

# **足立区総合交通計画 改定にあたっての基礎資料**

## 目 次

1. 人口・世帯数等の動向.....	1
1.1 人口推計 .....	1
1.2 世帯数の推移 .....	3
1.3 年齢階層別人口の推移 .....	5
1.4 人口分布の推移.....	7
1.5 訪日外客数・在住外国人人口及び割合.....	9
1.6 障がい者数の推移 .....	11
1.7 子育て環境の現状 .....	12
1.8 高齢者単独世帯の推移 .....	14
1.9 運転免許保有者及び保有車両数の推移.....	15
1.10 運転免許返納者数の推移 .....	16
2. 施設整備状況.....	17
2.1 都市計画道路の整備状況.....	17
2.2 主要機能施設の分布状況.....	18
2.3 今後の鉄道整備の見通し.....	20
2.4 土地利用構造及びまちづくりの方向性.....	21
3. 交通事業を取り巻く実態.....	22
3.1 バス・タクシー業界の労働時間・年間所得.....	22
3.2 バスの京浜地区の収入・原価.....	23
3.3 大型 2 種免許保有者数等の推移 .....	24
3.4 公共交通の利用状況（鉄道） .....	25
3.5 公共交通の利用状況（はるかぜ） .....	29
3.6 公共交通の運行状況（バス系統数） .....	30
3.7 公共交通の運行状況（はるかぜ便数） .....	31
3.8 自転車事故件数.....	33
3.9 交通手段 .....	35
4. 上位計画・関連計画 .....	38
4.1 上位計画 .....	38
4.2 関連計画 .....	49
5. 公共交通空白地域及び人口密度分布図 .....	50

# 1. 人口・世帯数等の動向

## 1.1 人口推計

- 将来人口推計（H40）は、現行計画策定時（H23）は 636.0 千人（※）であったのに対し、今回推計値は 675.6 千人となり、約 4 万人の乖離がある。  
（※）推計値は、足立区推計人口（長期将来推計人口）を使用している。
- 平成 32 年まで引き続き増加傾向であり、以降は、減少傾向と予測されている。

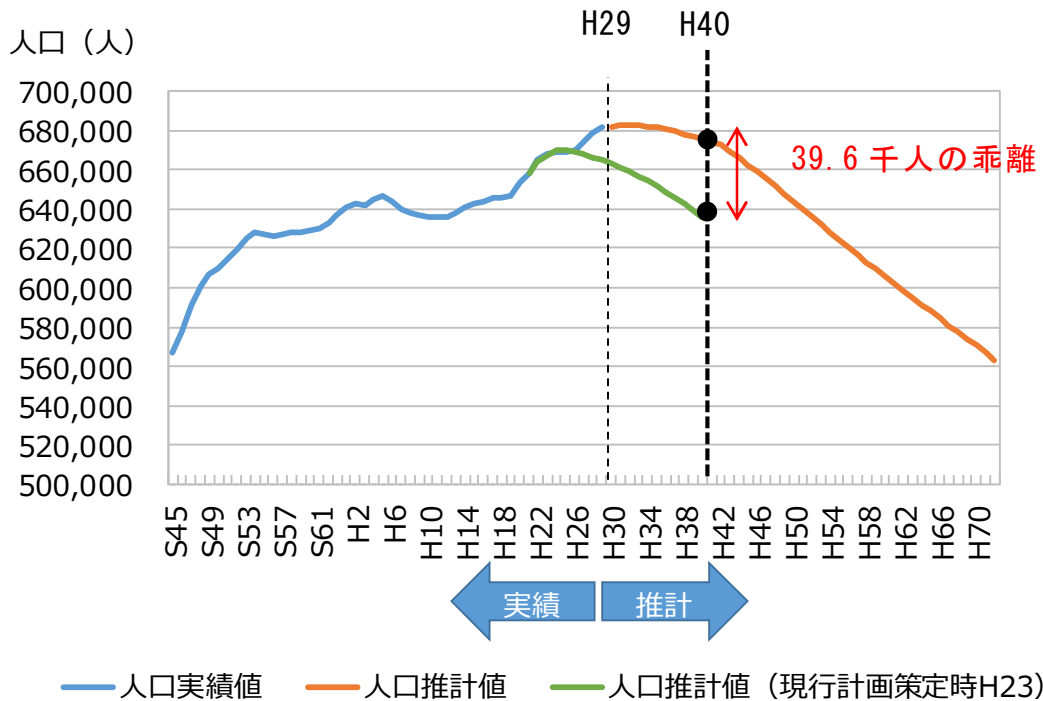


図 1-1 策定当時（H23）及び現時点（H29）の人口推計

資料：足立区住民基本台帳、足立区人口ビジョンをもとに作成

- 平成 17 年度以降、死亡数が出生数を上回る「自然減」の状況が続いている。(平成 21 年度を除く)
- 一方、社会増減(転入と転出の差)の推移をみると、平成 14 年度以降、社会減から社会増に転じている。
- 足立区の人口増加は、転入増による社会増加が「自然減」を上回ることにより成立している。

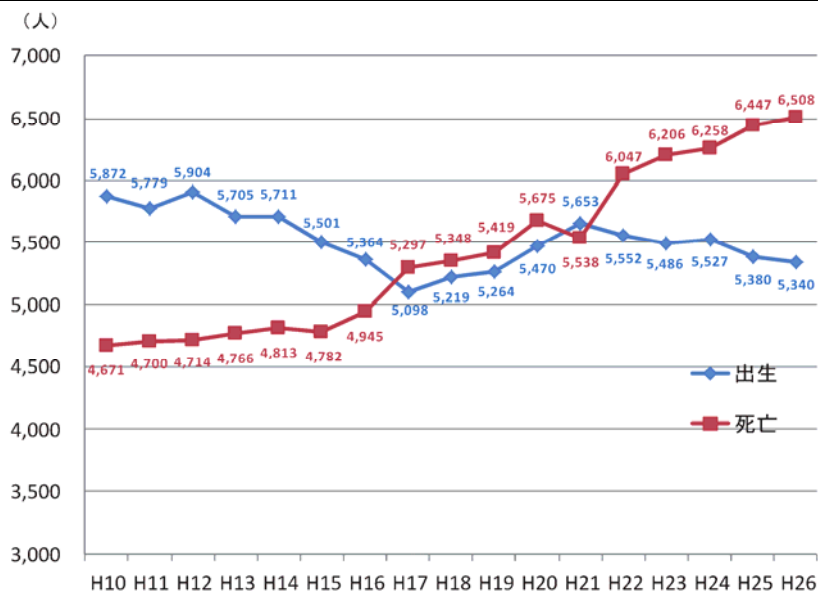


図 1-2 足立区における出生数・死亡数の推移

出典：足立区人口ビジョン総合戦略 (H29. 2)



図 1-3 足立区の社会増減の推移

出典：足立区人口ビジョン総合戦略 (H29. 2)

## 1.2 世帯数の推移

- 人口増加に伴い世帯数は、増加傾向にある。(H28 : 329,506 世帯)
- 平均世帯構成人数は、減少傾向にある。(H28 : 2.06)
- 次頁に、町丁目ごとの平均世帯構成人数を示す。

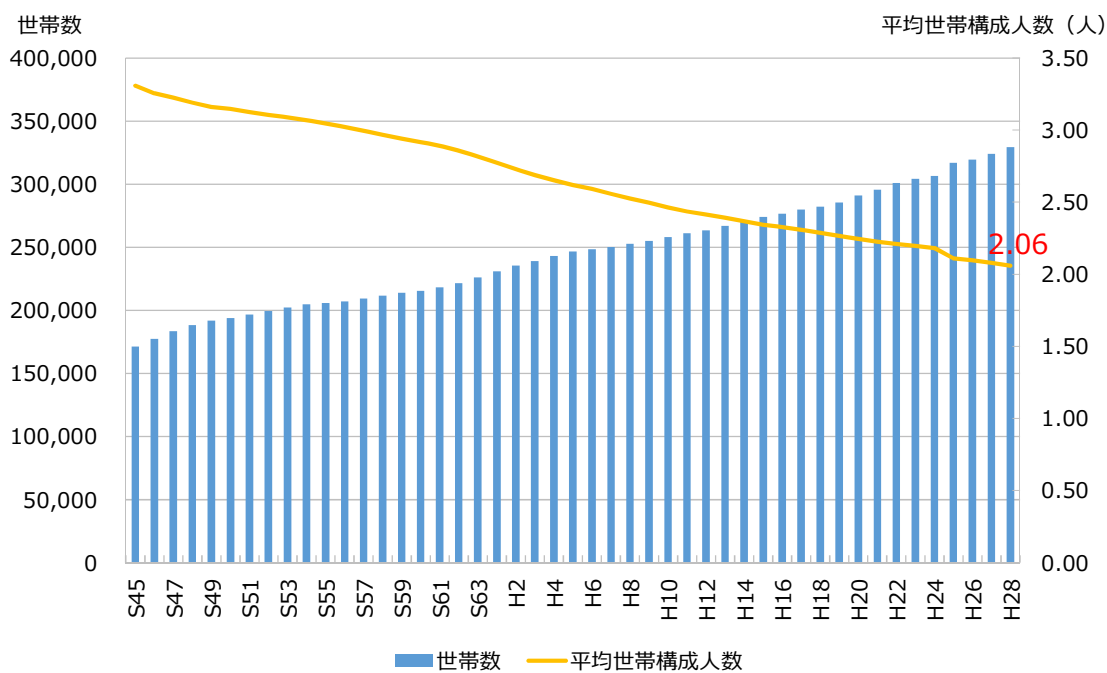
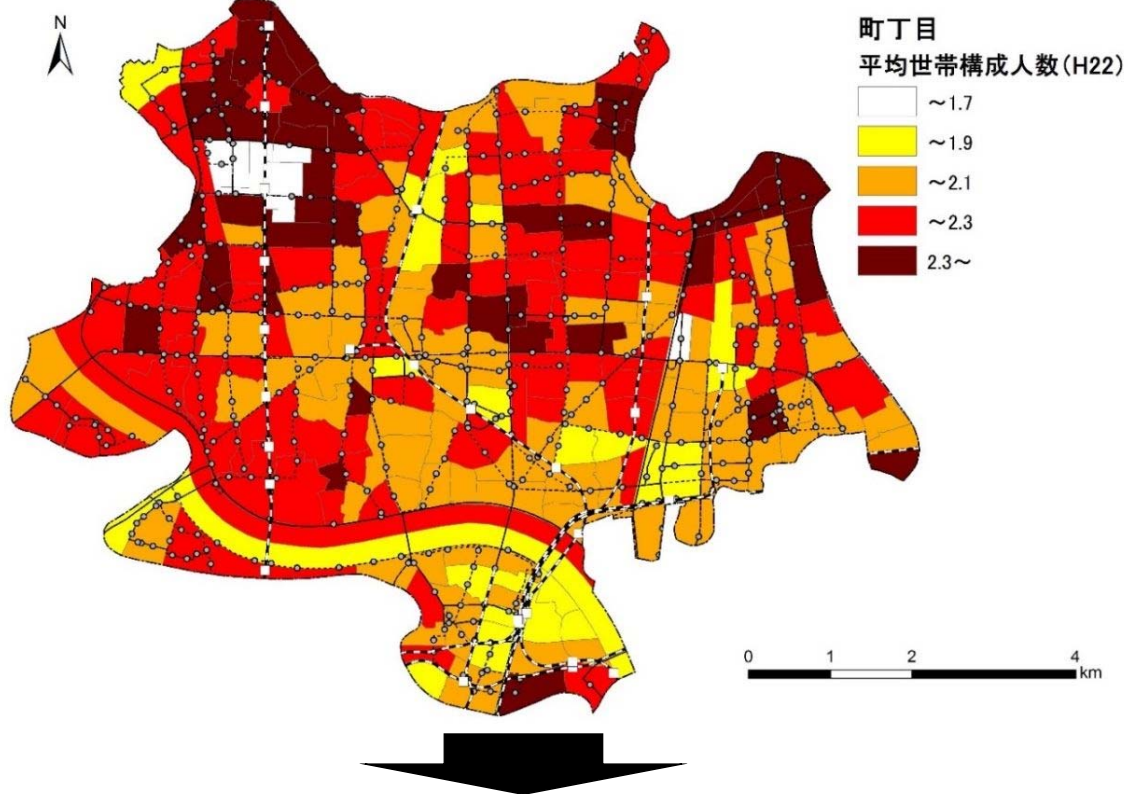


図 1-4 世帯数及び平均世帯構成人数の推移

出典：足立区住民基本台帳をもとに作成

【平成 22 年】



【平成 29 年】

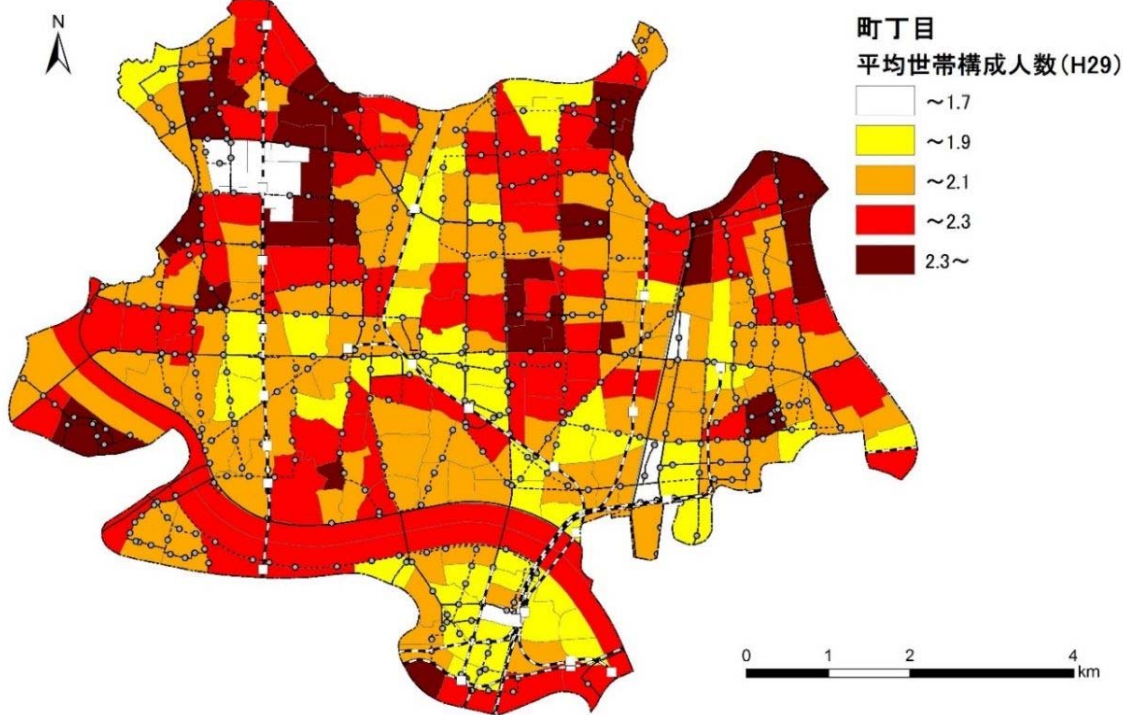


図 1-5 町丁目別平均世帯構成人数の推移

出典：各年の足立区住民基本台帳をもとに作成

### 1.3 年齢階層別人口の推移

- 現行計画策定時（H23）と現在を比較すると、高齢者は増加傾向で、生産年齢層は減少傾向にあり、人口構造の変化が生じている。
- 将来高齢化率（H40）は、現行計画策定時（H23）は 24.7%（※1）であったのに対し、今回推計値は 25.9%となり、さらに高齢化が進むものと推定される。  
（※1）推計値は、足立区推計人口（長期将来推計人口）を使用している。
- 次頁に、町丁目ごとの高齢化率（※2）を示す。  
（※2）なお、高齢化率とは、全人口に占める 65 歳以上人口の割合である。

