

計画改定スケジュールについて

資料 1

年度	日付	会議名	主な検討内容
平成 29 年度	11月13日	第1回協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画改定の目的 ・ 計画改定スケジュール ・ 各会の検討内容 ・ 既存計画の内容及び実施状況 等
	1月22日	第1回事業者部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現行計画の検証及び課題整理について ・ 交通空白地域への対応について ・ 区民アンケートの実施について 等
	1月22日	第1回利用者部会	
	3月22日	第2回事業者部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区民アンケート調査結果報告（速報値） ・ バス計画路線の見直しについて ・ 公共交通の利用促進について 等
	3月22日	第2回利用者部会	
平成 30 年度	4月25日	第2回協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・ これまでの検討状況について ・ 区民アンケート調査結果について 等
	6月5日	第3回事業者部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通空白地域への対応について ・ バス計画路線の見直しについて ・ 公共交通の利用促進について
	6月7日	第3回利用者部会	
	7月18日	第4回事業者部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多様な交通手段の活用について ・ 超高齢社会に対応した交通サービスについて ・ 改定計画の基本方針、目標（素案）について
	7月20日	第4回利用者部会	
	9月12日	第3回協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・ これまでの検討状況について ・ 改定計画の基本目標について ・ 改定計画の構成等について ・ バス計画路線の見直しについて
	10月17日	第5回事業者部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 総合交通計画改定の実施事業（案）について
	10月22日	第5回利用者部会	
	12月5日	第4回協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 総合交通計画改定の実施事業（案）について ・ 改定計画の進行管理体制について ・ 財政支援の考え方について
	1月24日	第5回協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画答申素案の検討
	3月28日	第6回協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画答申案の確定

足立区総合交通計画 (答申素案)

平成31年1月

足立区総合交通計画改定協議会

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	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

2 総合交通計画の位置づけ

3 総合交通計画の計画期間と対象地域

(1) 計画期間	4
(2) 対象地域	4

第2章 計画改定の視点と対応方針

1 公共交通空白地域等への対応

(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

2 バス計画路線の見直し

(1) 前計画のバス施策の課題	10
(2) 拠点間バス路線網の現状	11
(3) 区民ニーズにあった実効性の高いバス路線の検討	12

3 多様な交通手段の活用

(1) 多様化する移動ニーズ	13
(2) 多様な交通手段	14
(3) 区民ニーズにあった多様な交通手段の検討	15
(4) 自転車施策の必要性	16

4	超高齢社会に対応した交通サービス	
(1)	高齢者や障がい者など移動に制約がある人の現状	1 7
(2)	移動に制約がある人が求める交通施策	1 9
5	公共交通の利用促進	
(1)	はるかぜの利用者数と運行本数の推移	2 0
(2)	公共交通利用促進の必要性	2 0
6	計画改定の視点と対応方針のまとめ	2 1

第3章 交通の目指すべき姿と基本目標

1	目指すべき姿	2 2
2	基本目標	2 3

第4章 交通施策と実施事業

1	交通施策	2 4
2	実施事業	
(1)	実施時期	2 4
(2)	実施地区	2 4
(3)	実施主体の役割	2 4
3	交通施策と実施事業	2 5

第5章 総合交通計画の進行管理

1	基本的な考え方	5 2
2	進行管理体制	5 3

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

足立区は、平成30（2018）年1月現在、23区内で高齢化率が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。

今後、誰もが日常生活の移動で不便を感じることがないように、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決めました。

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決めました。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。

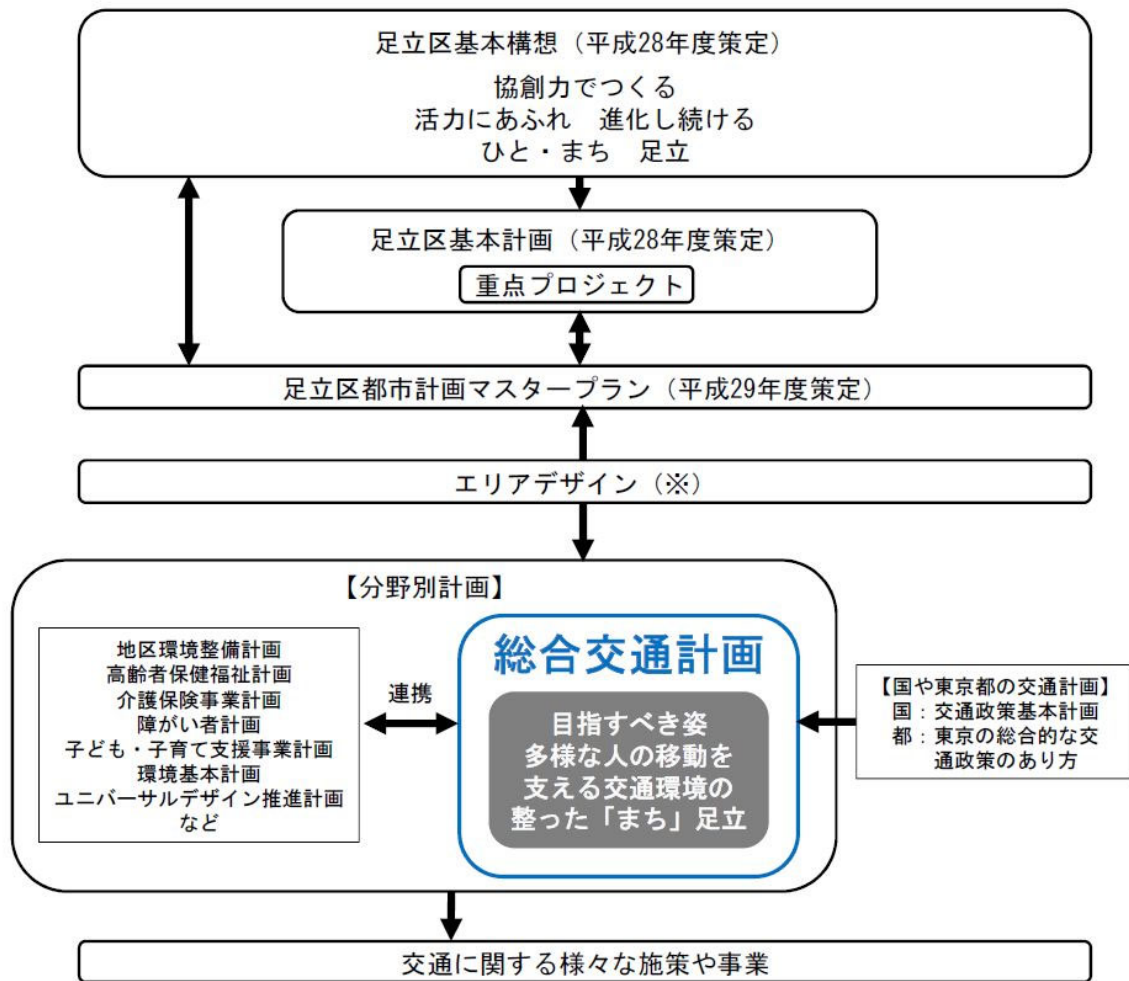
計画策定から約7年が経過し、概ね5年を実現目標時期と定めた短期28施策中16施策が実現する一方で、残り12施策は実現に至っていません。

