> <p><b>区民</b>：自転車の施錠を徹底し、自転車を放置することなく駐輪場を積極的に活用します。</p>										
【放置自転車対策の事例】	無料引き取りポスター	放置自転車対策の取組み状況									
											
【事業スケジュール】	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="183 1848 550 1892">取り組み</th> <th data-bbox="550 1848 837 1892">短期</th> <th data-bbox="837 1848 1133 1892">中期</th> <th data-bbox="1133 1848 1428 1892">長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="183 1892 550 2027">放置自転車対策</td> <td data-bbox="550 1892 837 2027">継続実施</td> <td data-bbox="837 1892 1133 2027"></td> <td data-bbox="1133 1892 1428 2027"></td> </tr> </tbody> </table>			取り組み	短期	中期	長期	放置自転車対策	継続実施		
取り組み	短期	中期	長期								
放置自転車対策	継続実施										

事業番号：B-⑥

施策名：B. 自転車施策

事業名：交通安全教育

実施地区 | 区全域

【現状】

足立区では、幼稚園・保育園で交通安全教室を実施し、正しい道路の歩き方や横断歩道の渡り方を学びます。小学校では、「自転車安全運転免許証発行事業」、中・高等学校では、「スタントマンを活用した体験型交通安全教室」を実施し、交通安全意識の普及及び徹底に向けた取り組みを行っています。

また、大人に対する交通安全啓発として、地域での「スタントマンを活用した体験型交通安全教室」の実施や、高齢者に対する「住区センター巡回交通啓発活動」等を行っています。

【進め方】

足立区・警察：交通安全教育を継続して実施するとともに、より多くの区民が交通安全教育を受ける機会を創出して交通事故の防止を進めます。

交通事業者：行政と連携しながら積極的に交通安全教育に参画し、交通安全の防止に取り組みます。

区 民：交通安全教育を通して、交通ルールやマナーを正しく理解し実践します。

【交通安全教育の様子】



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
交通安全教育	継続実施		
交通安全教室等の実施	➔		

事業番号：C-①

施策名：C. 交通基盤整備施策

事業名：都市計画道路等の整備

実施地区	特定地区
------	------

【現状】

都市計画道路は、まちの骨格を形成し、活力のあるまちづくり、安心して暮らせる場を作り出す施設です。東京都と23区は、区部における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画：平成28年度から平成37年度まで）に基づき、計画的に整備を進めています。

事業中の区施行の路線は、補助第138号線（環七南通り：関原三丁目）と主要区画道路②（亀田トレイン通り：西新井栄町一丁目）、補助第258号線（環七北通り：六町加平橋六町側）、区画街路14号線（西竹の塚二丁目）であり、その他、都施行や区画整理事業で行う路線もあります。

用地測量中の補助第256号線（花畑大橋通り）は、2019年度に事業認可を取得する予定です。

【進め方】

東京都・足立区：地権者や地域住民の理解と協力を得ながら、今後も事業を進めます。歩道や車道の整備とともに、無電柱化を行います。



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
都市計画道路等の整備			
・補助第258号、138号	継続実施		
・主要区画道路②			
・区画街路14号	継続実施		
・その他の計画路線			

事業番号：C-②

施策名：C. 交通基盤整備施策

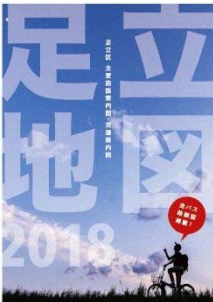

事業名：駅前広場の整備

実施地区	特定地区		
<p><b>【現状】</b> 駅の交通結節点機能の向上を図るため、駅前広場の整備を進めています。</p> <p><b>【進め方】</b> 足立区：都市計画マスタープランで駅前広場整備の対象箇所として位置づけられている竹ノ塚駅、西新井駅西口、牛田・京成関屋駅、北綾瀬駅において、地域や交通管理者、交通事業者と連携を図り整備を進めます。</p> <p><b>【駅前広場の整備事例】</b></p> <table border="0" data-bbox="351 851 1292 896"><tr><td style="text-align: center;"><u>千住大橋駅前広場</u></td><td style="text-align: center;"><u>北千住駅東口駅前広場</u></td></tr></table> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"></div>		<u>千住大橋駅前広場</u>	<u>北千住駅東口駅前広場</u>
<u>千住大橋駅前広場</u>	<u>北千住駅東口駅前広場</u>		
<p><b>【事業スケジュール】</b></p>			
取り組み	短期	中期	長期
駅前広場の整備			
竹ノ塚駅西口	継続検討・実施		
竹ノ塚駅東口、西新井駅西口、牛田・京成関屋駅、北綾瀬駅	継続検討・実施		