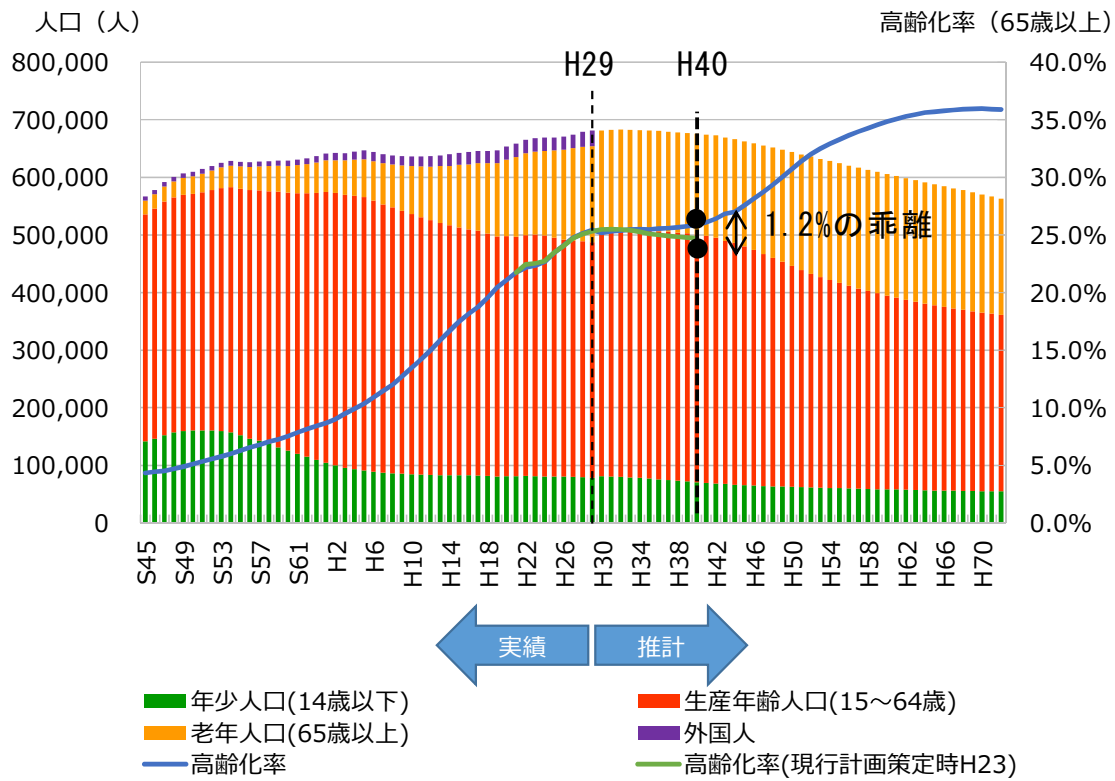


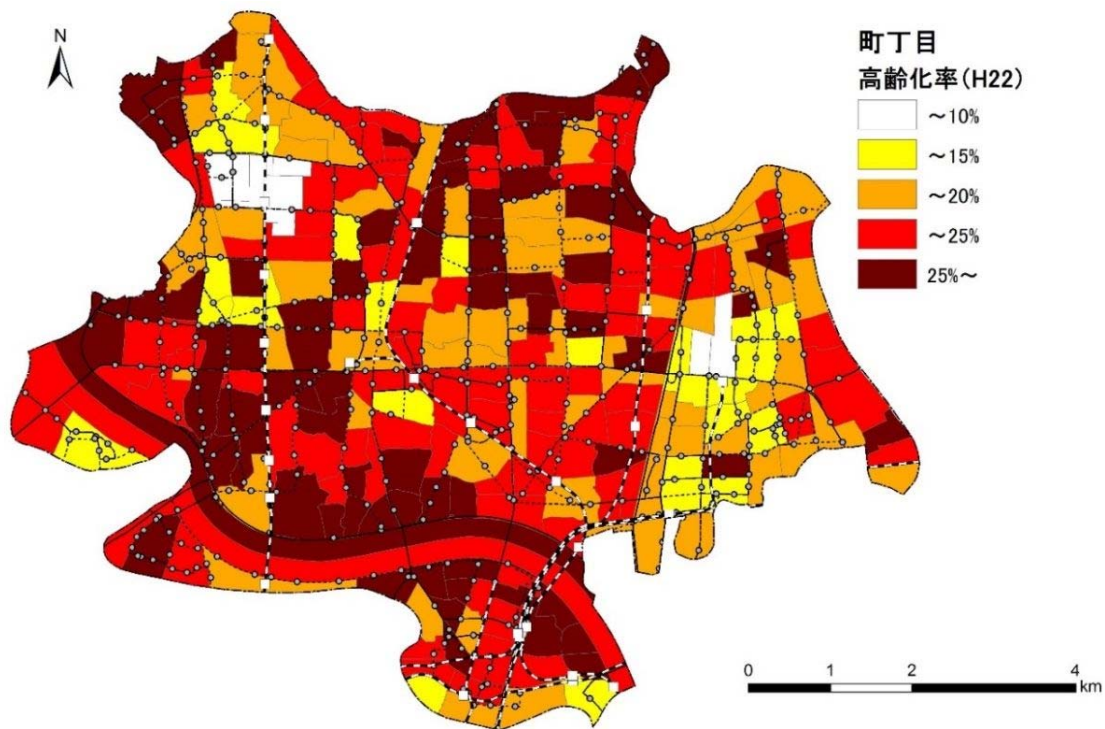
図 1-6 年齢階層別人口及び高齢化の推移

出典：足立区住民基本台帳をもとに作成

表 1-1 年齢階層別人口及び構成比

		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%	

【平成 22 年】



【平成 27 年】

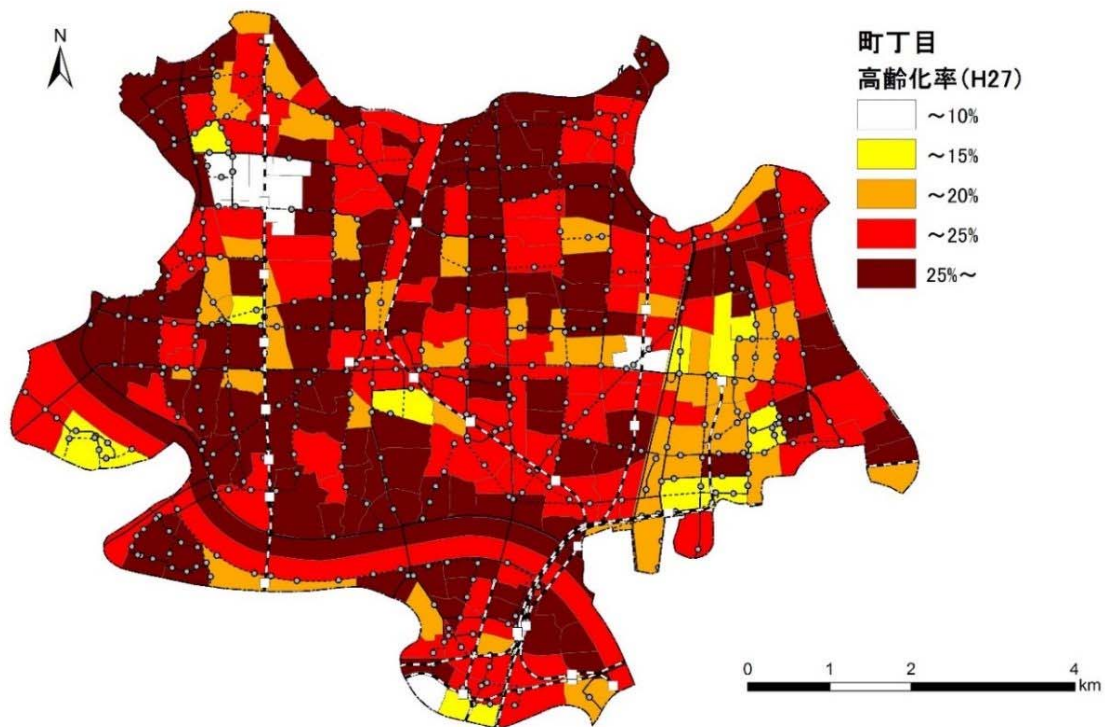


図 1-7 町丁目別高齢化率の推移

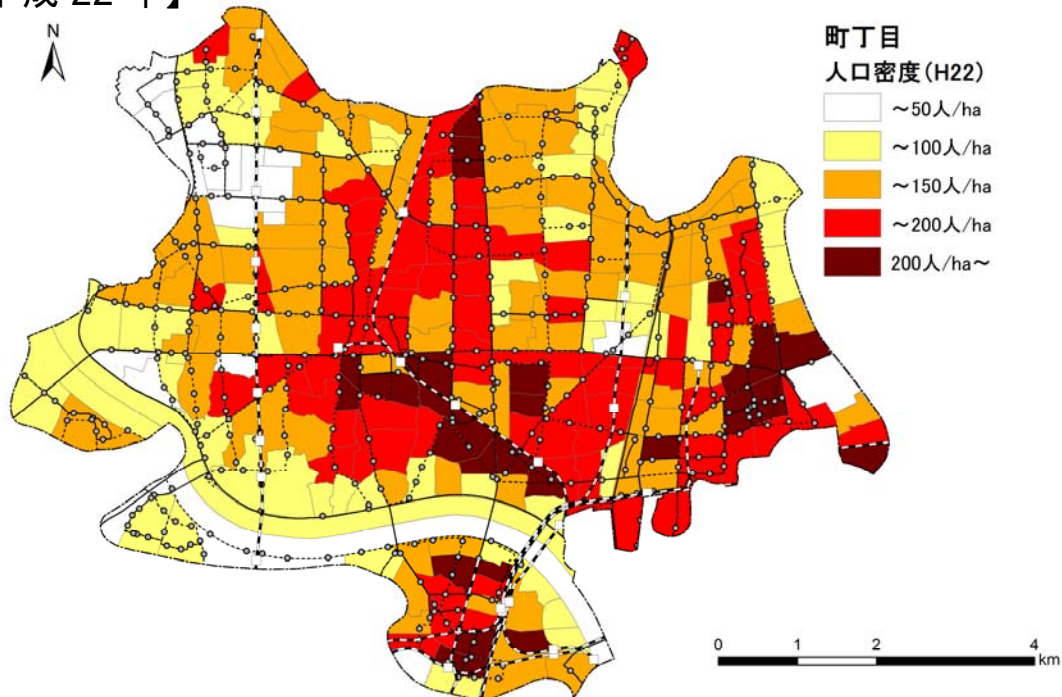
出典：各年の国勢調査をもとに作成



## 1.4 人口分布の推移

- 千住大橋駅等マンション開発地域、西新井、花畑、東綾瀬において人口が増加。

【平成 22 年】



【平成 29 年】

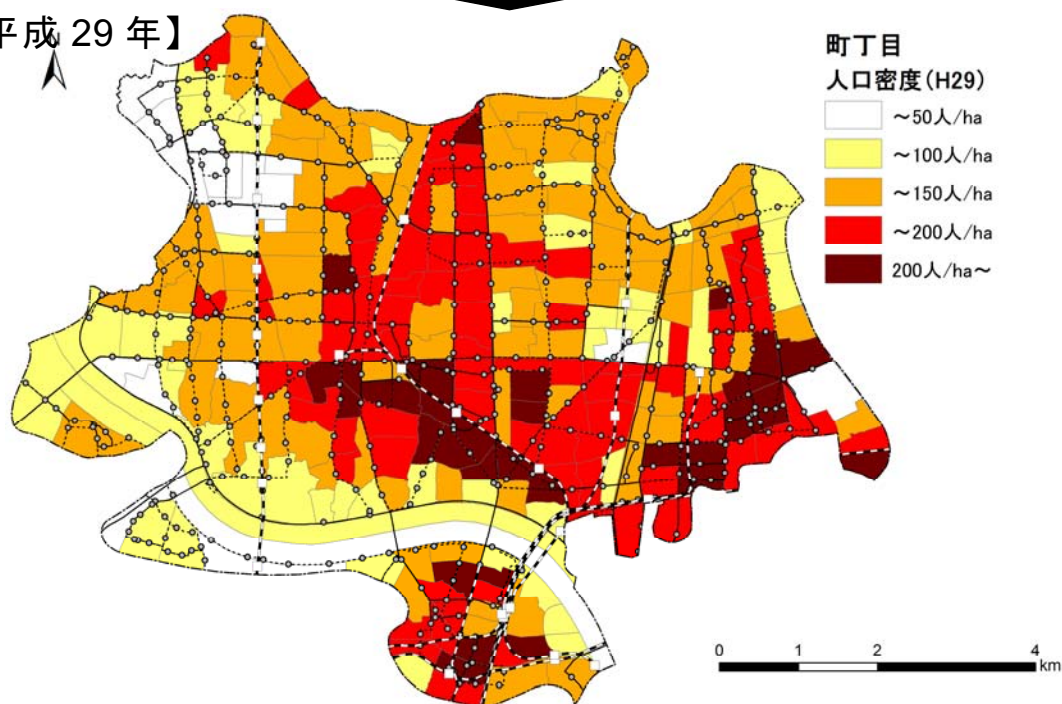


図 1-8 町丁目別人口密度の推移

出典：各年の足立区住民基本台帳をもとに作成

● 平成 29 年現時点において、平成 22 年からの人口増減の傾向は下図の通りである。

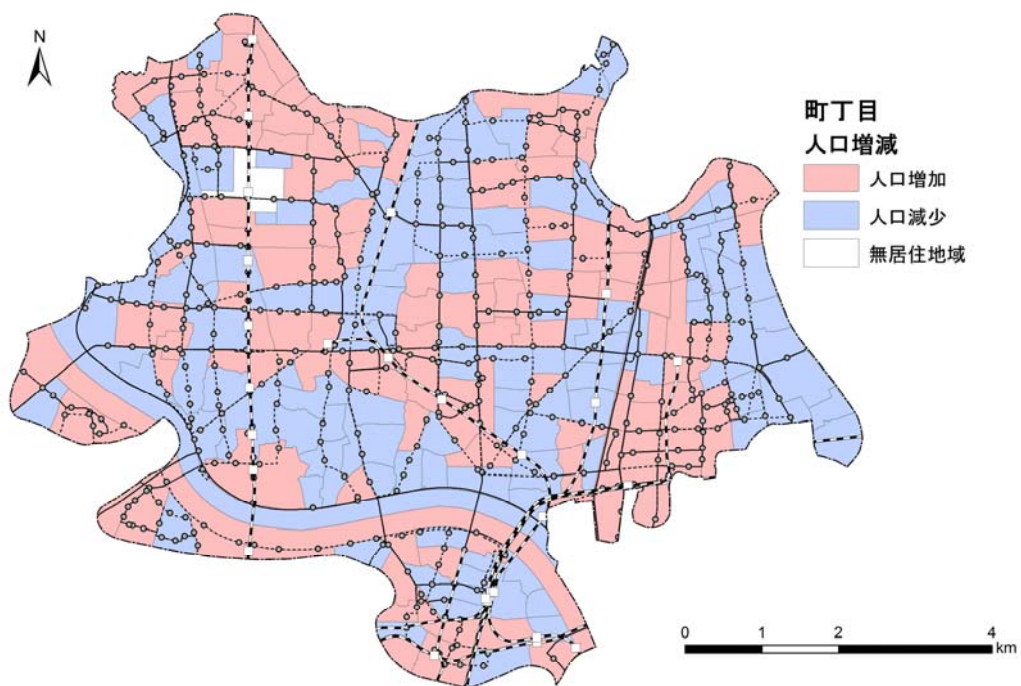


図 1-9 町丁目別人口増減の傾向

出典：足立区住民基本台帳をもとに作成

## 1.5 訪日外客数・在住外国人人口及び割合

- 全国的に訪日外客数は増加傾向にあり、平成 25 年に初めて 1,000 万人を突破し、平成 28 年は約 2,400 万人となり、僅か 3 ヶ年で約 2.5 倍増加している。
- H28 の区在住外国人は約 25,000 人であり、東京 23 区で 3 番目に多い。

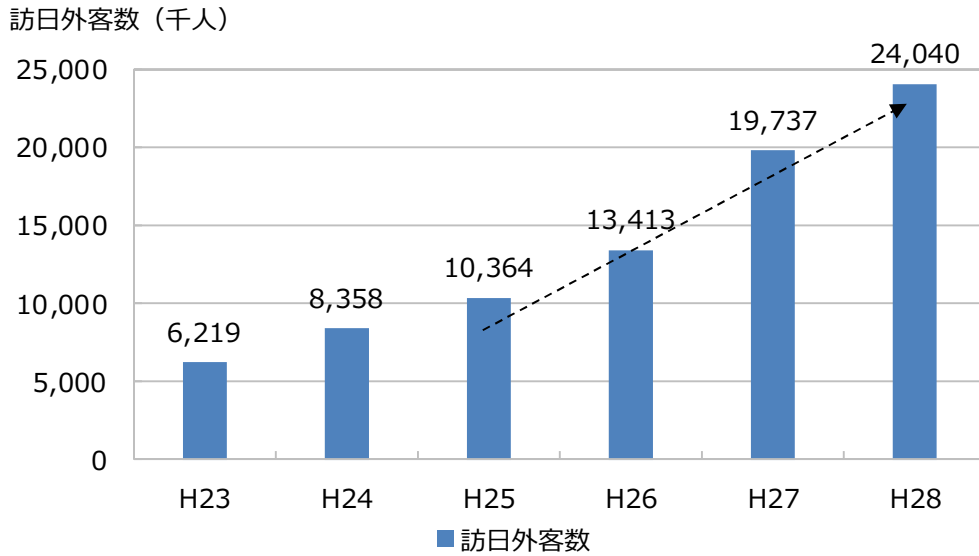


図 1-10 訪日外客数の推移 (全国)