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

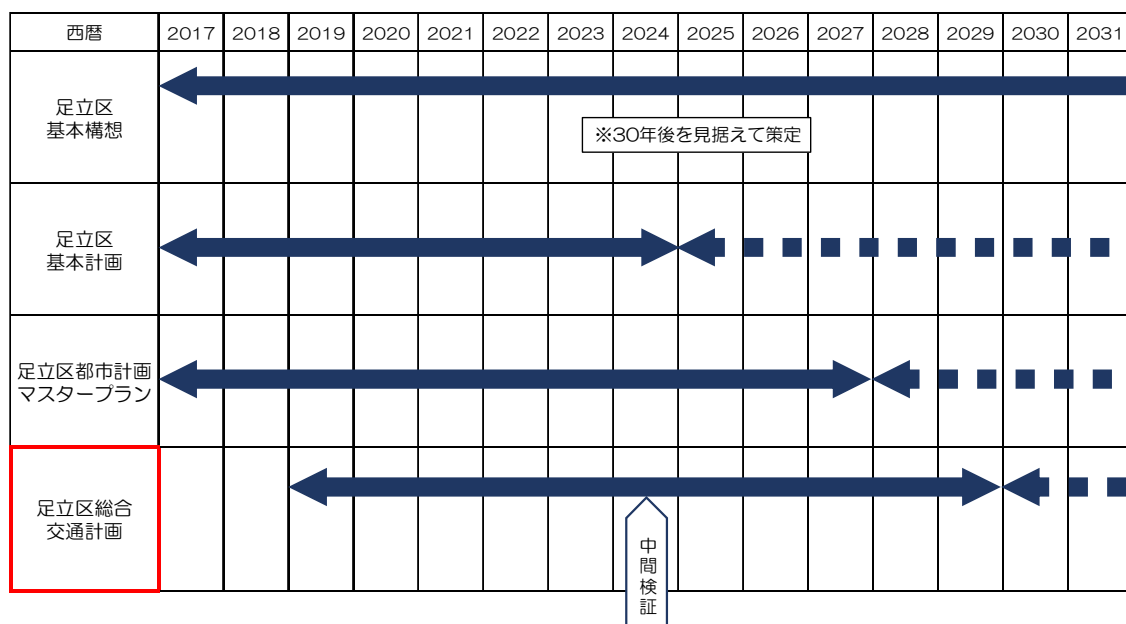
(1) 計画期間

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】

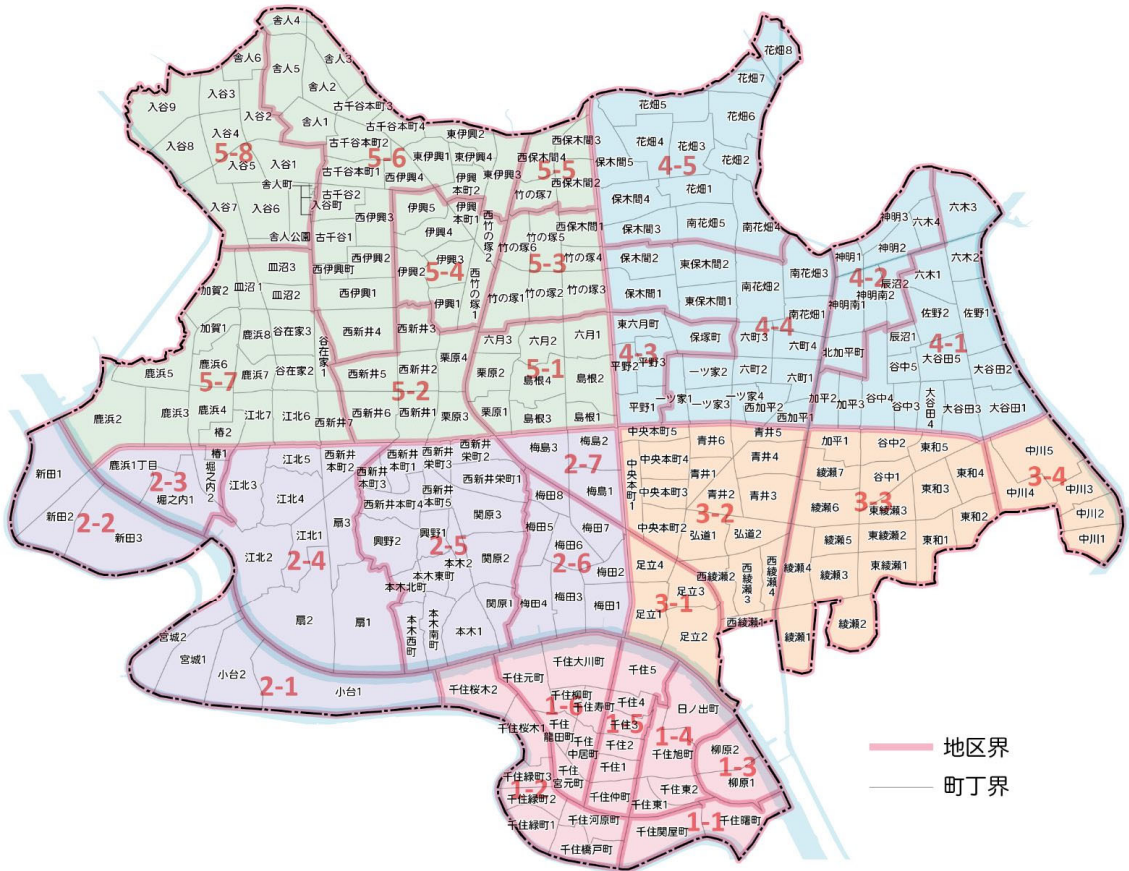


(2) 対象地域

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、血沼一～三丁目、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。

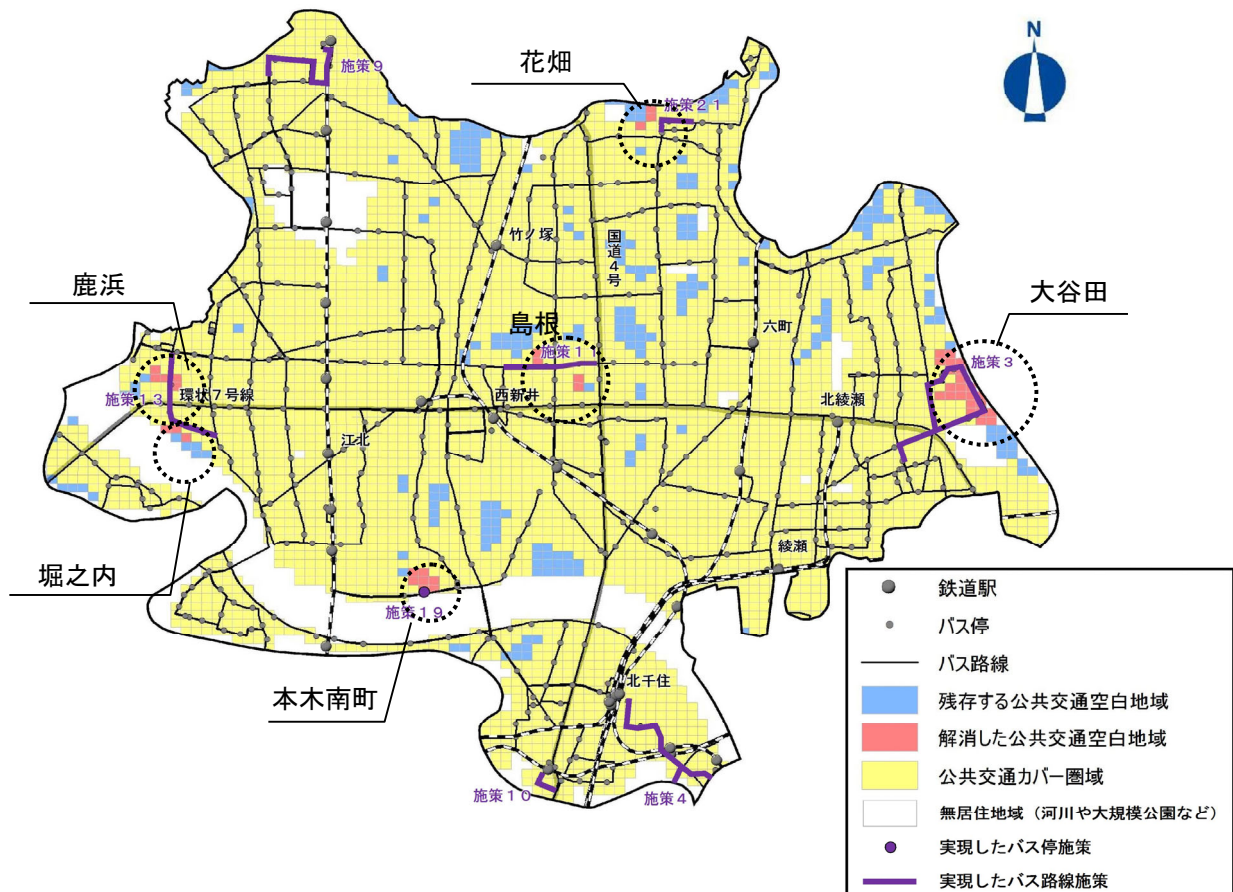
1. 視点1 公共交通空白地域等への対応

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ものの、全ての解消には至っていません。そのため今後は、交通空白地域居住者も含めた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により、計画策定時の約 6.8%から約 5.8%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】