事業番号：D-①

施策名：D. 公共交通利用促進施策

事業名：モビリティ・マネジメントの実施

実施地区	区全域												
<p><b>【現状】</b> モビリティ・マネジメント（MM）とは、1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に自発的に変化することを促す交通政策です。 公共交通の利用促進の取組みを支援する等の目的で、近年、各地で取り組まれるようになっていきます。</p> <p><b>【進め方】</b> 足立区：公共交通の更なる利用を促し持続的な交通を維持するため、行政が主体となり、居住者、企業、学校等を対象にMM施策を実施します。まずは、区民に対するわかりやすい公共交通情報の提供やイベント等を活用した公共交通の利用促進PRなどを行い、足立区に合った効果的なMM施策を研究します。 交通事業者：行政と連携しながら、利用者のみならず新たな利用者の増加に向けて、交通に関する情報を積極的に発信し、公共交通の利用促進に取り組めます。 区 民：区内の公共交通を維持していくため、公共交通の役割や利用方法を正しく理解し、自らに合った交通手段を選択します。</p> <p><b>【モビリティ・マネジメントの取り組みイメージ】</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"><div style="text-align: center;"><p>便利でわかりやすい公共交通情報の提供</p></div><div style="text-align: center;"><p>川西市小学校で実施された授業の様子 出典：川西市役所ホームページ</p></div></div> <p><b>【事業スケジュール】</b></p> <table border="1"><thead><tr><th>取り組み</th><th>短期</th><th>中期</th><th>長期</th></tr></thead><tbody><tr><td>モビリティ・マネジメントの実施</td><td>内容検討・継続実施</td><td></td><td></td></tr><tr><td>・公共交通情報の提供 ・イベント等の開催</td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table>		取り組み	短期	中期	長期	モビリティ・マネジメントの実施	内容検討・継続実施			・公共交通情報の提供 ・イベント等の開催			
取り組み	短期	中期	長期										
モビリティ・マネジメントの実施	内容検討・継続実施												
・公共交通情報の提供 ・イベント等の開催													

事業番号：D-②

施策名：D. 公共交通利用促進施策

事業名：バス利用者へのサービス向上

実施地区 区全域

【現状】

一部のバス事業者では、交通系ICカード定期券や乗継割引の導入により、サービス向上が図られています。一方、ICカード導入には多大な費用がかかることから導入が困難な事業者も存在しますが、割引率の高い回数券の販売を行うことで利便性の向上を図っています。

【進め方】

バス事業者：バス利用者の更なる利便性の向上のため、交通系ICカード定期券や乗継割引の導入について検討します。また、ICカードが利用できない路線については、割引率の高い回数券の情報発信を進め、利用者へのサービス向上に努めます。

【ICカード定期券イメージ】



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
バス利用サービスの拡充	導入に向けた費用対効果の検討・実施		
ICカード定期券・乗継割引の導入	→		

※ICカード定期券は、路線バス（東京都交通局、東武バスセントラル㈱、国際興業㈱、京成バス㈱、）乗継割引は路線バス（東京都交通局）で導入済み（平成31年1月時点）。

事業番号：D-③

施策名：D. 公共交通利用促進施策

事業名：バス位置情報の提供

実施地区	区全域
------	-----

【現状】

利用者がバス停で運行状況を確認できるよう、北千住駅西口のはるかぜバス停で試験的な運用を始めています。

【進め方】

足立区：道路混雑によって、バスの定時性が確保できない時に、バス停でバスの走行位置をお知らせできる情報案内システムの導入や、携帯電話、パソコンで運行状況を調べることができるよう、地域BWA(※)の活用も含め運行状況の情報発信をバス事業者と連携して進めます。