出典：日本政府観光局の資料をもとに作成

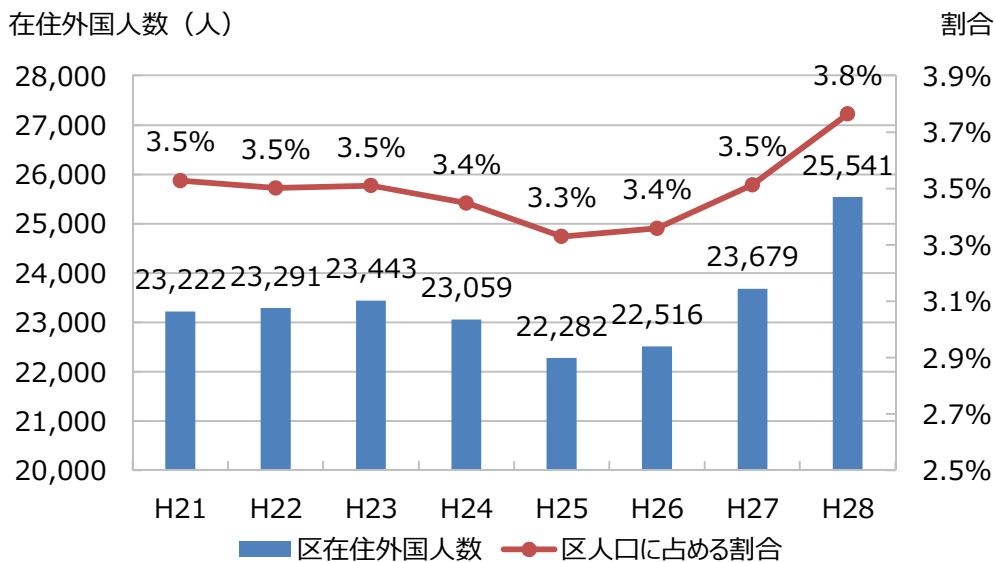


図 1-11 足立区在住外国人人口・割合の推移

出典：数字で見る足立 (H28 版 HP)「世帯・人口及び面積 (23 区別)」をもとに作成

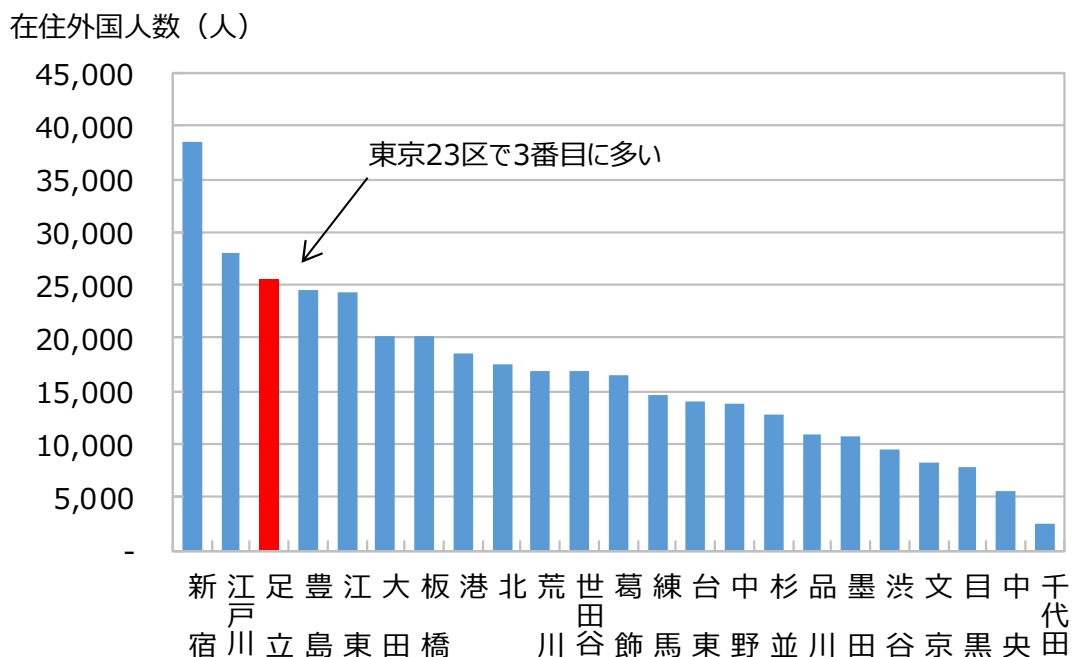


図 1-12 東京 23 区の在住外国人人口

出典：数字で見る足立（H28 版 HP）「世帯・人口及び面積（23 区別）」をもとに作成

## 1.6 障がい者数の推移

- 身体障害者手帳所持者は平成 28 年 4 月現在で約 23,800 人であり、全体としては増加傾向にある。

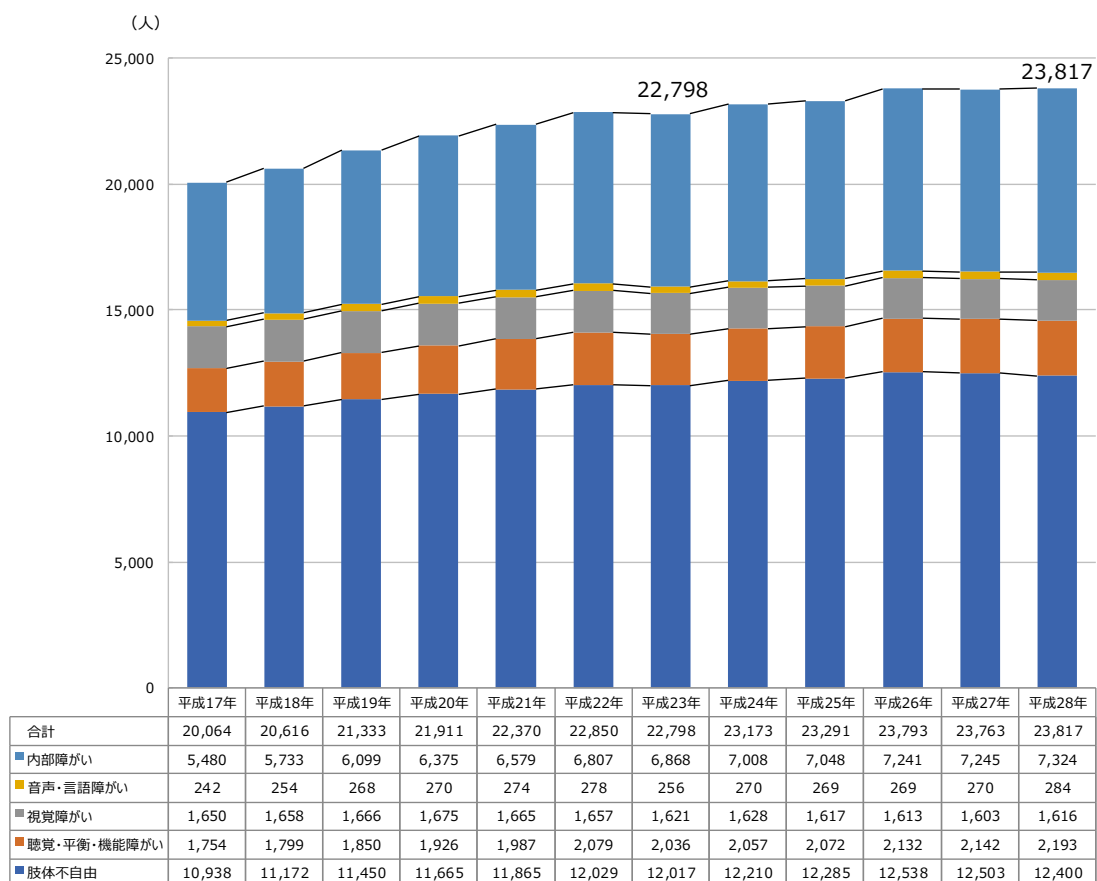


図 1-13 身体障害者手帳所持者数の推移

出典：数字で見る足立（H28 版 HP）

「身体障がい者名簿登録数（身体障害者手帳所持者）」をもとに作成

## 1.7 子育て環境の現状

- 合計特殊出生率（※1）は増加傾向にある（H23:1.34→H27:1.41）一方、子育て世帯（※2）数は減少傾向にある。  
 （※1）合計特殊出生率とは、1人の女性が生涯に産むことが見込まれる子供の数を示す指標である。  
 （※2）足立区における母親の出産年齢別構成比は、20～39歳が約92%を占めるため、当該年齢の夫婦と子供世帯とした。
- 「児童を見てもらえる環境」にない家庭の割合は17.4%存在する。

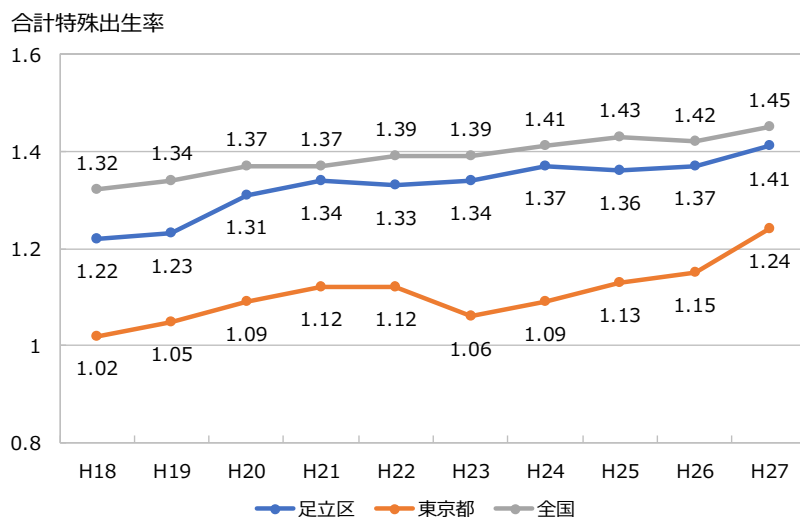


図 1-14 合計特殊出生率の比較

資料：人口動態統計（東京都福祉保健局）をもとに作成

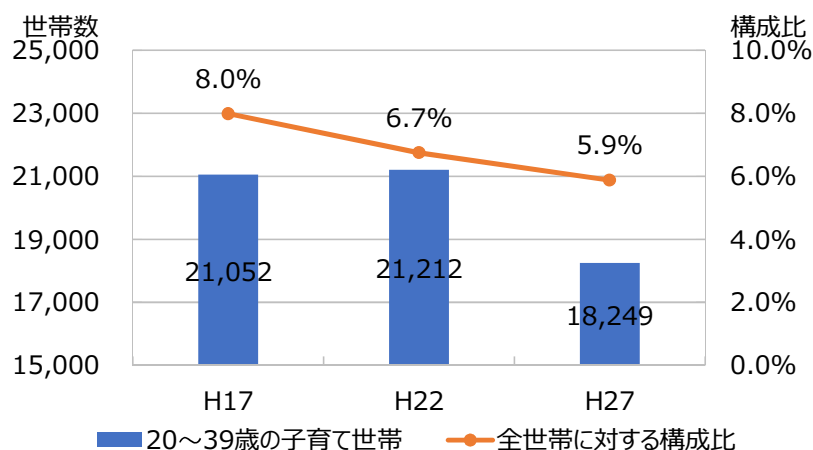


図 1-15 子育て世帯数及び構成比の推移

出典：各年の国勢調査をもとに作成

母親の出産年齢別構成人数 (H27)