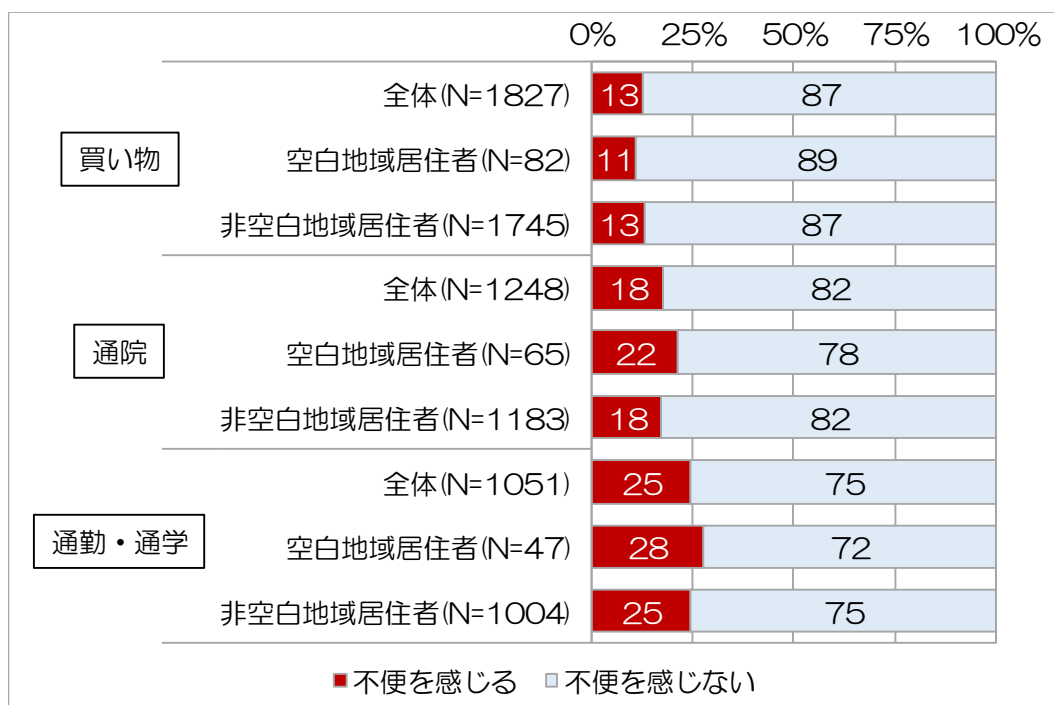
※公共交通空白地域：バス停留所（はるかぜ含む）から道路距離 300m 以上で、かつ、鉄道駅から道路距離 1,000m 以上の区域