※地域BWA：市区町村においてIT等の恩恵を受けることができない人の解消、地域の公共サービス向上等に資する高速データ通信を行うサービス

バス事業者(はるかぜ)：利用者がパソコンや携帯電話で、区内を走行するバスの位置情報を把握できるよう、バス接近情報の提供を検討します。

【バス位置情報提供の導入事例】

バス停における  
位置情報の提供事例(北千住駅西口)

インターネット上における  
位置情報の提供事例(はるかぜ)



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
バス位置情報の提供			
バス停での整備	設置箇所の	検討・実施(1箇所/年)	
インターネット上における位置情報の提供	継続検討		



## 第5章 総合交通計画の進行管理

### 1. 基本的な考え方

本計画（Plan）を効果的・効率的に推進していくため、本計画に位置づけられた事業を着実に実行（Do）し、事業ごとに定めた目標時期（概ね5年、10年）に向け、その進捗状況を毎年評価（Check）し、事業が停滞していないかを確認します。この評価結果を基に事業を見直し、改善（Action）していきます。

#### ① Plan（計画）

足立区総合交通計画の策定

#### ② Do（実行）

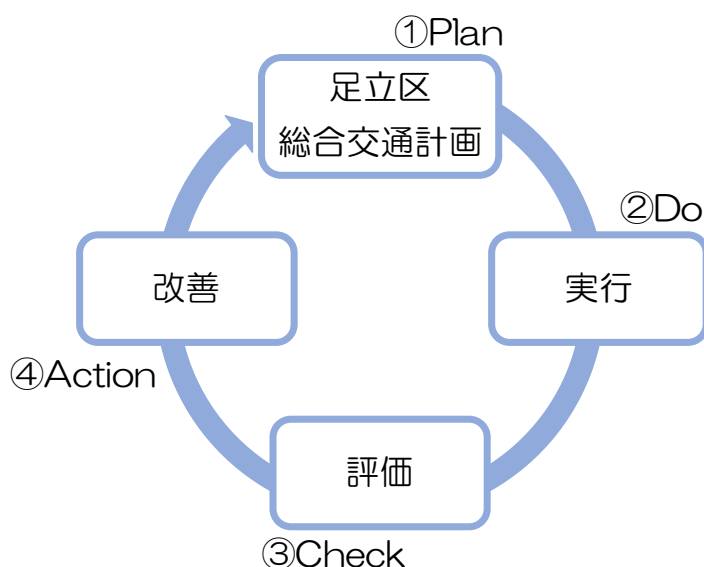
目標を達成するために設定した施策や事業を、事業者や区民などの関係機関と連携しながら推進します。

#### ③ Check（評価）

計画の進行管理を行うため、「（仮称）足立区総合交通計画推進会議」を設置します。この中で事業主体が事業の進捗状況を報告し目標時期に完了するために問題がないかを確認します。特に、本計画期間の中間年においては、社会情勢や交通状況の最新の実態データを踏まえ、事業の評価を行います。

#### ④ Action（改善）

実施した評価の結果を踏まえ、必要に応じて事業の見直し、改善を行います。



## 2. 進行管理体制

### (仮称) 足立区総合交通計画推進会議の設置

総合交通計画に位置づけられた交通施策を着実に実行するためには、行政だけではなく、バス事業者や鉄道事業者などの交通事業者、サービスを受ける区民が本計画の目標を共有し、それぞれの役割を認識し連携して取り組む必要があります。

そこで、各事業の進捗状況を毎年確認し、課題があれば解決策を検討するため、「(仮称) 足立区総合交通計画推進会議」を設置します。

構成員は、学識経験者をはじめ、区民または利用者の代表、交通事業者、道路管理者、交通管理者など交通施策に関する機関を基本とします。

#### 【総合交通計画の進行管理体制】

##### (仮称) 足立区総合交通計画推進会議

###### 【協議事項】

- 1) 計画の進行管理に関する事項
- 2) 計画に関する調査・研究に関する事項
- 3) その他、公共交通の維持・向上に関する事項 等

###### 【構成員】

学識経験者、国及び都職員、区民または利用者の代表、交通事業者、道路管理者、交通管理者 等