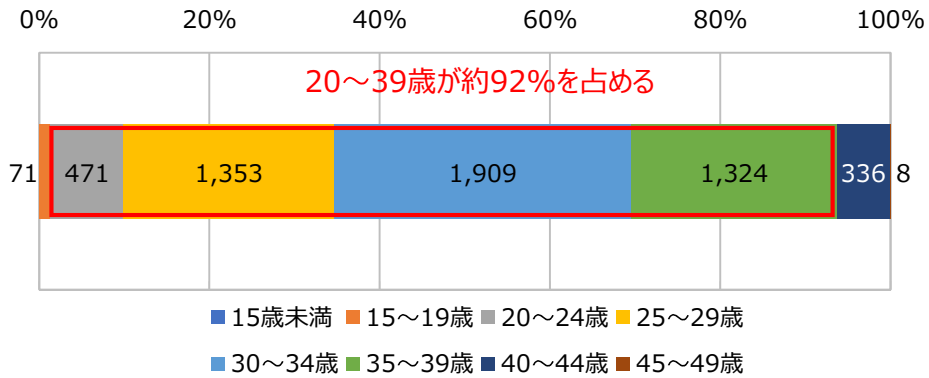


図 1-16 足立区における母親の出産年齢別構成人数

資料：人口動態統計（東京都福祉保健局）をもとに作成

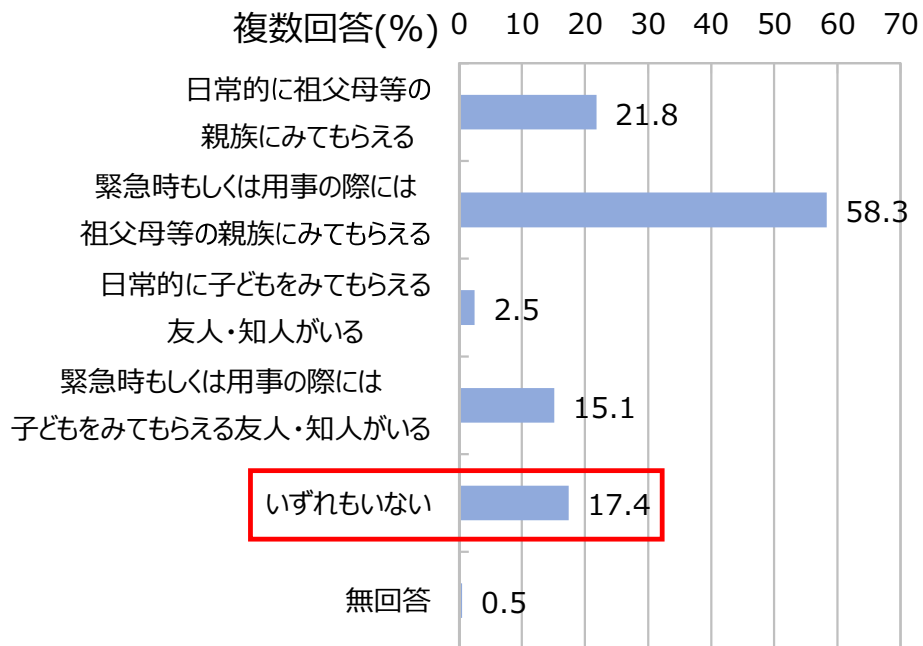


図 1-17 児童を見てもらえる環境

資料：足立区こども・子育て支援事業計画（H29.2）をもとに作成

## 1.8 高齢者単独世帯の推移

● 65 歳以上の単独世帯数は増加傾向にある。

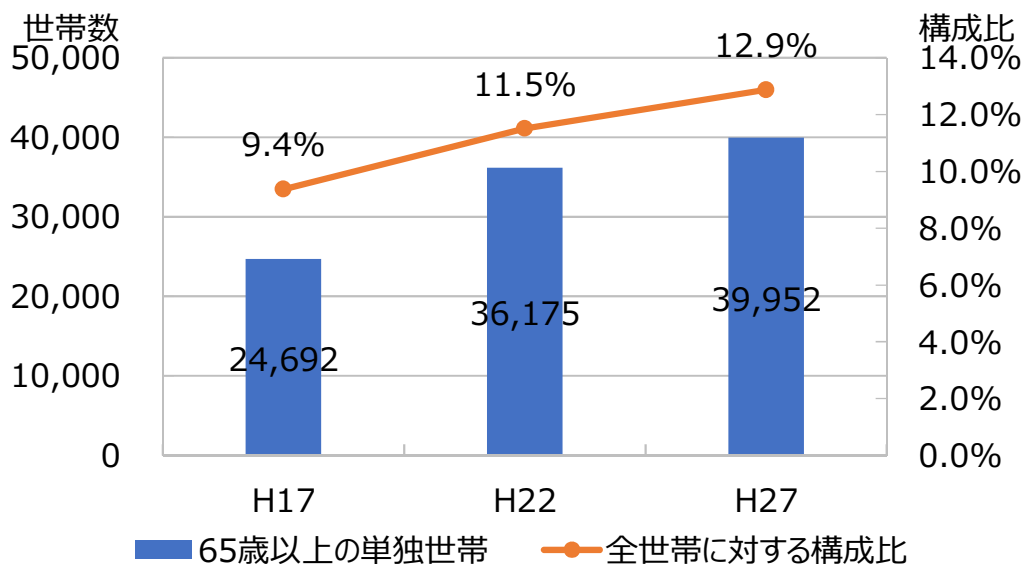


図 1-18 高齢者単独世帯の推移

出典：各年の国勢調査をもとに作成



## 1.9 運転免許保有者及び保有車両数の推移

- 運転免許保有者数は増加傾向にある一方、自家用・乗用の保有車両数は減少傾向にある。

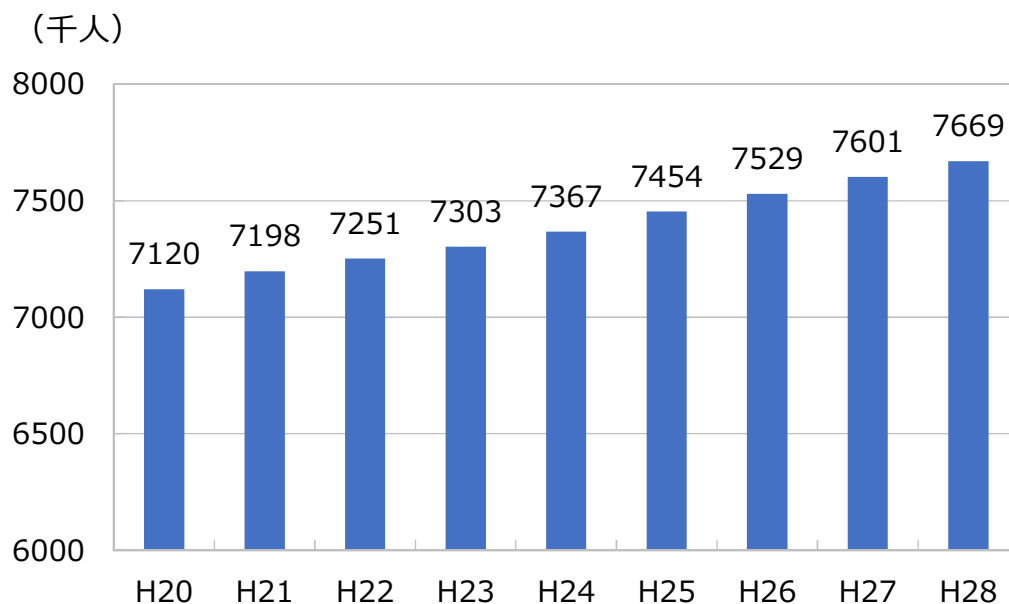


図 1-19 運転免許保有者数の推移（東京都）

出典：運転免許統計（警視庁）をもとに作成

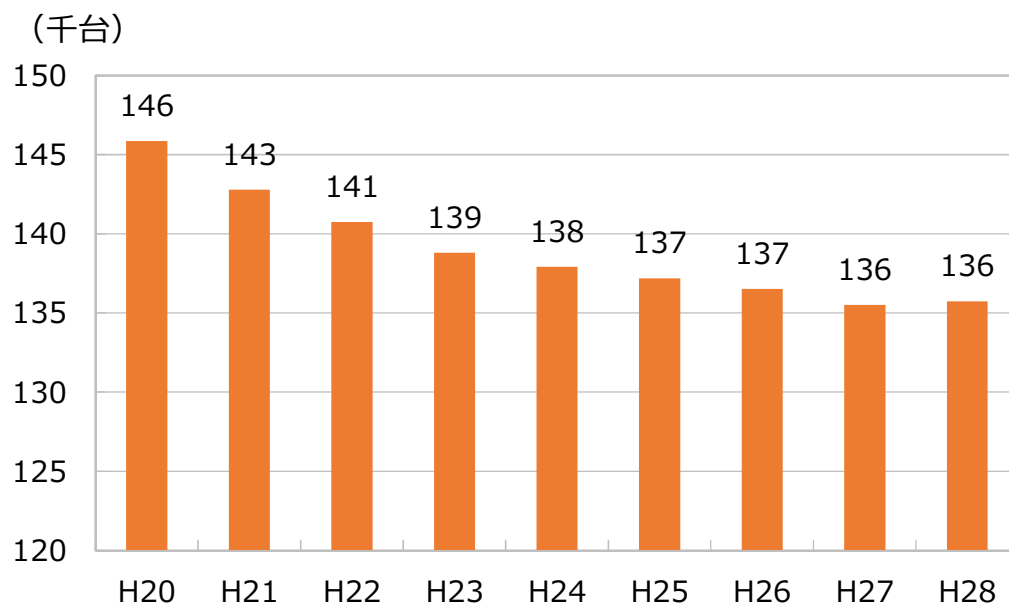


図 1-20 保有車両（自家用・乗用）数の推移（足立区）

出典：国交省関東運輸局の統計をもとに作成

## 1.10 運転免許返納者数の推移

- 全国的に、運転免許を自主的に返納する人は増加傾向にあり、H23 と比較すると約 5 倍伸びている。
- そのうち、約 95%が 65 歳以上の高齢者である。

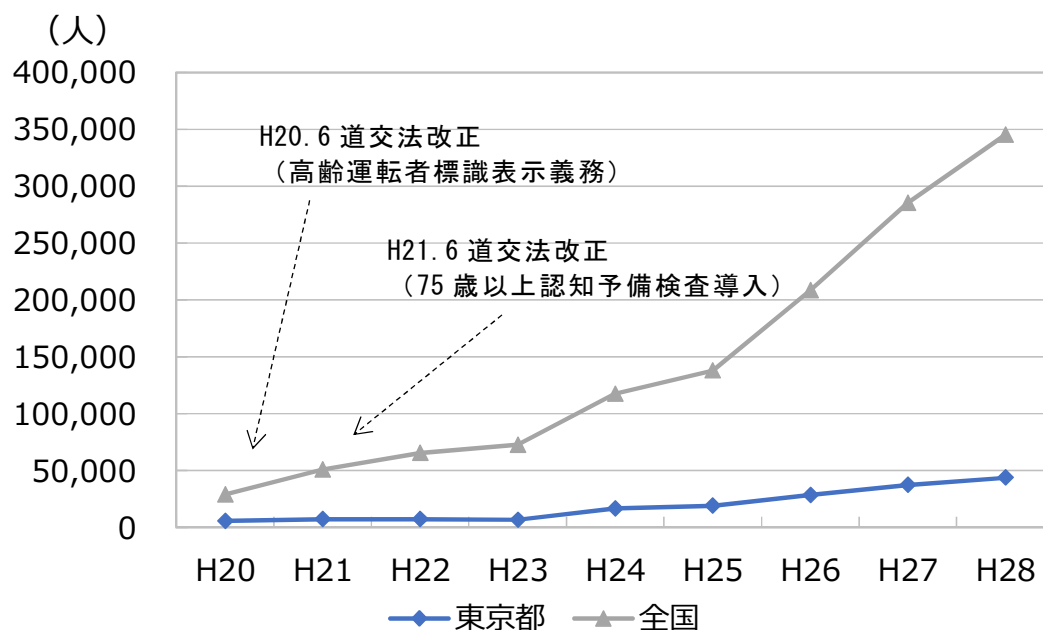


図 1-21 運転免許返納者数の推移

出典：運転免許統計（警視庁）をもとに作成

免許返納者の構成比（H28全国）

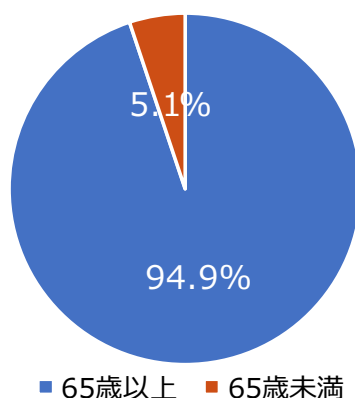


図 1-22 運転免許返納者の構成比

出典：運転免許統計（警視庁）をもとに作成

## 2. 施設整備状況

### 2.1 都市計画道路の整備状況



図 2-1 H29.4 時点の都市計画道路等の施設整備状況

資料：足立区街路橋りょう課の資料をもとに作成

## 2.2 主要機能施設の分布状況

● 各主要機能の施設分布状況は下図の通りである。

表 2-1 主要機能施設の区分及び施設数

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

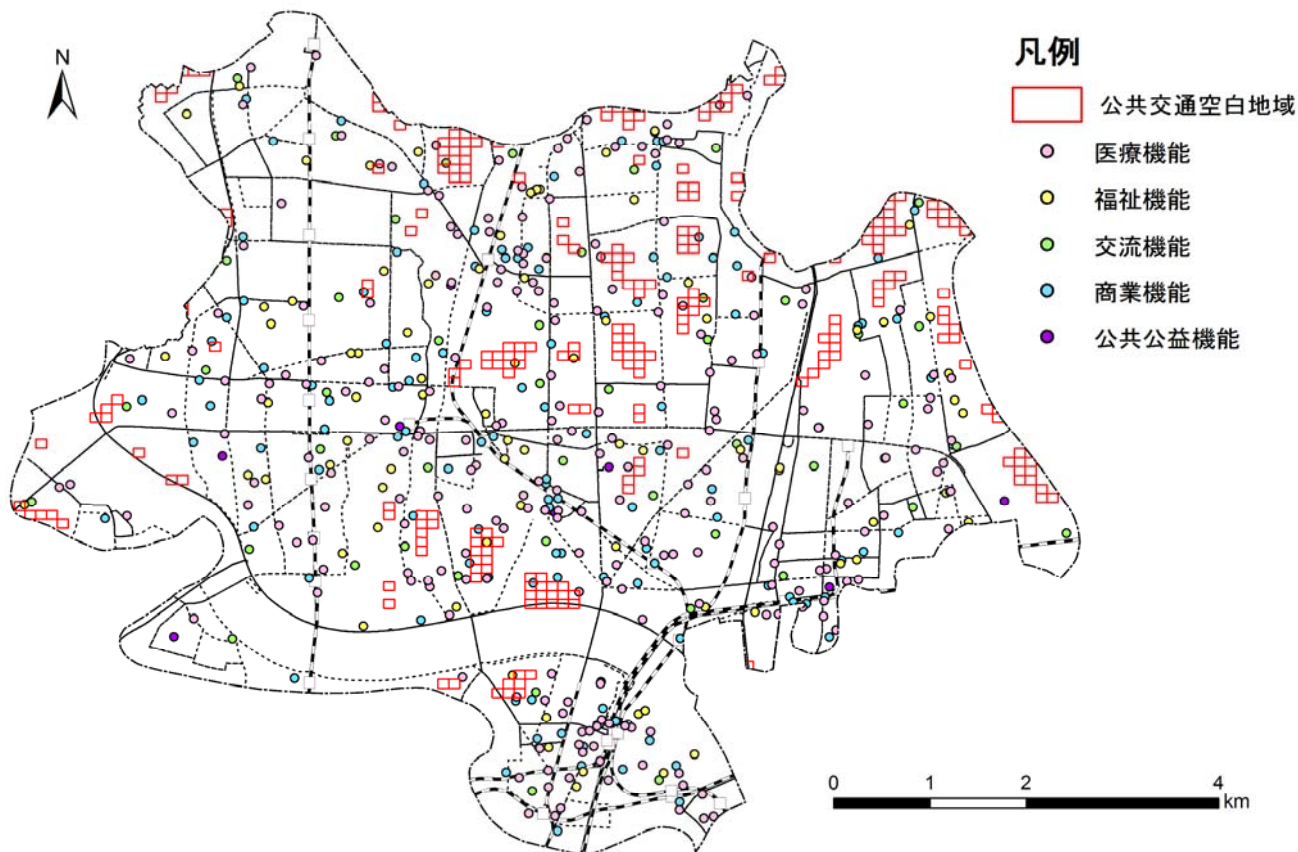


図 2-2 主要機能別施設立地状況図

出典：足立区医師会、足立区 HP、i タウンページ（2017/7/21 時点）をもとに作成

【計画的に確保することが望ましい都市機能と機能確保の考え方】

○「健康・医療・福祉のまちづくり」は、多くの市民が自立的に、また、必要な場合には地域の支援を得て、より活動的に暮らせるまちづくりを目指しており、日常生活圏域等において必要な都市機能の確保や、歩行空間・公共交通ネットワークの充実などを一体的に取り組むことによって、都市構造のコンパクト化を進めることを基本としている。

○日常生活圏域及び徒歩圏域に計画的に確保することが望ましい都市機能については、それぞれの機能確保の考え方に基づき、優先順位等を検討した上で、計画的に確保することが望ましい。

※日常生活圏域：概ね 30 分以内に必要なサービスが提供される圏域  
 ※徒歩圏域：高齢者が徒歩で移動できる圏域

	①健康機能	②医療機能	③福祉機能		④交流機能	⑤商業機能	⑥公共公益機能	機能確保の考え方
			高齢者等 介護福祉機能	子育て支援機能				
日常生活圏域で提供されることが望ましい都市機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>保健・予防や健康増進のための体を動かす活動ができる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常的な診療や看取りを含めた在宅医療・看護を受けることができる機能</li> <li>維持期におけるリハビリテーションを受けることができる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者が地域で生きがいを持って自立した生活を送れるような住まい方や活動ができる機能</li> <li>支援が必要な高齢者が介護や見守り・生活支援等のサービスを受け、安心して暮らし続けることができる機能</li> <li>障がい者が日常生活に必要な支援を受けながら地域で安心して暮らし続けることができる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の外出を促進し充実した日常生活を送るため、友人や仲間とおしゃべりや趣味の活動、地域貢献活動等ができる機能</li> <li>世代間交流を促進して地域のコミュニティを育むことができる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日々の生活に必要な生鮮品や日用品の買い回りができる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活を営む上で必要となる行政サービスや民間による公益サービスを受けられることができる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>★を付した施設については、日常生活圏域・徒歩圏域における中心的な施設とともに集約して一体的に機能確保（圏域内に同一施設を複数設ける場合は、そのうちの1つを集約して確保）。</li> <li>★を付した施設以外の施設のうち、日常生活圏域に機能確保するものは、概ね 30 分以内でサービスが提供されるよう圏域の中で偏りなく、また、施設相互の連携も念頭に置いて機能確保。</li> </ul>
うち、徒歩圏域で提供されることが望ましい都市機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>毎日の日課となる散歩・ウォーキングや体操・軽運動を促すことができる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用頻度が高くなる定期的な診療や処方箋を受けられることができる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>頻繁に人々が集い日常的な交流の場となる機能</li> <li>介護予防のための活動の場となる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>保護者が労働等により昼間家庭にいない児童等に遊びや生活の場を提供することができる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>頻繁に人々が集い日常的な交流の場となる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特に利用頻度の高い生鮮品を徒歩で買い回ることができる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幼児児童への公的な教育サービスを受けられることができる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>★を付した施設以外の施設のうち徒歩圏域に確保するものは、サービスの偏りがないよう、また、施設相互の連携も念頭に置いて、歩行ネットワークに沿って確保。</li> </ul>
相対的に広範囲からの利用が見込まれる都市機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村全域の市民を対象とした健康づくりや健康指導・相談に関する総合的な指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>総合的な医療サービス（二次医療）を受けられることができる機能</li> <li>回復期におけるリハビリテーション（特にまちなかでの歩行訓練等）を受けられることができる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>居宅生活が困難となった高齢者等が安心して暮らし続けることができる機能</li> <li>市町村全域の市民を対象とした障がい者福祉に関する総合的な指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村全域の市民を対象とした児童福祉に関する総合的な指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村全域の市民を対象とした市民活動の拠点となる機能</li> <li>青空市場やマルシェなど屋外の交流イベントを定期的開催できる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>様々なニーズに対応した買い物や食事、ウインドウショッピングができる機能</li> <li>民間が提供する公益的なサービスの拠点となる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村が提供する行政サービスや外出機会を増加させる芸術文化サービスの拠点となる機能</li> <li>市町村が提供する公益的なサービスの拠点となる機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設までのアクセスを公共交通により確保するとともに、鉄道駅やバス停等から各施設に至るまでの安全な歩行ネットワークを確保。</li> <li>中心市街地等既に一定程度の機能集積が進んでいる場所や公共交通によるアクセス性が高い場所への機能確保を優先的に検討。</li> <li>都市の賑わいを創出する施設の周辺には、自動車交通を抑制して歩行者優先となるエリアを確保。</li> </ul>
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>相対的に広範囲からの利用が見込まれる都市機能のうち、入院を主体とした総合病院や特定機能病院など中心市街地等に立地する必要性が低い施設は本手引きでは対象としていない。</li> <li>また、総合運動場や総合公園など広い土地が必要で中心市街地等に立地することが難しい施設は本手引きでは対象としていない。</li> </ul> <p>※施設例のうち一部のものについては、複数市町村で呼称されている名称を一般例として表記している。</p> <p>[注]介護保険等サービス（在宅系）の提供に係る事業所・施設等の設置にあたっては、その事業所・施設等のサービス提供地域を踏まえ、自治体で策定する介護保険事業（支援）計画と照らし合わせ、適切なサービス提供が可能となるよう努める。</p>							

図 2-3 都市機能と機能確保の考え方

出典：国土交通省「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」平成 26 年 8 月」p53

## 2.3 今後の鉄道整備の見通し

- 交通政策審議会の答申において、24 の鉄道ネットワークの充実に関するプロジェクトが位置づけられている。
- そのうち、メトロセブンの新設、地下鉄 8 号線の延伸（ともに H12 運輸政策審議会答申）が継続プロジェクトとして記載されている。



図 2-4 将来の東京圏鉄道網図（交通政策審議会）

資料：「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）」をもとに作成

## 2.4 土地利用構造及びまちづくりの方向性

- 足立区基本計画では、主要な地域拠点として「花畑地区」が追加されたほか、日常生活に不足している都市機能を誘導する「地区拠点」が追加されている。
- 「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、区の新たな取り組みとしてエリアデザインを実施している。
- 大学病院の誘致、大学の進出等新たな公共公益施設整備が予定されている。
- 都市計画マスタープラン（H29.10）では、国道 4 号、環状七号線、荒川で 5 地域に区分されている。