(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なります。

【図2-2 活動目的別の移動における不便感】





出典：平成29年度交通に関する区民意識調査

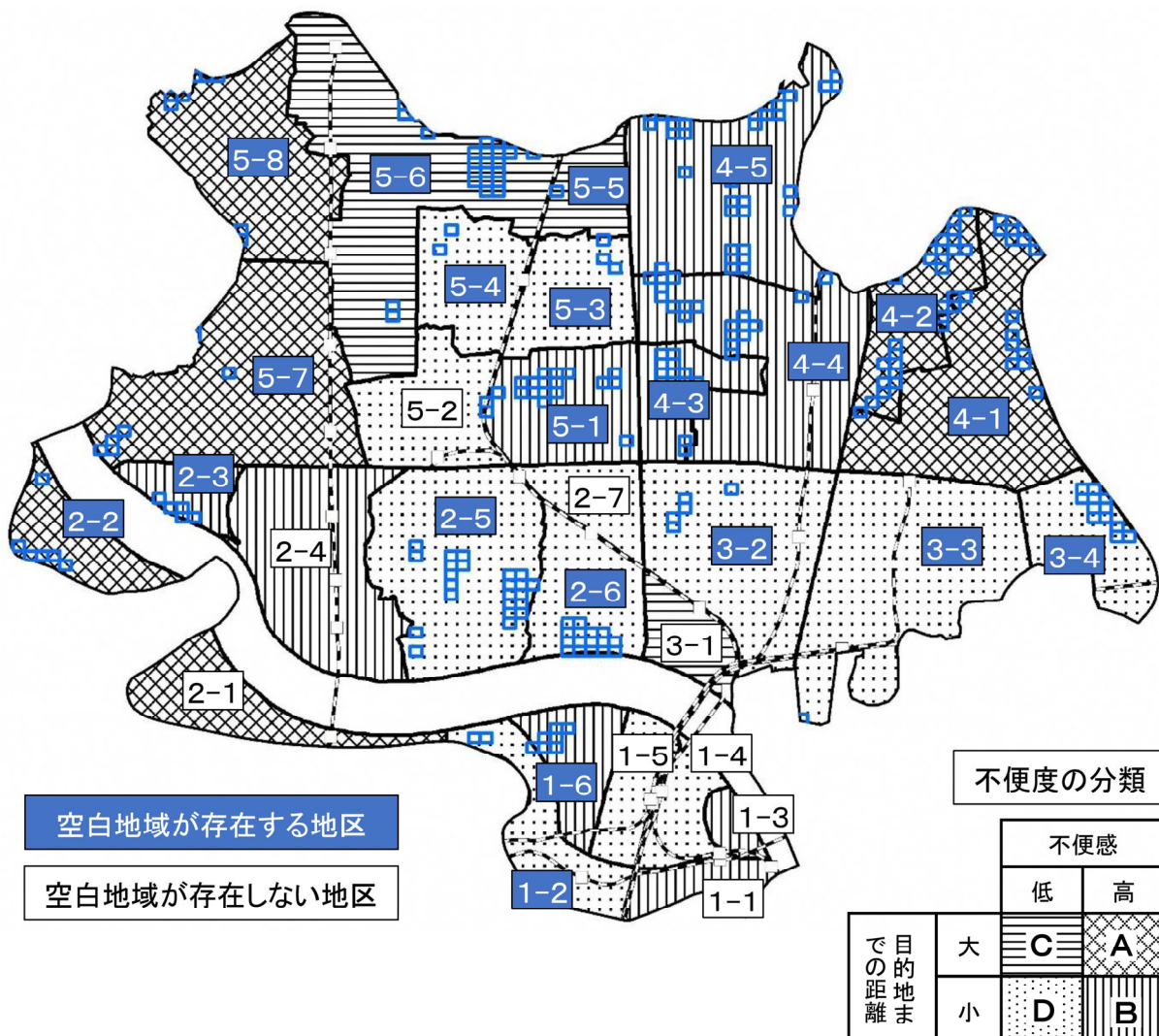
(3) 地区別不便度の分類

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】



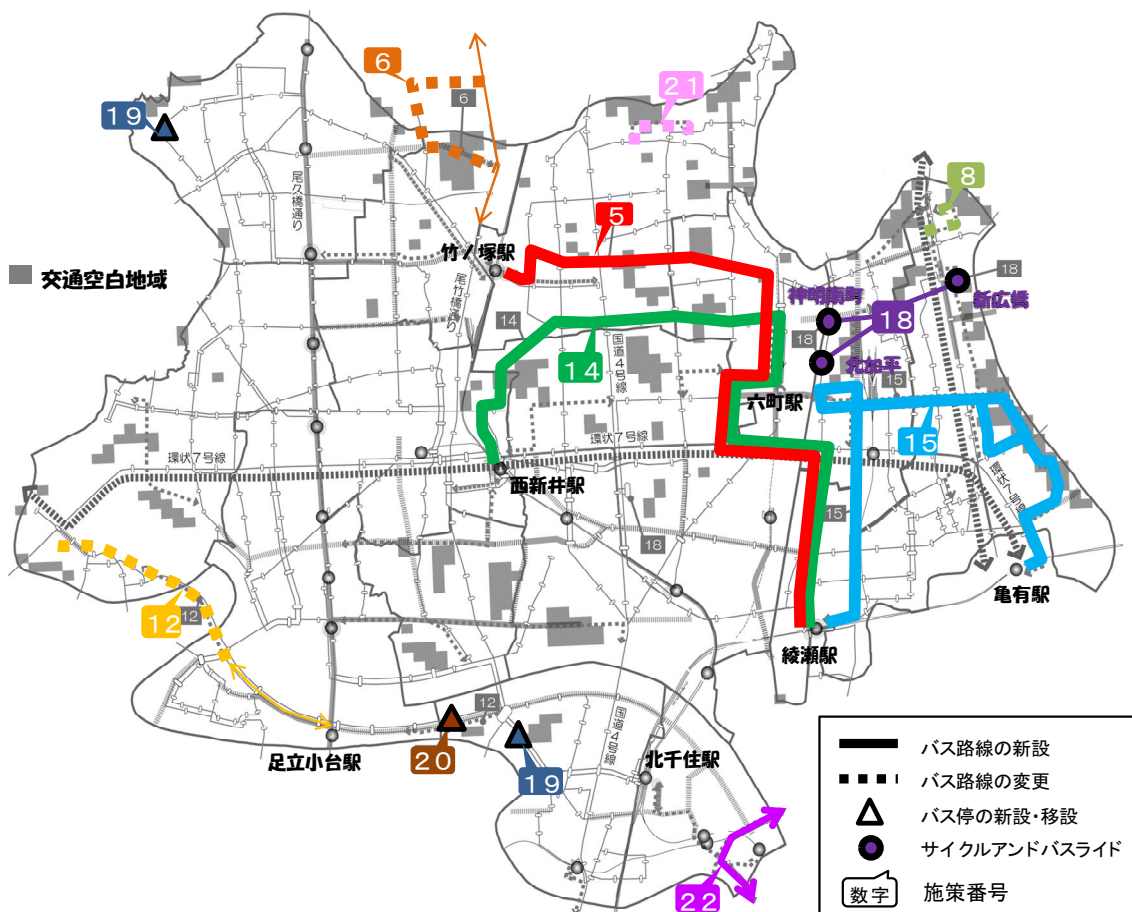
2. 視点2 バス計画路線の見直し

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ます。

【図2-4 未実現のバス関連施策（短期）】



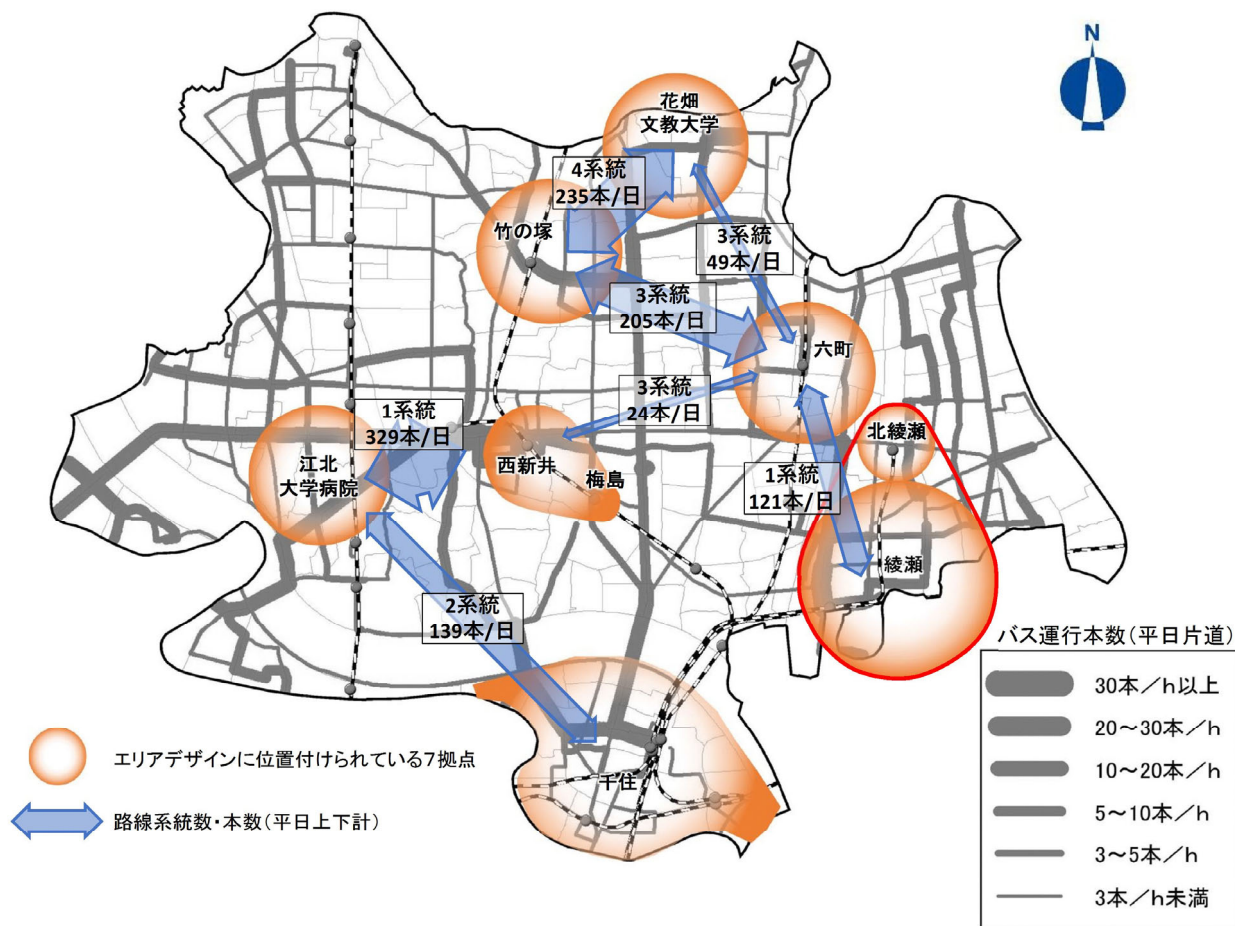
(2) 拠点間バス路線網の現状

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2-5)。

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2-5 バス路線網の整備状況(H30.1時点)・エリアデザイン地区】



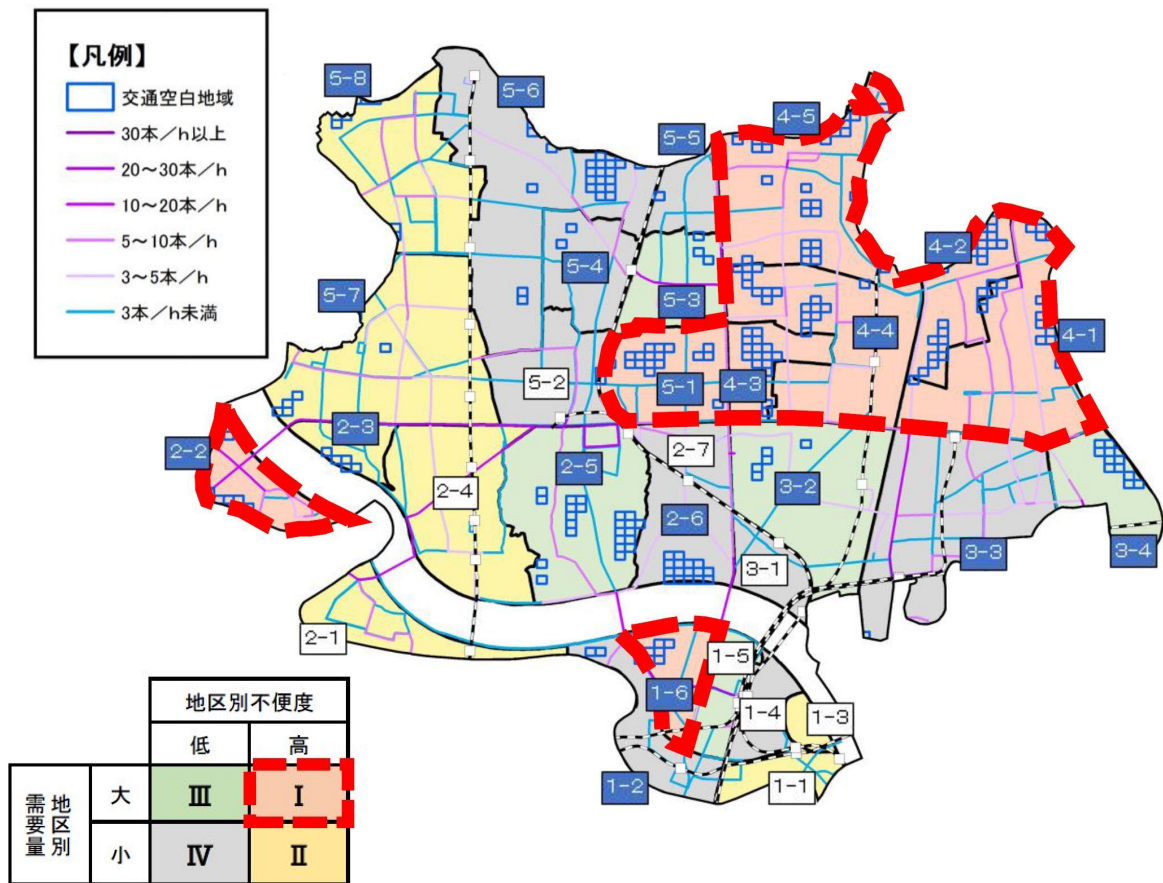
(3) 区民ニーズにあった実効性の高いバス路線の検討

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、赤い破線で囲んだ区の北東部などの地区が該当します（図2-6）。

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2-6 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

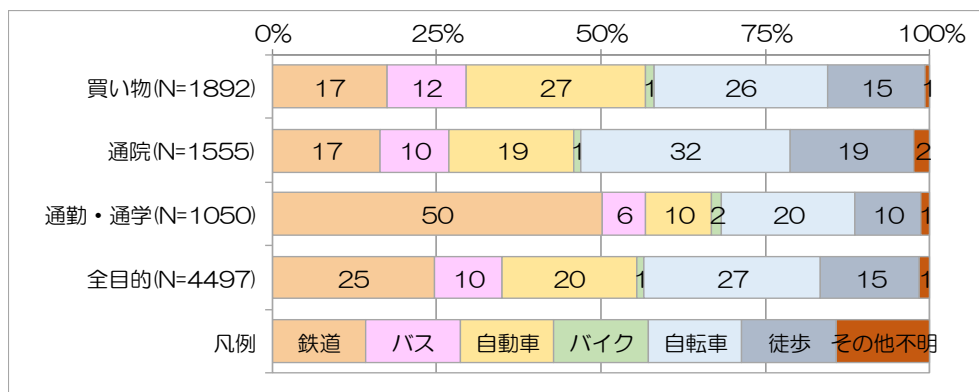
幅広い世代の様々な移動ニーズに対応するためには、定時・定路線、大量輸送の交通手段である「鉄道やバス」以外の交通手段導入の検討が必要となっています。合わせて、自転車がより利用しやすくなるよう、走行しやすい道路を整備することなども求められています。

(1) 多様化する移動ニーズ

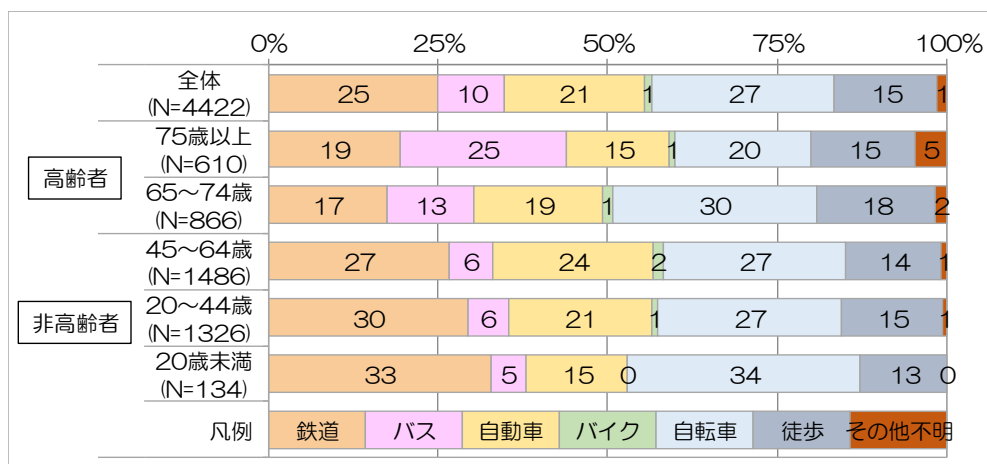
区民の活動目的別の交通手段分担率は、買い物や通院目的では、自動車や自転車、通勤・通学目的では鉄道が高くなっています（図2-7）。

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2-8）。

【図2-7 活動目的別代表交通手段分担率】



【図2-8 年齢階層別代表交通手段分担率】



出典：平成29年度交通に関する区民意識調査

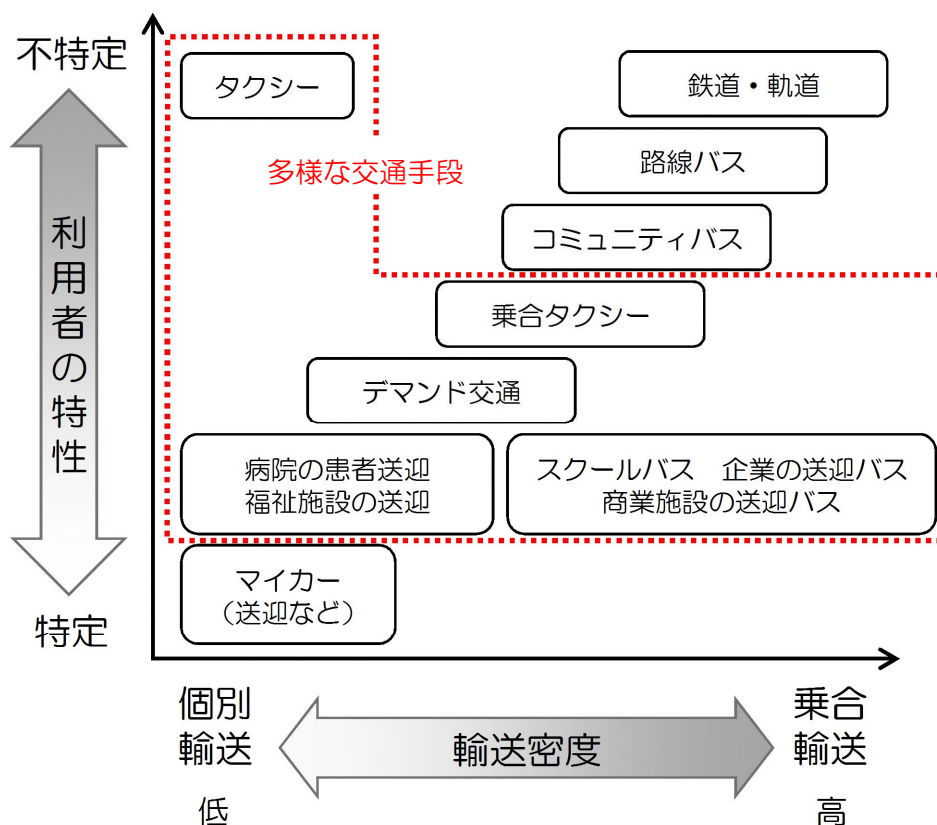
※代表交通手段とは、複数の交通手段を利用した場合、その中の主な交通手段のことであり、優先順位は鉄道、バス、自動車、バイク、自転車、徒歩の順としている。

(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2-9)。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個別の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、地域の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2-9 鉄道・バス以外の多様な交通手段】