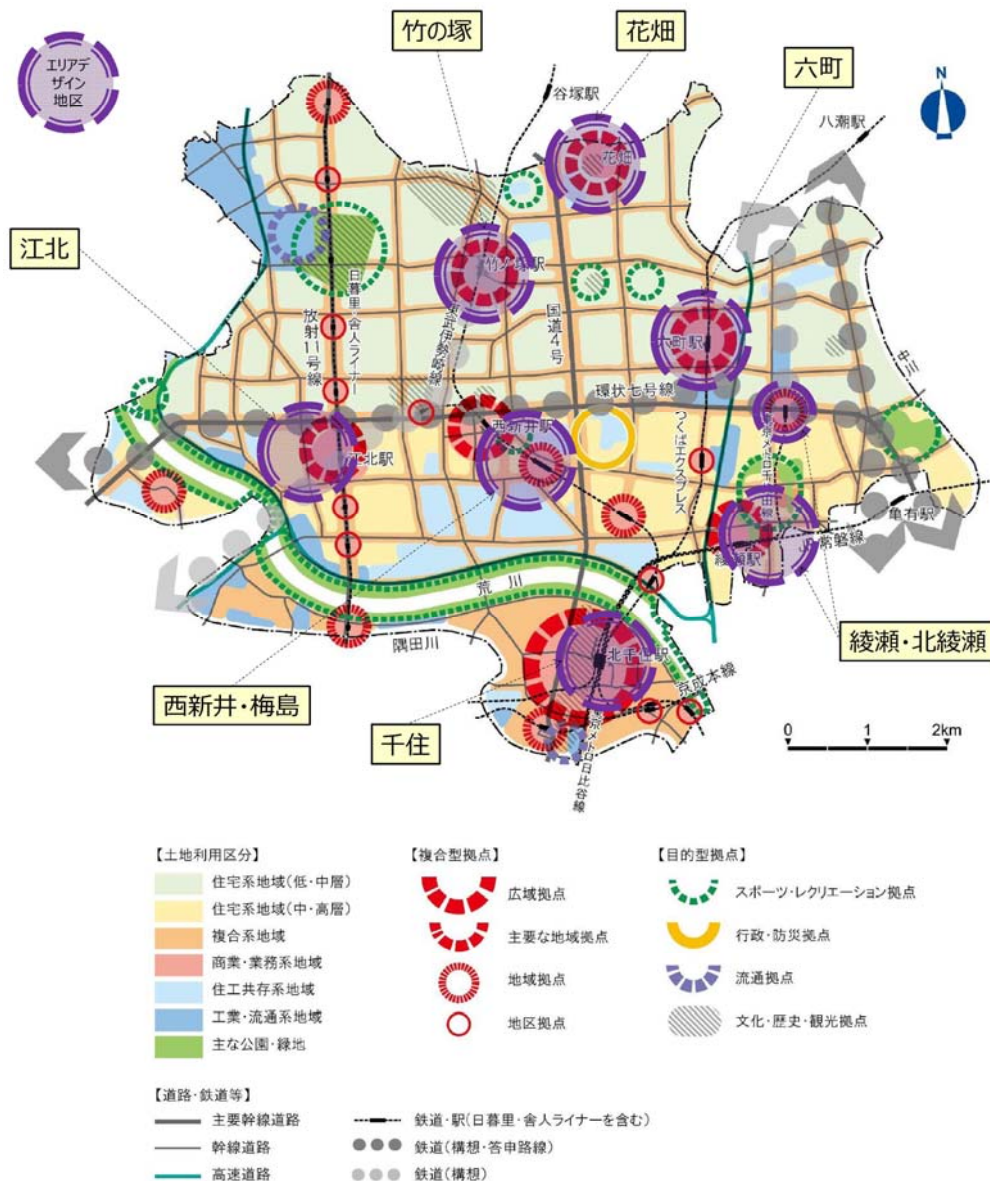


図 2-5 土地利用構造図及びまちづくりの方向性

資料：足立区基本計画（H29.2）をもとに作成

### 3. 交通事業を取り巻く実態

#### 3.1 バス・タクシー業界の労働時間・年間所得

● バス業界と全産業の平均値を比較すると、労働時間が長いわりに、年間所得額は同程度である。

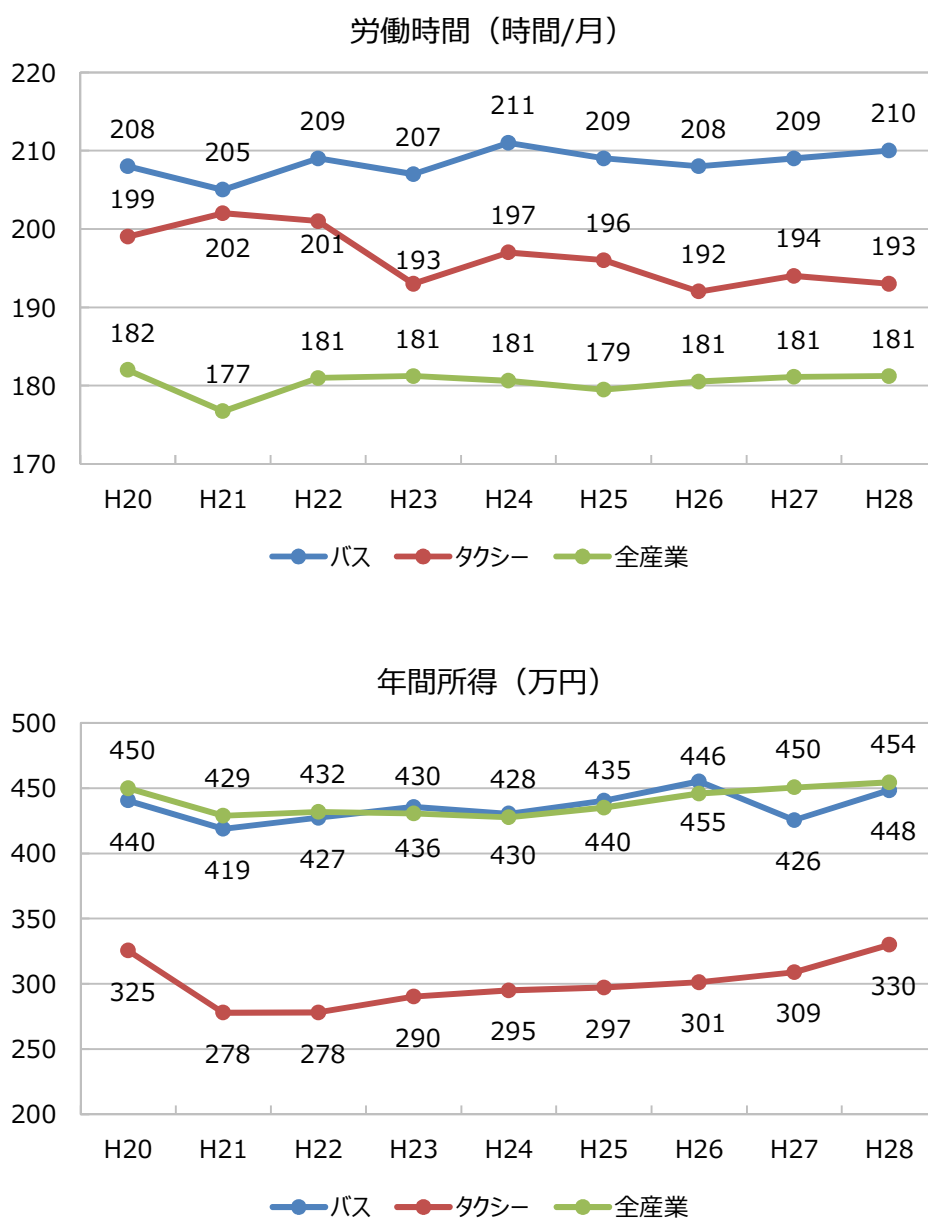


図 3-1 バス業界の労働時間及び年間所得

出典：政府統計の総合窓口「各年の賃金構造基本統計調査（全国）」をもとに作成



### 3.2 バスの京浜地区の収入・原価

- 足立区を含む京浜地区では、原価が収入を上回っており、厳しい運営状況が続いている。

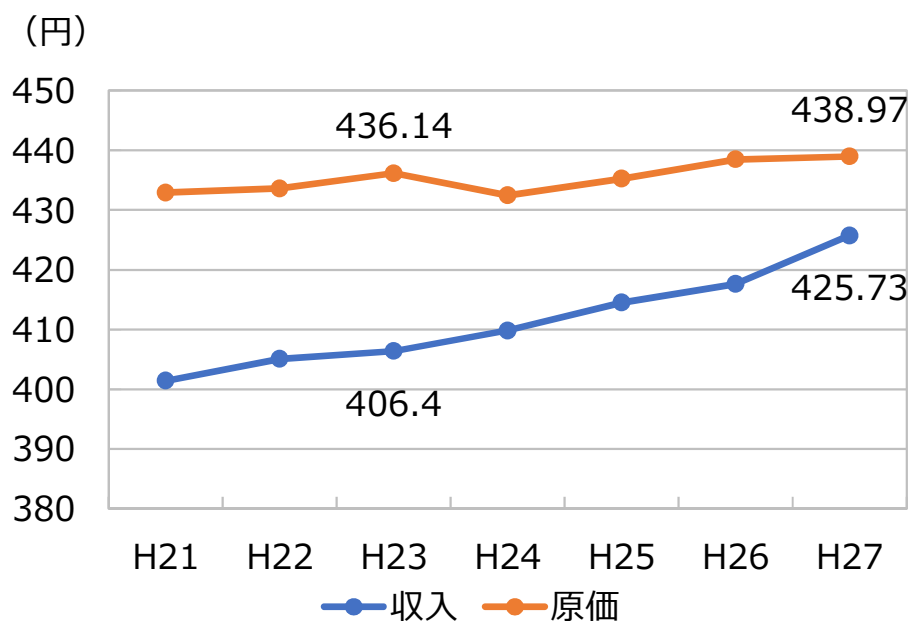


図 3-2 実車走行キロ当り収入・原価の推移（京浜地区）

出典：「乗合バス事業の収支状況について（国土交通省 HP）」をもとに作成

### 3.3 大型 2 種免許保有者数等の推移

● 運転手の減少、高齢化が進展しており、バス運転手が確保しにくい状況となっている。

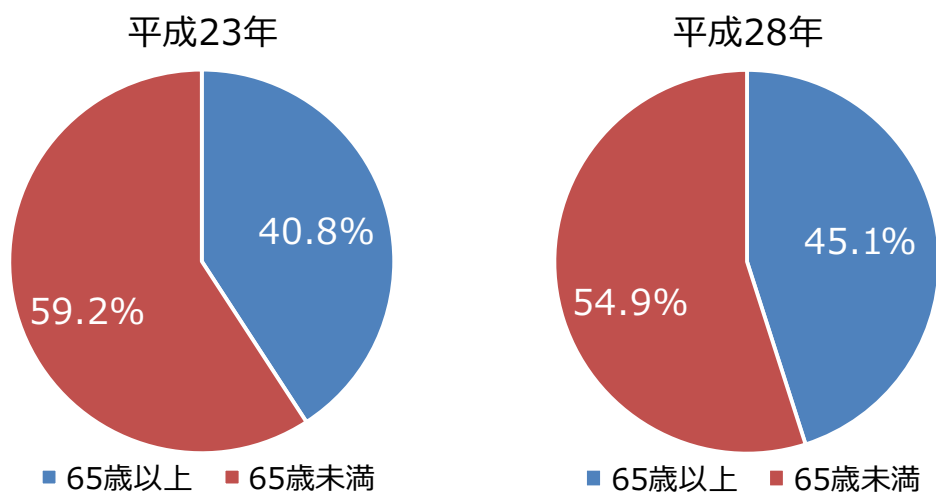
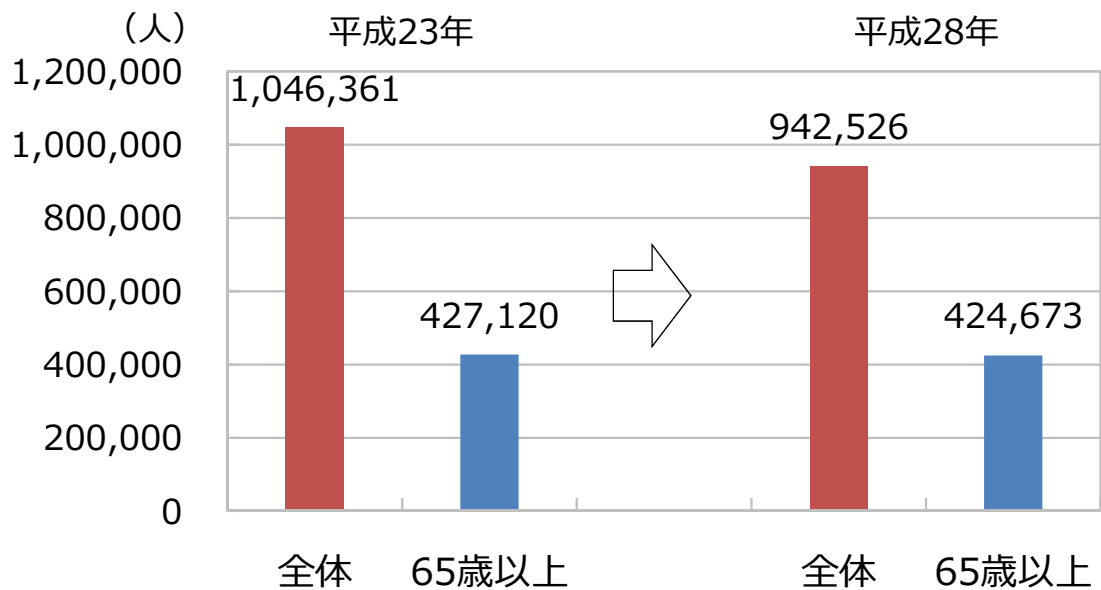


図 3-3 大型 2 種免許保有者数及び高齢保有者の割合の推移（全国）

出典：運転免許統計（警視庁）をもとに作成

### 3.4 公共交通の利用状況（鉄道）

- 区内鉄道駅利用者（駅乗降客数）は、平成 28 年度で約 190.7 万人である。平成 23 年度にやや落ち込みがあるものの、その後は増加傾向にある。
- 日暮里・舎人ライナーの乗車人員は平成 20 年の開業後、1.5 倍程度となっている。
- 次頁以降に、駅別利用者数の推移を示す。