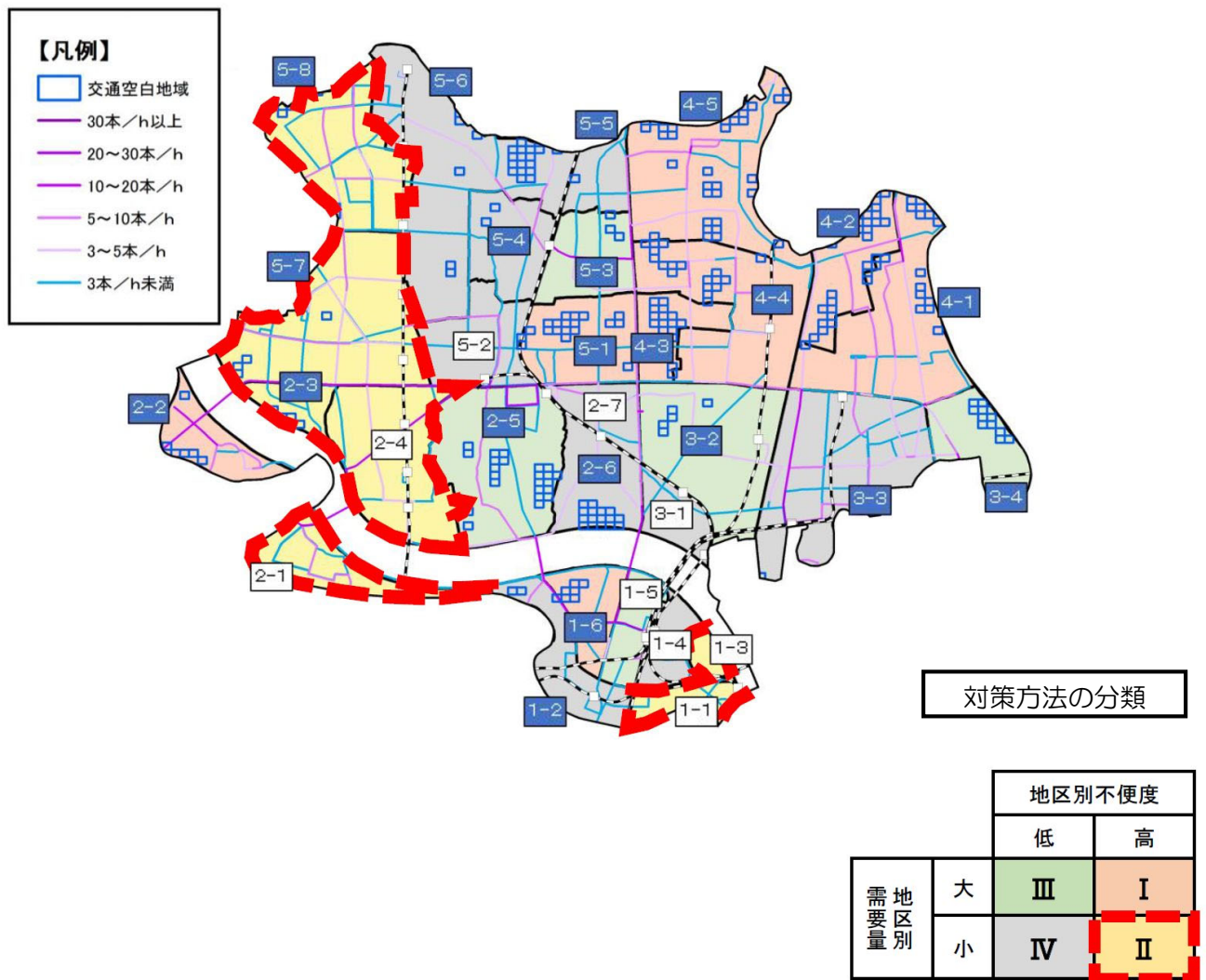
出典：国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画
作成のための手引き」より作成

(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、赤い破線で囲んだ区の西側などの地区が該当します（図2-10）。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2-10 多様な交通手段検討地区】

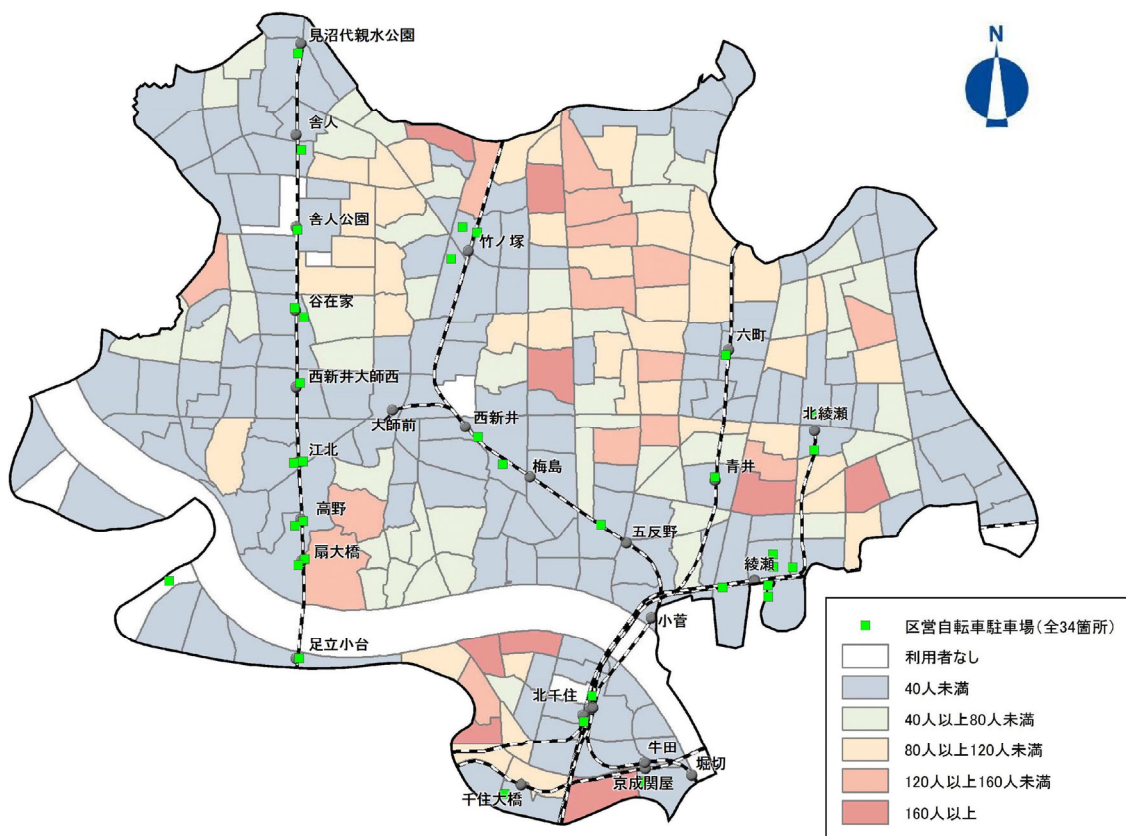


(4) 自転車施策の必要性

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2-11）。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2-11 区営自転車駐車場の利用者分布図】