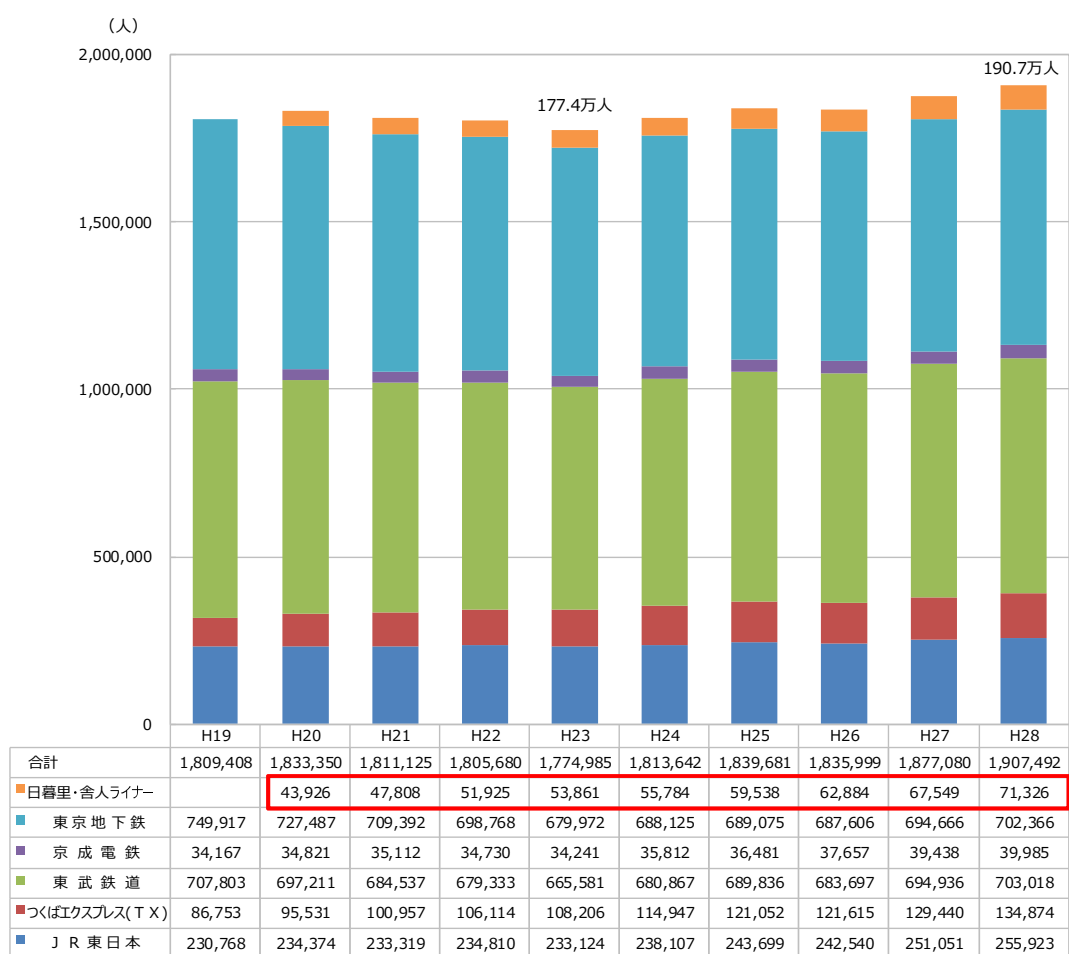


図 3-4 足立区内鉄道会社別利用者数の推移

出典：数字で見る足立「鉄道一日平均乗降客数」をもとに作成

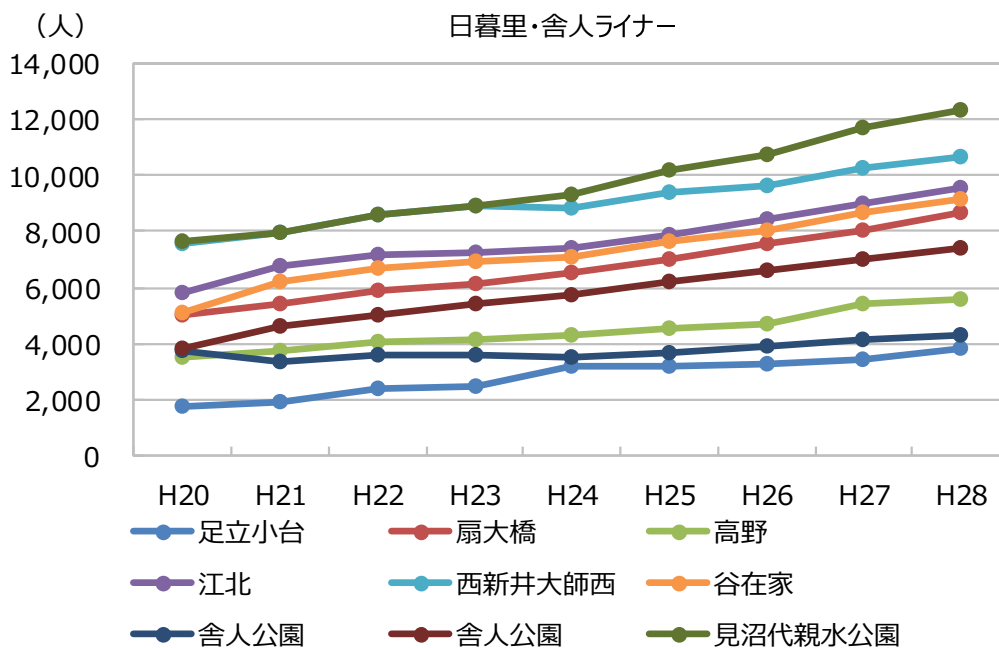


図 3-5 駅別利用者数の推移（日暮里・舎人ライナー）

出典：数字で見る足立「鉄道一日平均乗降客数」をもとに作成

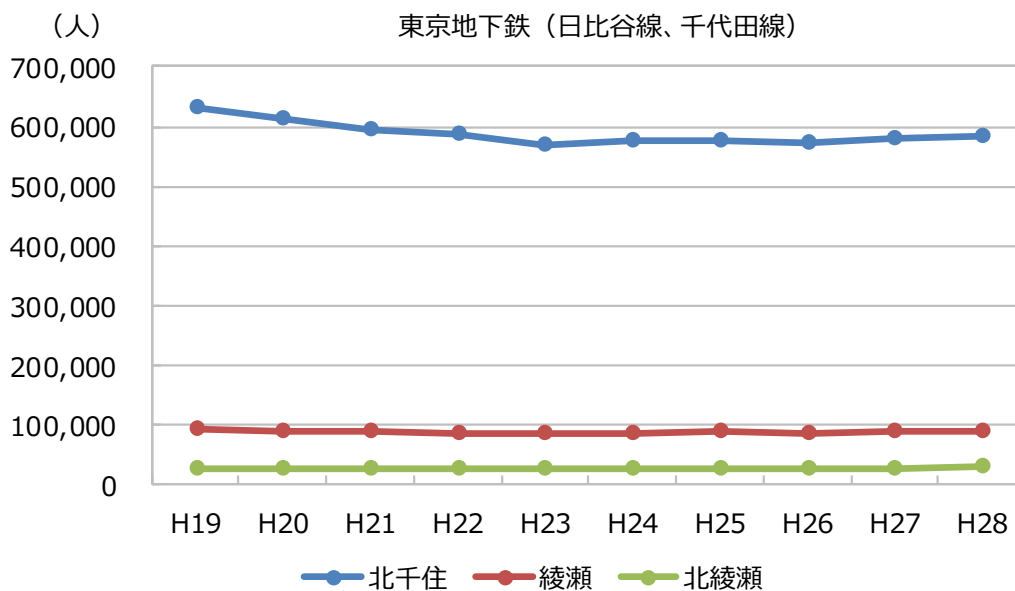


図 3-6 駅別利用者数の推移（東京地下鉄）

出典：数字で見る足立「鉄道一日平均乗降客数」をもとに作成

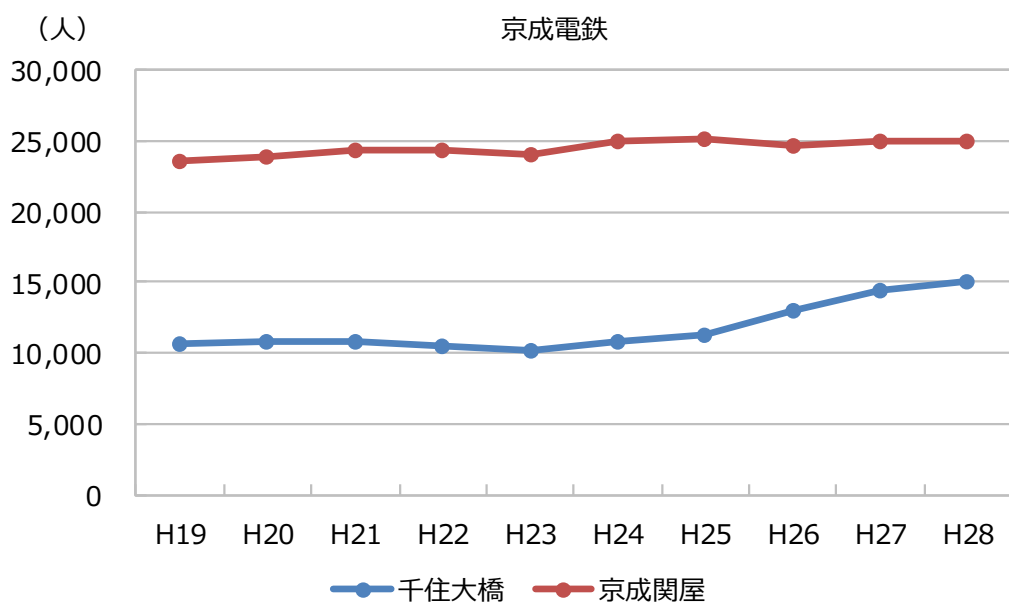


図 3-7 駅別利用者数の推移 (京成電鉄)

出典：数字で見る足立「鉄道一日平均乗降客数」をもとに作成

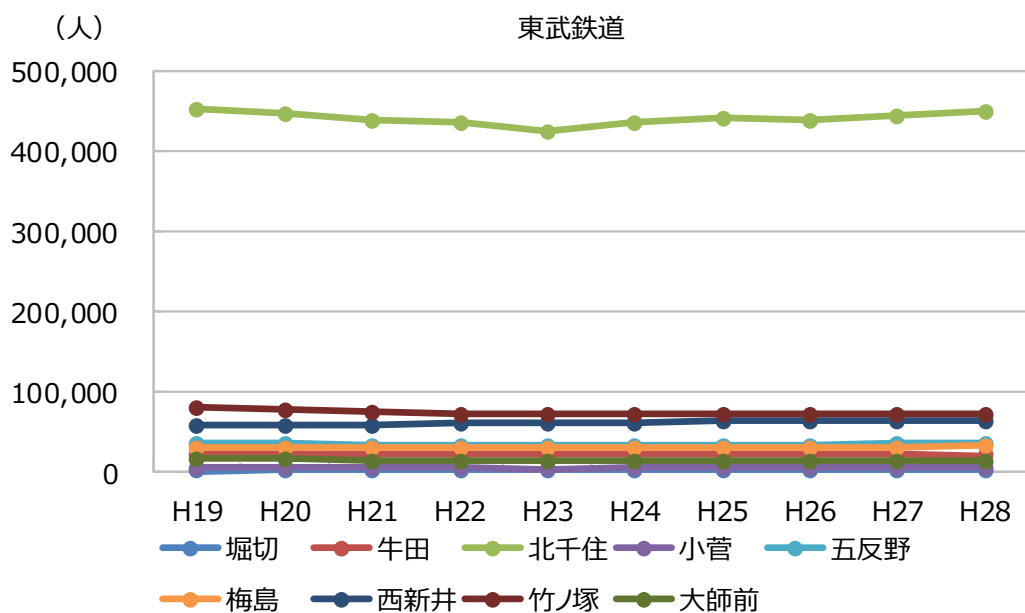


図 3-8 駅別利用者数の推移 (東武鉄道)

出典：数字で見る足立「鉄道一日平均乗降客数」をもとに作成

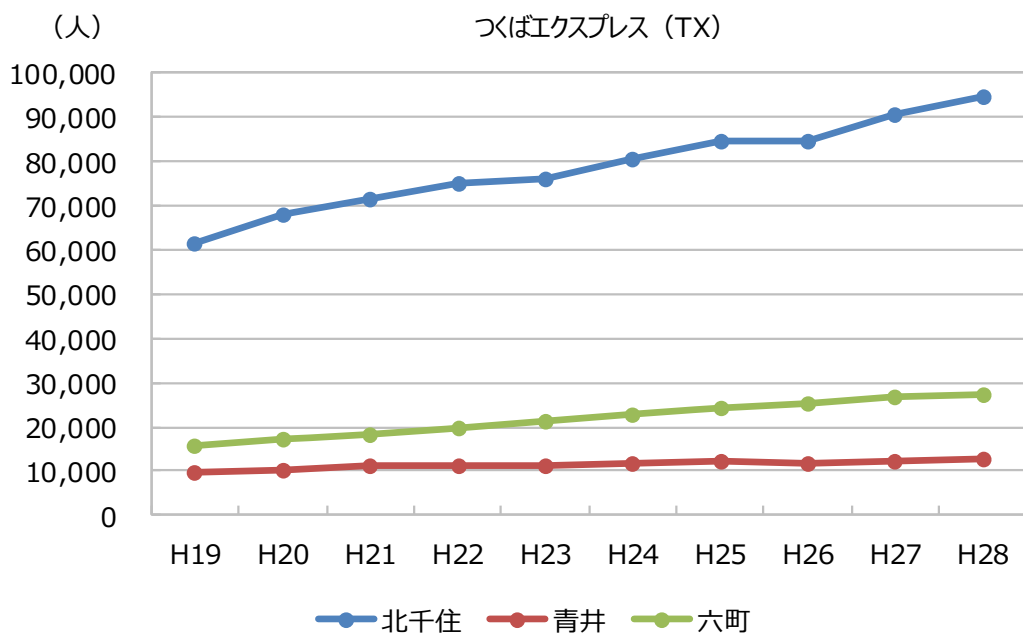


図 3-9 駅別利用者数の推移 (つくばエクスプレス)

出典：数字で見る足立「鉄道一日平均乗降客数」をもとに作成

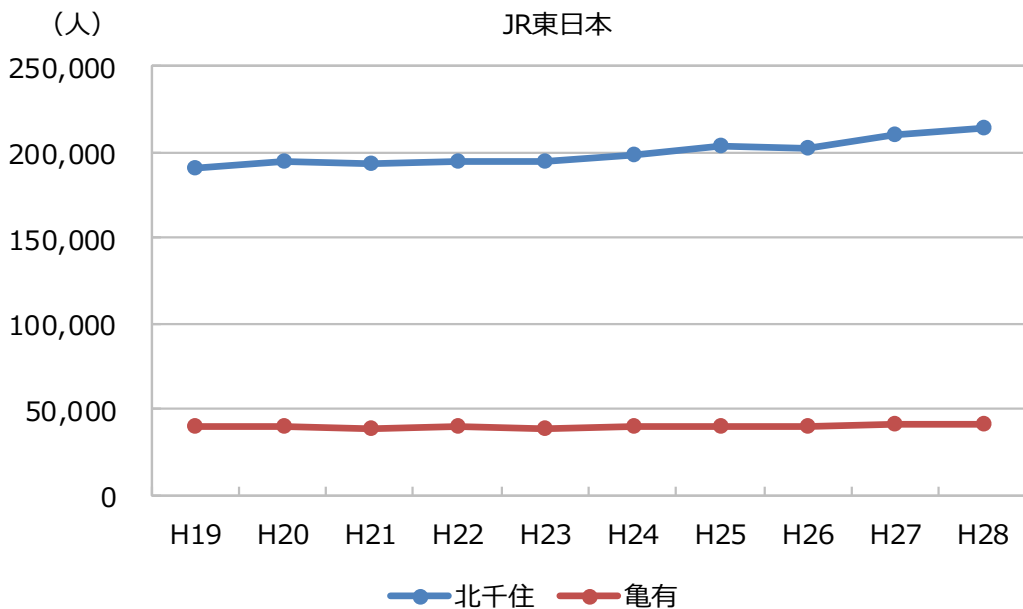


図 3-10 駅別利用者数の推移 (JR 東日本)

出典：数字で見る足立「鉄道一日平均乗降客数」をもとに作成

### 3.5 公共交通の利用状況（はるかぜ）

- 区内を走行する「はるかぜ」の利用者は、平成 26 年にやや落ち込みがあるものの、横ばい傾向である。
- シルバーパスの利用者数は、高齢化の進展に比例して増加傾向である。