※データに基づき、町丁目単位で定期利用者数を算出

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

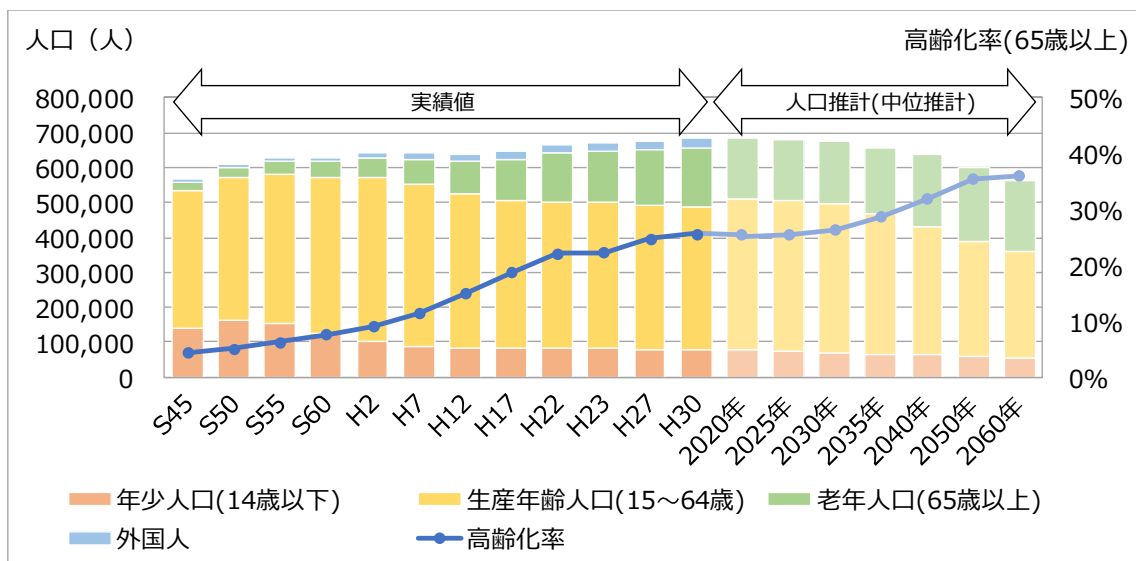
超高齢社会の進展にあわせて、介護保険制度における要支援認定者は増加しています。また、自動車運転免許を自主的に返納する人のうち、約95%以上が高齢者となっています。区の高齢者数、高齢化率は、平成23年から30年にかけて、23,868人増加、2.9ポイントアップしており、今後も増加が見込まれています（表2-1、図2-12）。高齢化率の分布状況では、35%を超える地区も点在しています（図2-13）。

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2-14）。

【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	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%	

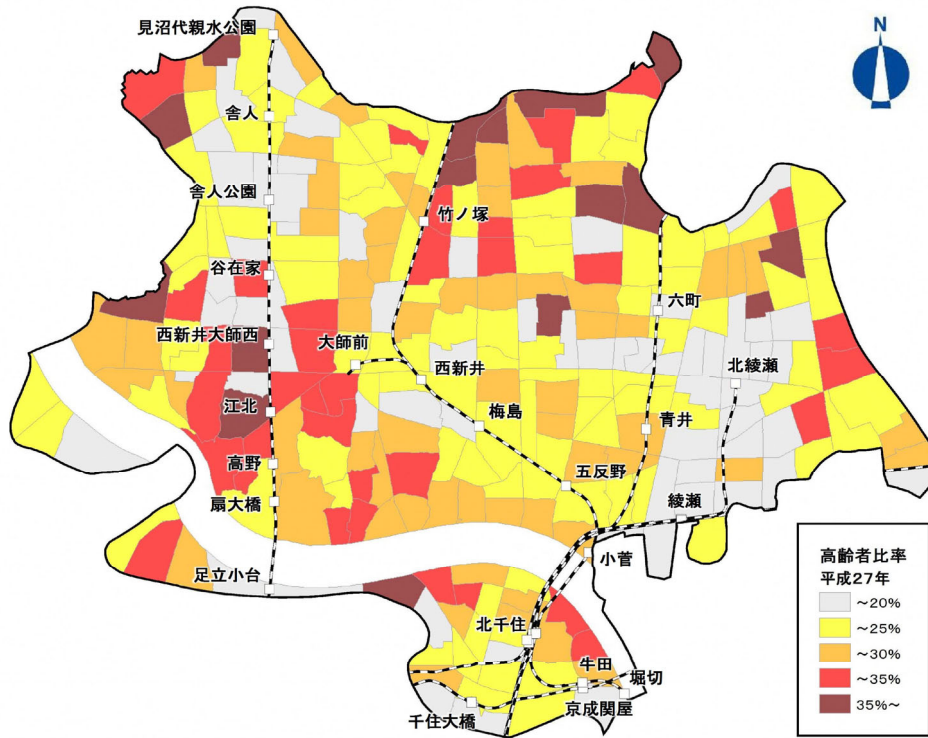
【図2-12 足立区の人口動向】



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）

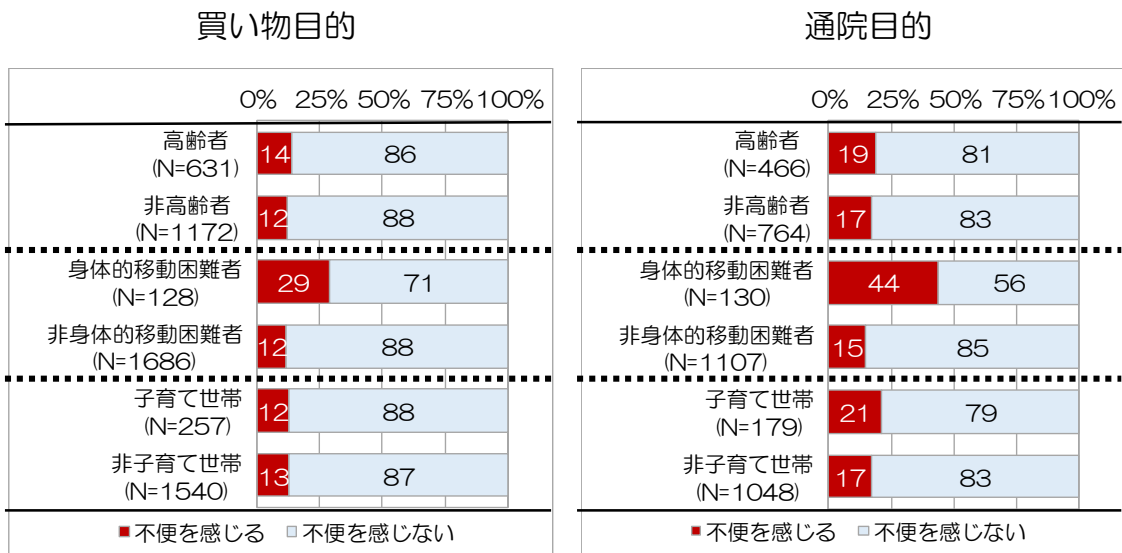
（人口は1月1日時点の人口）

【図2-13 高齢化率分布図（平成27年）】



出典：平成27年の国勢調査結果

【図2-14 移動制約者の移動における不便感】



出典：平成29年度交通に関する区民意識調査

注1) 移動制約者：高齢者、身体的移動困難者、子育て世帯

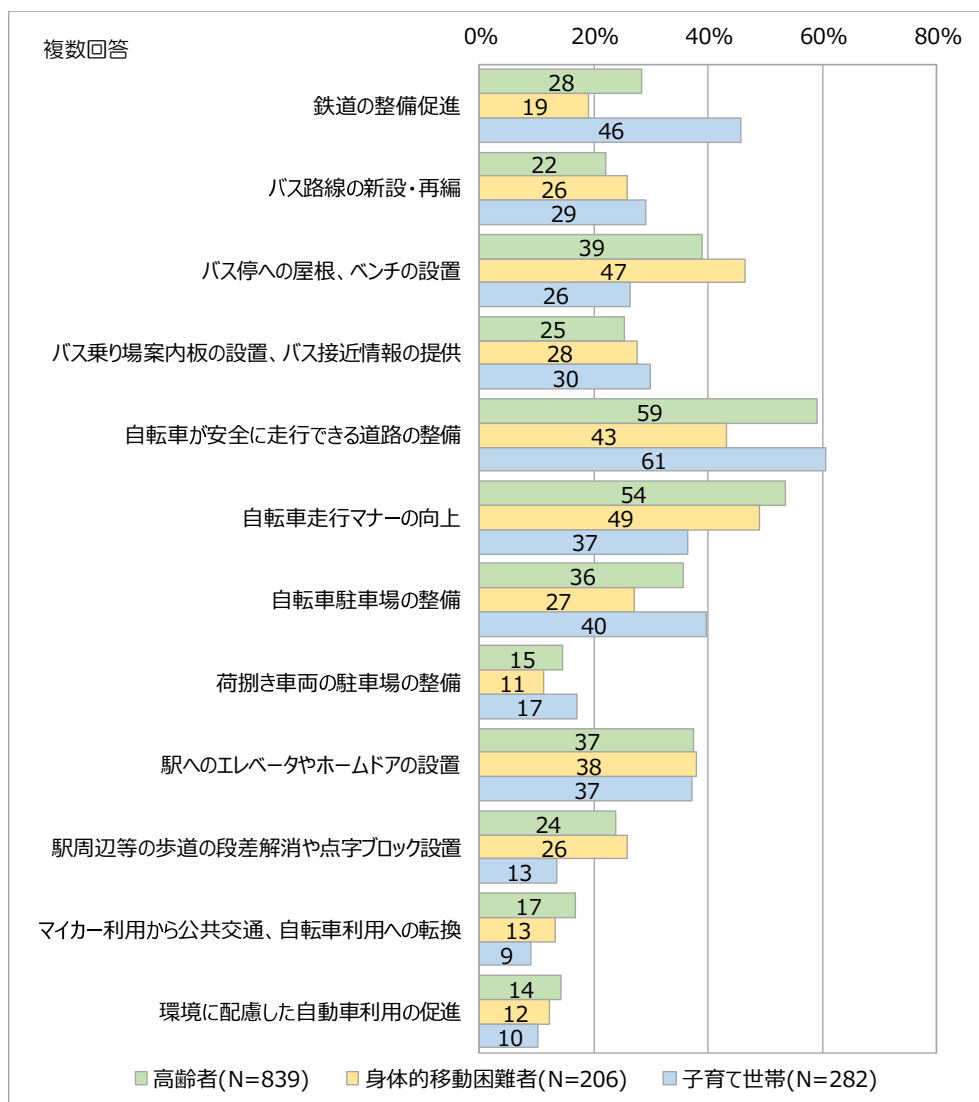
注2) 子育て世帯：0~6歳の未就学児がいる世帯とした

(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（図2-15）。

また、多くの区民が利用する自転車に対して、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2-15）。

【図2-15 移動に制約がある人の交通に関する要望】



出典：平成29年度交通に関する区民意識調査

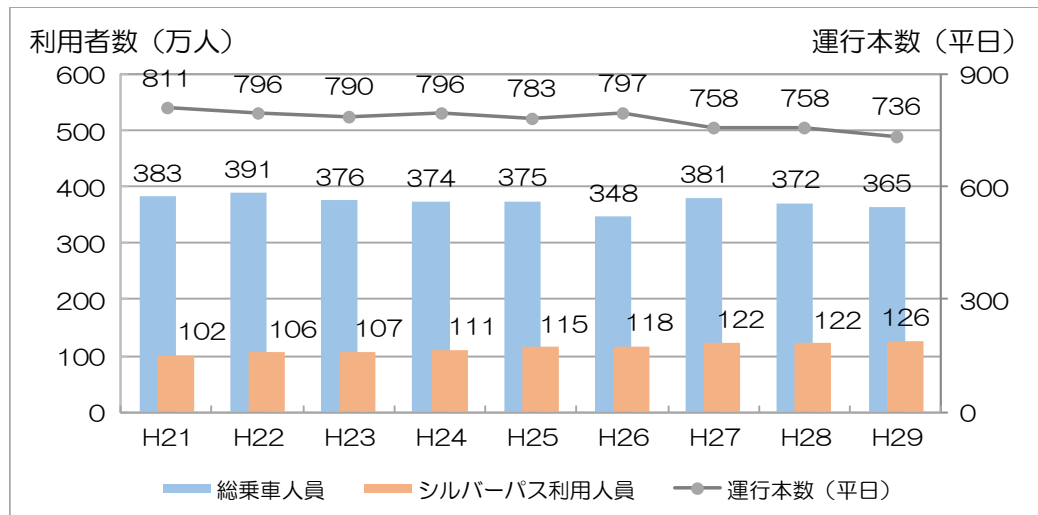
5. 視点5 公共交通の利用促進

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微増傾向である一方で、運行本数、総乗車数とともに減少しています（図2-16）。

【図2-16 はるかぜの利用者数と運行本数の推移】

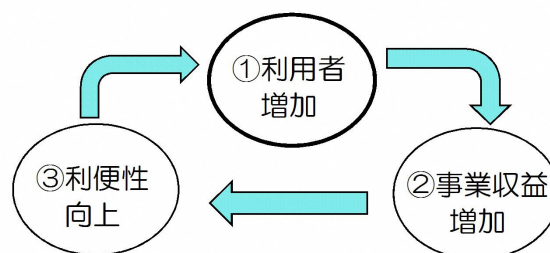


出典：区交通対策課資料

(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2-17 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

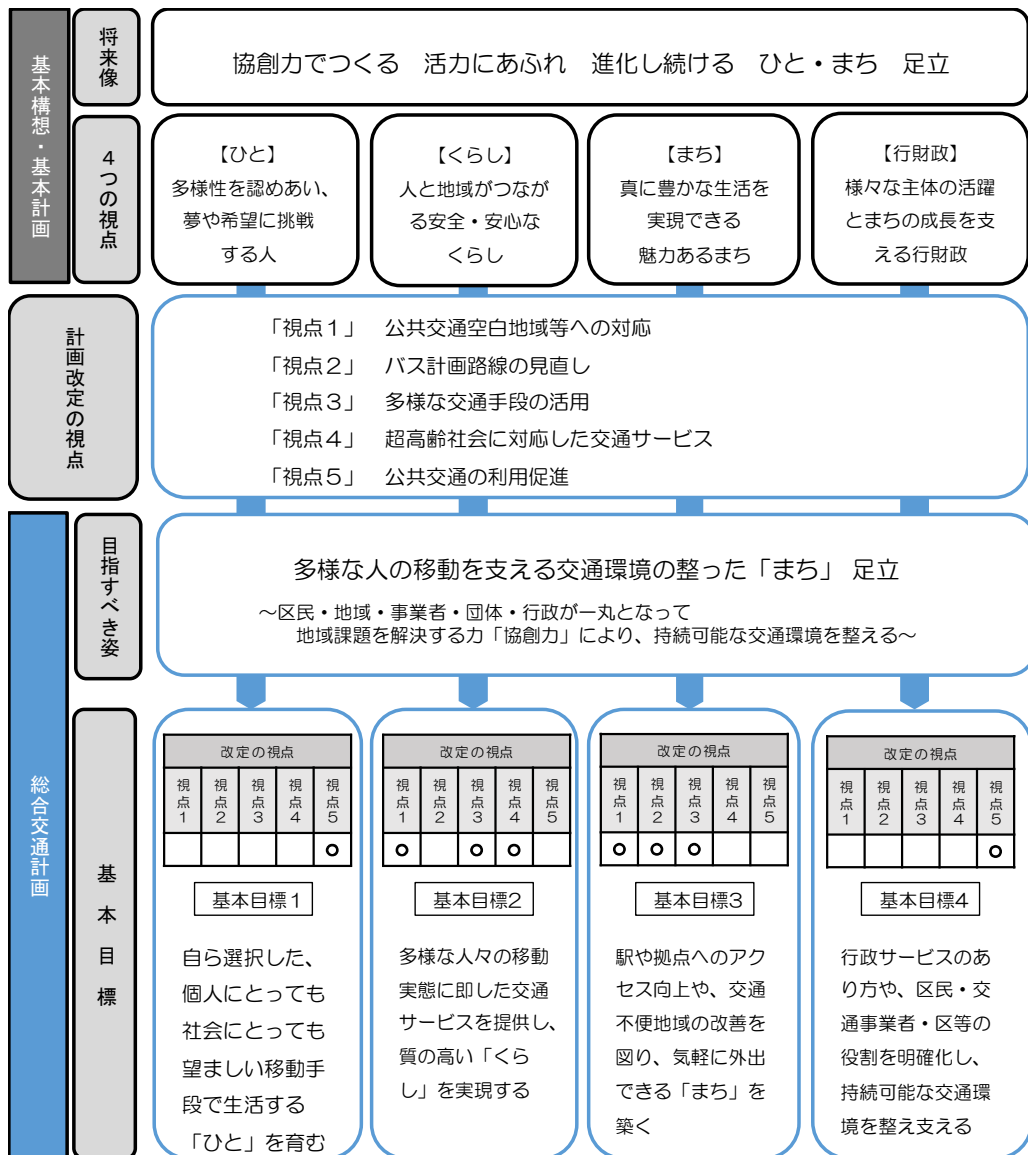
1. 目指すべき姿

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ともに支えます。