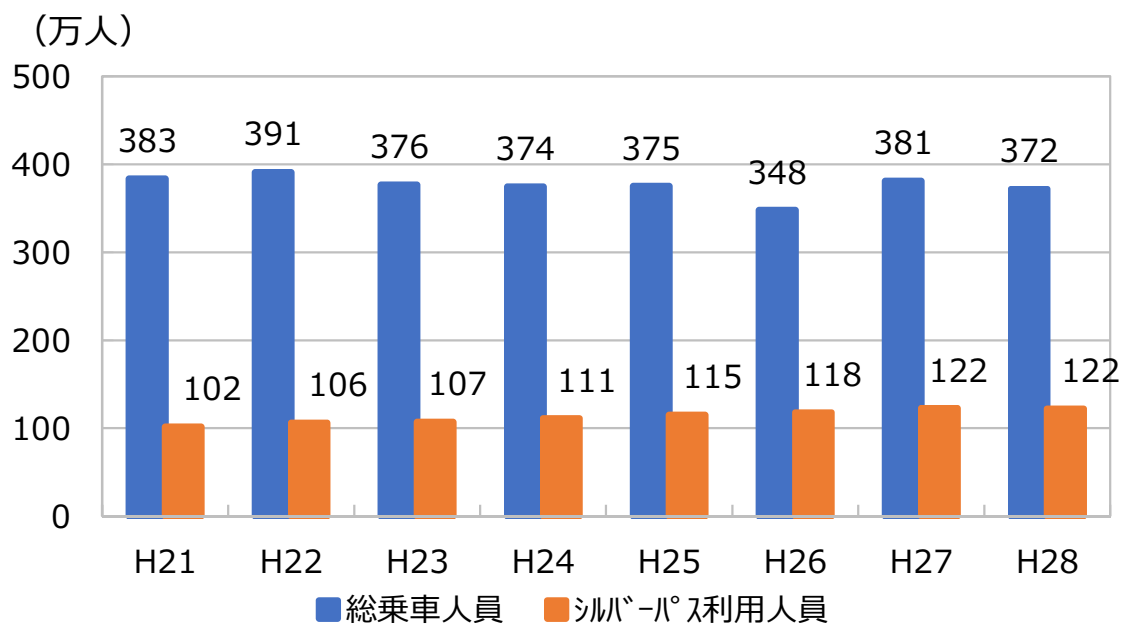


図 3-11 はるかぜ利用者数の推移

資料：交通対策課より提供された資料をもとに作成

### 3.6 公共交通の運行状況（バス系統数）

- バスの系統数は、平成 27 年現在で 122 系統である。平成 23 年以降横ばい傾向で推移している。

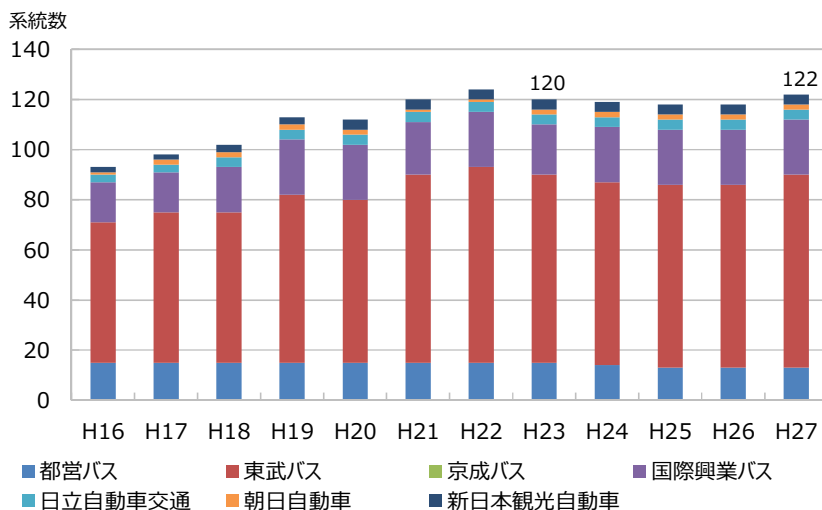


図 3-12 足立区内バス系統数の推移

出典：数字で見る足立（H28 版 HP）「バス一日平均運行状況」をもとに作成

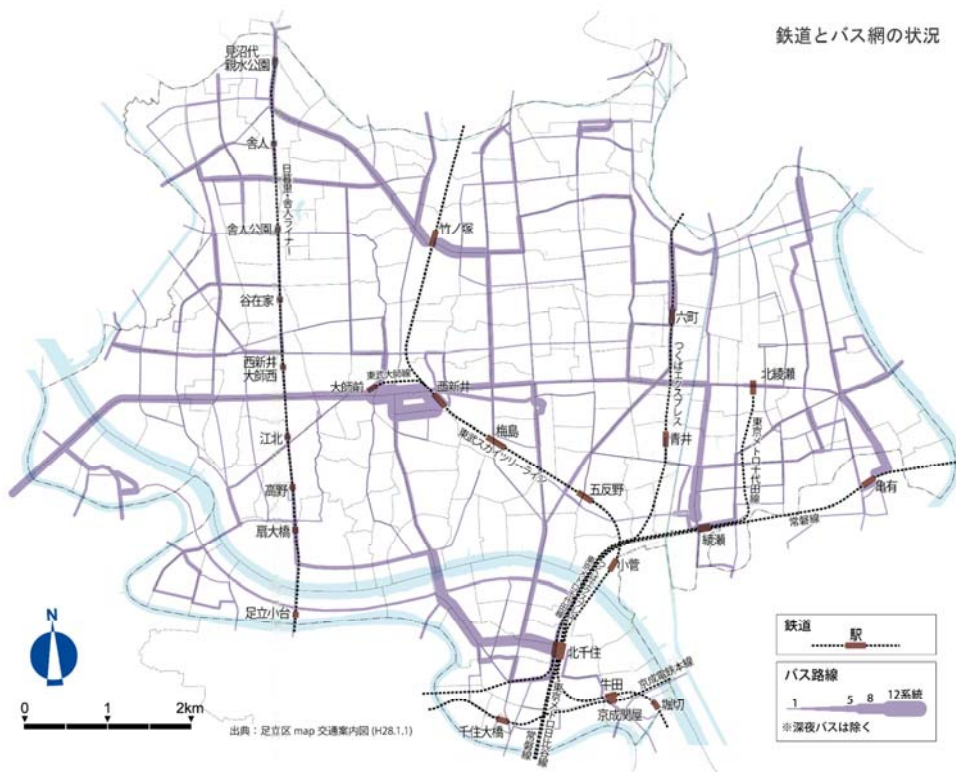


図 3-13 足立区内バス路線網の状況（H28.1.1 時点）

出典：足立区バリアフリー推進計画 P44



### 3.7 公共交通の運行状況（はるかぜ便数）

- 区内を走行する「はるかぜ」の運行本数は、全体的に減少傾向にある。
- 次頁に、路線別運行本数の推移を示す。

運行本数（平日）

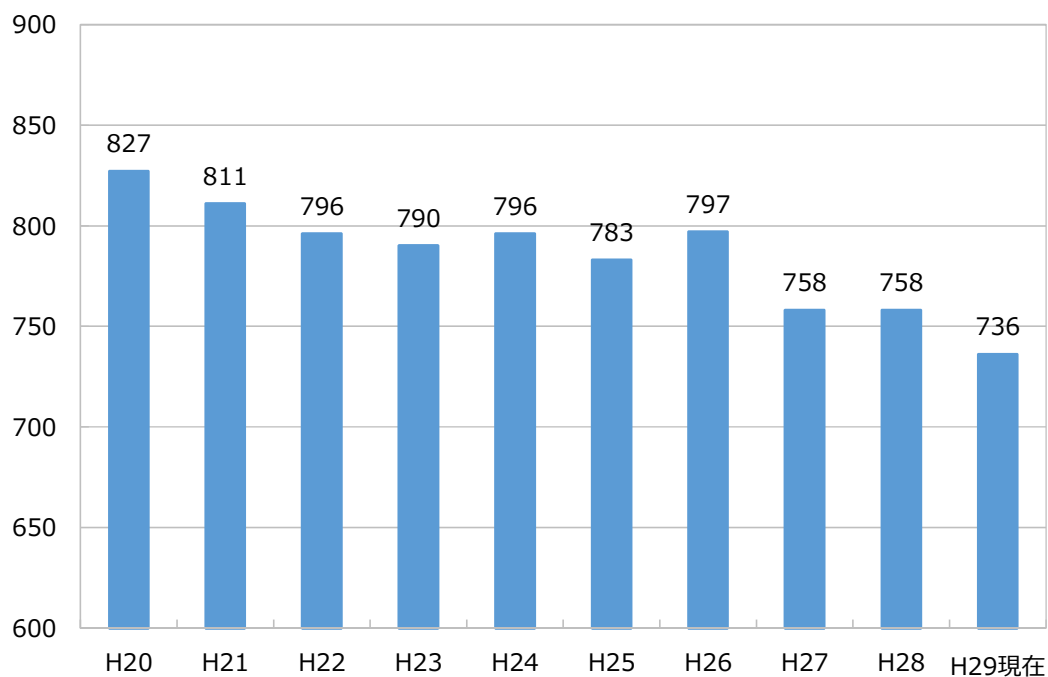


図 3-14 はるかぜの運行総数の推移（平日）

資料：交通対策課より提供された資料をもとに作成

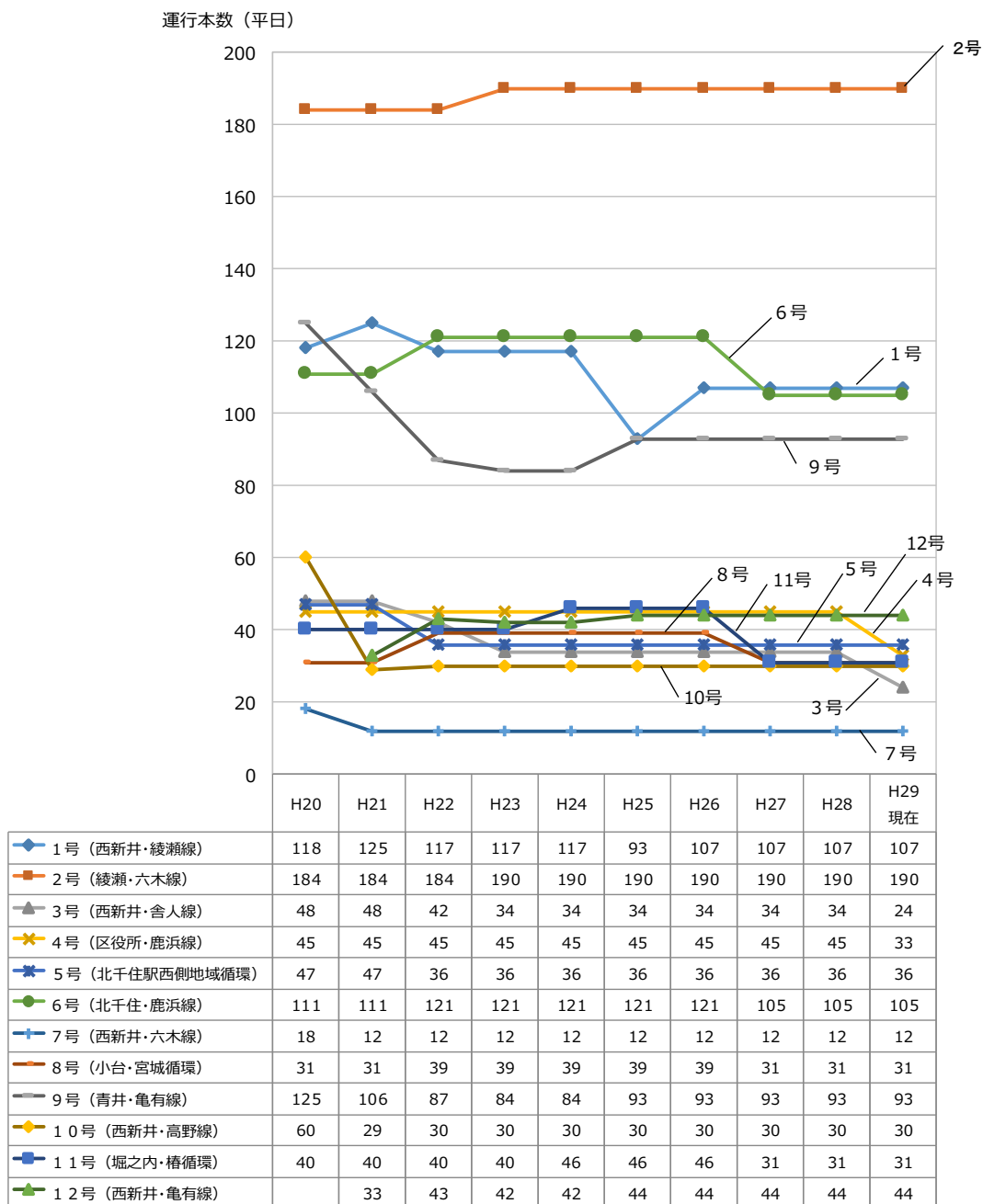


図 3-15 はるかぜの路線別運行本数 (平日) の推移

資料：交通対策課より提供された資料をもとに作成

### 3.8 自転車事故件数

- 竹ノ塚、綾瀬等の駅周辺及び環状 7 号線沿いで自転車事故が比較的多く発生している。
- 足立区の自転車事故の構成比は、東京都と同等で約 20%程度である。

【平成 28 年】

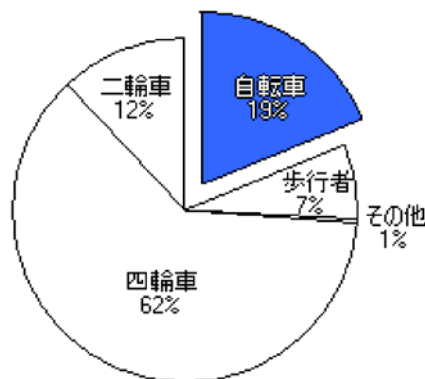
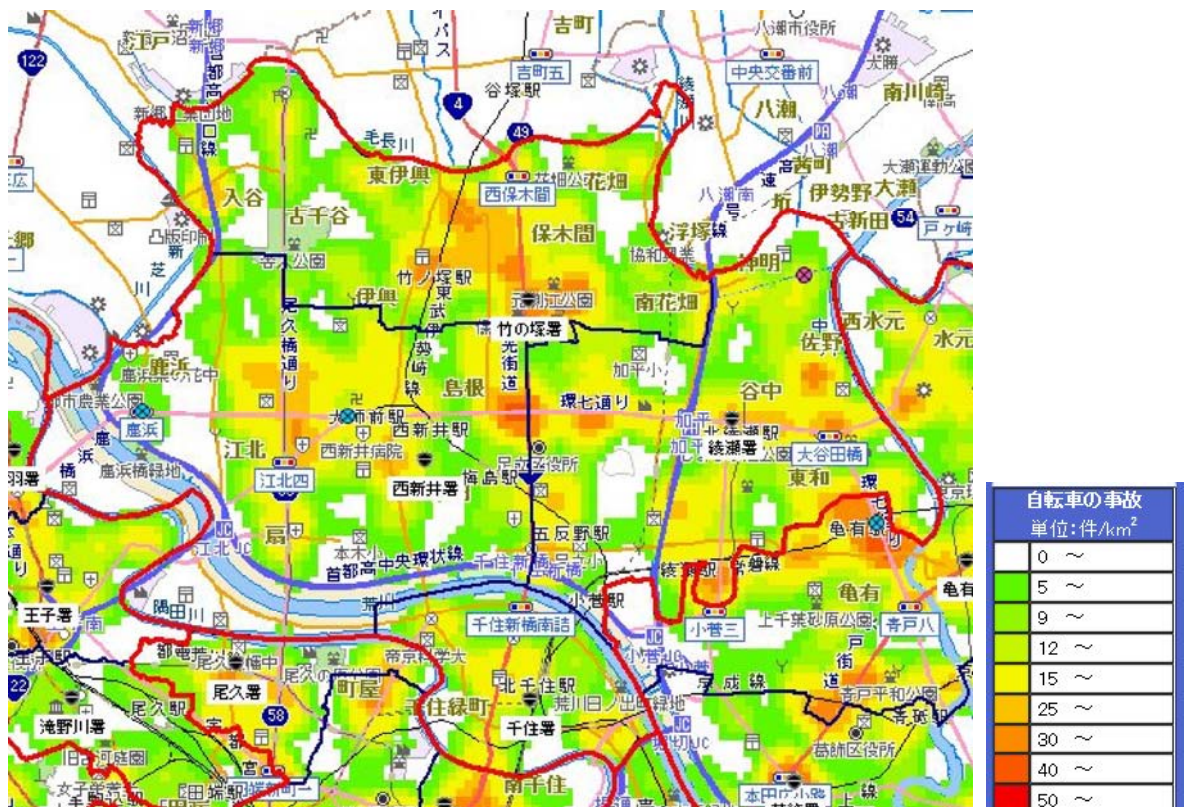


図 3-16 足立区の自転車事故の発生状況及び自転車事故の構成比

出典：警視庁 HP (<http://www3.wagamachi-guide.com/jikomap/>)

- 自転車関連の法律では、平成 29 年 5 月に「自転車活用推進法」が施行されている。(以下、概要を示す)

**基本理念**

- ・自転車は、**二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的**
- ・自動車依存の低減により、**健康増進・交通混雑の緩和等**、経済的・社会的な効果
- ・交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- ・交通安全の確保

↓

**自転車の活用を総合的・計画的に推進**

**国等の責務**

- ・国 : 自転車の活用を**総合的・計画的に推進**
- ・地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、**実情に応じた施策を実施**
- ・公共交通事業者 : **自転車と公共交通機関との連携等**に努める
- ・国民 : 国・地方公共団体の**自転車活用推進施策への協力**

**基本方針** 以下の施策を重点的に検討・実施

①自転車専用道路等の整備	②路外駐車場の整備等
③シェアサイクル施設の整備	④自転車競技施設の整備
⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備	⑥自転車安全に寄与する人材の育成等
⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化	⑧交通安全に係る教育及び啓発
⑨国民の健康の保持増進	⑩青少年の体力の向上
⑪公共交通機関との連携の促進	⑫災害時の有効活用体制の整備
⑬自転車を活用した国際交流の促進	⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援

**自転車活用推進計画**

- ・政府 : 基本方針に即し、**計画を閣議決定**し、国会に報告
- ・都道府県・市区町村 : 区域の実情に応じ計画を定めるよう努める

**自転車活用推進本部**

- ・国土交通省に、**自転車活用推進本部**を設置
- ・本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚とする

**自転車の日・月間** ・**5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする**

**附則で定められた検討事項**

- ・自転車活用推進を担う**行政組織の在り方の検討**・**必要な法制上の措置**
- ・自転車の運転に関しての**道路交通法違反行為への対応の在り方**
- ・自転車の運行により人の生命等が害された場合の**損害賠償保障制度**

図 3-17 自転車活用推進法の概要

出典：「自転車活用推進法の施行について」（国交省 HP）

### 3.9 交通手段

- バス施策が停滞、実現性が低い状況であるため、地域の実情に応じた交通モードの検討が必要である。  
 ※交通モードの色分けは、各モードの輸送量によって区別している。

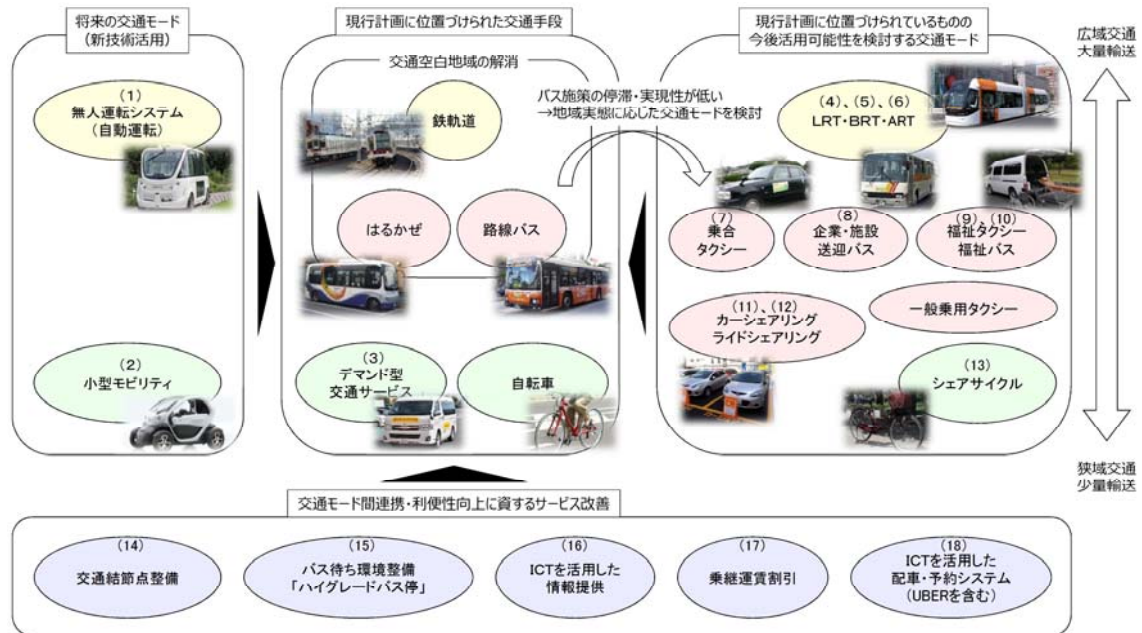


図 3-18 現行計画改定にあたり、検討する交通モード概念

表 3-1 将来の交通モード（新技術活用）

交通モード	概要
(1) 無人運転システム (自動運転)	無人で自動走行できる自動車
(2) 小型モビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1～2 人乗り程度の車両

表 3-2 今後活用可能性を検討する交通モード

交通モード	概要
(3) デマンド型交通サービス	利用者のニーズに対して、運行時間や運行ルートなどを決める方式
(4) LRT	低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム
(5) BRT	連節バス、公共車両優先システム (PTPS)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム
(6) 次世代都市交通システム (ART)	自動運転システムと ITS、ICT などを活用した自動運転バス
(7) 乗合タクシー	同じ便に予約された方がほかにもいれば、道順に回ってそれぞれの目的地まで運行する方式
(8) 企業・施設送迎バス	企業の専属送迎バスから、事業所間の移動、駅から工場までの送迎、ショッピングセンターの送迎等を行うバス
(9) 福祉タクシー	一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けた福祉限定タクシー事業者が行う運送
(10) 福祉バス	高齢者や障害者、妊婦・乳幼児・未就学児などが福祉施設等をより利用しやすくするために運行するバス
(11) カーシェアリング	登録を行った会員同士で特定の自動車を共同で使用するサービス
(12) ライドシェアリング	一般のドライバーと、乗車を希望する人をインターネットで結び付け、ドライバーが料金を取って自家用車で利用者を送迎する仕組み
(13) シェアサイクル	相互乗り入れ可能なコミュニティサイクルで、観光やビジネス等で利用可能

表 3-3 交通モード間連携・利便性向上に資するサービス

交通サービス	概要
(14) 交通結節点整備	駅及び駅周辺のバリアフリー化の促進や円滑な乗り継ぎの実現に資する整備
(15) ハイグレードバス停	「安全で快適なバス待ち空間」の創出を目指し、安全にバスを待ちながら地域住民が交流できるようにしたもの
(16) ICT 情報提供	携帯電話やスマートフォン、パソコンなどからバスの運行状況を確認できる新バスロケーションシステムの導入
(17) 乗継運賃割引	PASMO を使って都バスから都バスへの乗り継ぎ時、自動的に割引くサービス 等
(18) ICT 配車予約システム	スマホの GPS 機能を利用してタクシーを呼ぶことのできるアプリ「全国タクシー配車」や配車サービス Uber (ウーバー) のアプリベースの ICT システム

## 4. 上位計画・関連計画

### 4.1 上位計画

- 都市計画マスタープラン（H29.10）で位置づけられている「まちづくりの方針」と整合を図るべく、交通計画としての位置づけの明確化が必要。
- 現行計画では、16 地域ごとに都市交通施策を展開しているが、都市計画マスタープランの改定に伴い、5 地域別のまちづくりの方向性との整合、地域別の都市交通施策の展開が必要。

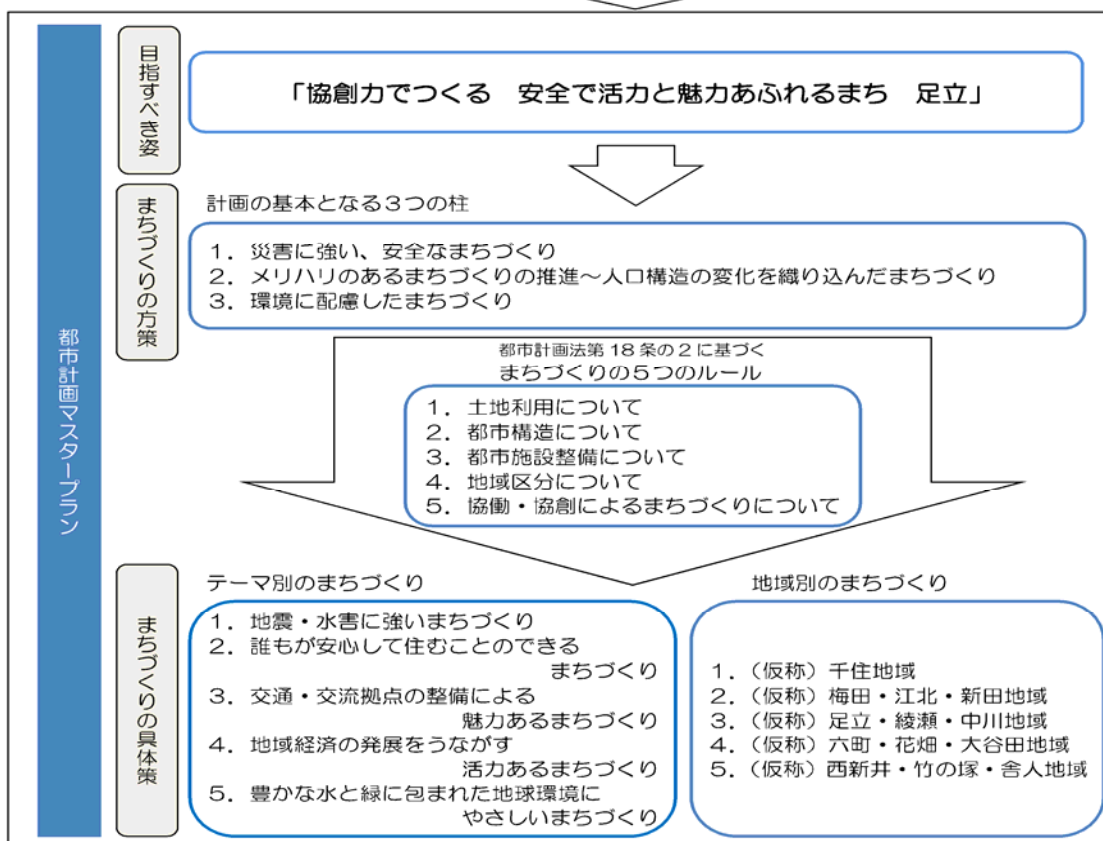
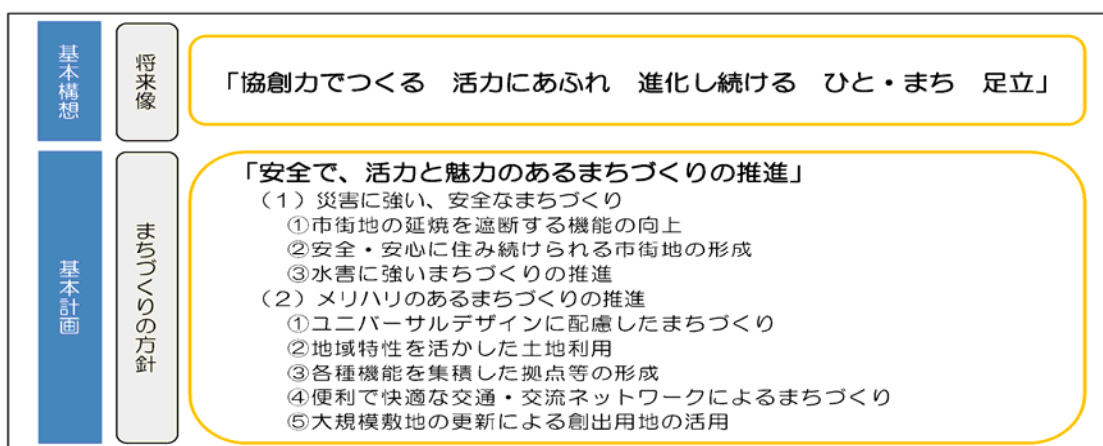




表 4-1 改定された上位計画における計画課題【足立区】

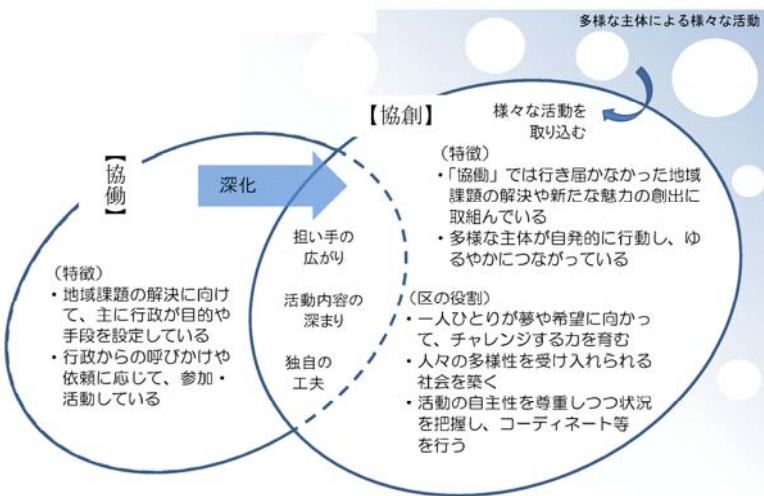
計画名称	計画課題及び将来展望認識
足立区基本構想 【H28.10】	<p>■今後、足立区が直面するであろう諸課題</p> <p>人口減少、少子・超高齢社会の進展⇒まちの活力の低下</p>
足立区基本計画 【H29.2】	<p>■前基本構想（計画）で推進してきた「協働」の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区民の高齢化や価値観の多様化などにより、「協働」の担い手の不足・固定化</li> <li>・地域の実情を背景とした足立区が抱える課題の複雑化、困難化</li> </ul>
足立区都市計画 マスタープラン 【H29.10】	<p>■将来に向けた課題解決の方向性</p> <p>これまでの行政主導による「協働」を発展させ、区民と行政がともに解決に向けて行動するための新たな仕組みの構築が不可欠⇒「協創」の考え方</p>  <p>多様な主体による様々な活動</p> <p>【協創】 様々な活動を取り込む</p> <p>(特徴)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「協働」では行き届かなかった地域課題の解決や新たな魅力の創出に取り組んでいる</li> <li>・多様な主体が自発的に行動し、ゆるやかにつながっている</li> </ul> <p>(区役割)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一人ひとりが夢や希望に向かって、チャレンジする力を育む</li> <li>・人々の多様性を受け入れられる社会を築く</li> <li>・活動の自主性を尊重しつつ状況を把握し、コーディネート等を行う</li> </ul> <p>【協働】</p> <p>(特徴)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域課題の解決に向けて、主に行政が目的や手段を設定している</li> <li>・行政からの呼びかけや依頼に応じて、参加・活動している</li> </ul> <p>深化</p> <p>担い手の広がり</p> <p>活動内容の深まり</p> <p>独自の工夫</p>

表 4-2 改定された上位計画における目指すべき将来像【足立区】

計画名称	目指すべき将来像・まちづくりの方向性
<p>足立区基本構想 【H28.10】</p>	<p>■将来像 「協創力で作る 活力にあふれ 進化し続ける ひと・まち足立」</p> <p>■将来像の実現に向けた4つの視点</p> <p>視点1【ひと】多様性を認めあい、夢や希望に挑戦する人 視点2【くらし】人と地域がつながる 安全・安心なくらし 視点3【まち】真に豊かな生活を実現できる 魅力あるまち ・災害に強い都市基盤を整備し、防災力を高める ・地域の個性を活かし、活力とにぎわいにあふれるまちをつくる 視点4【行財政】様々な主体の活躍とまちの成長を支える行財政</p>
<p>足立区基本計画 【H29.2】</p>	<p>■まちづくりの方針</p> <p>(1) 災害に強い、安全なまちづくり</p> <p>①市街地の延焼を遮断する機能の向上 ②安全・安心に住み続けられる市街地の形成 ③水害に強いまちづくりの推進</p> <p>(2) メリハリのあるまちづくりの推進</p> <p>①ユニバーサルデザインに配慮したまちづくり ②地域特性を活かした土地利用 ③各種機能を集積した拠点等の形成 ④便利で快適な交通・交流ネットワークによるまちづくり ⑤大規模敷地の更新による創出用地の活用</p>
<p>足立区都市計画 マスタープラン 【H29.10】</p>	<p>■目指すべき姿 「協創力で作る 安全で活力と魅力あふれるまち 足立」</p> <p>○まちづくりの具体策</p> <p>3. 交通・交流拠点の整備による魅力あるまちづくり</p> <p>(1) 複合型拠点の形成 (2) 交通・交流軸の形成 (3) 公共交通の利便性の向上 (4) 歩行者・自転車利用の安全性と快適性の向上</p> <p>⇒各地域のまちづくりに関する目指すべき姿・基本的な考え方を明示している</p>

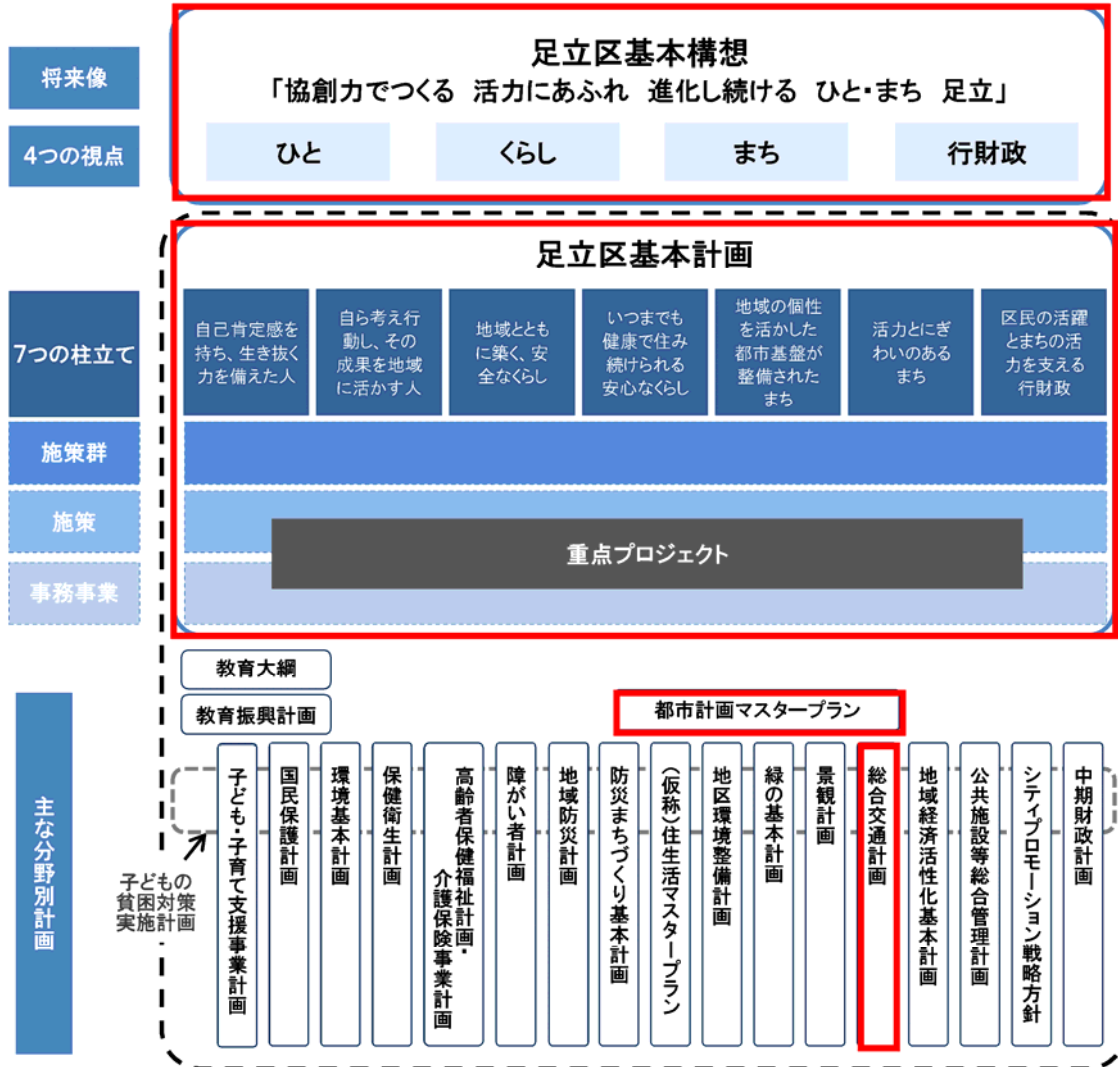


図 4-1 基本構想・基本計画・分野別計画の関係図

出典：足立区基本計画 P29 をもとに作成

表 4-3 足立区基本構想・基本計画における交通分野に関する施策・方向性

区の上位計画	まちづくり・交通分野に関する施策・方向性
<p>足立区基本構想 【H28. 10】</p>	<p>足立区が迎えるチャンス</p> <p>●さらなる交通利便性の向上（P13）</p> <p>つくばエクスプレスや日暮里・舎人ライナーの開業による鉄道網が充実し、さらに地下鉄 8 号線（有楽町線）の区内延伸に取り組んでいます。今後は、都市計画道路の整備による道路網の拡充やコミュニティバスの路線の見直し等により、整備が遅れている東西方向の交通網の充実を図りつつ、区内全域における交通利便性のさらなる向上が求められています。</p> <p>そのため、区の強みである都心に近い立地による交通利便性を活かし、若者・子育て世代の定着や企業誘致、創業支援などに総合的に取組み、バランスのよい人口構造を目指すとともに区内経済の活性化につなげていくことが期待されます。</p>
<p>足立区基本計画 【H29. 2】</p>	<p>メリハリのあるまちづくりの推進</p> <p>●便利で快適な交通・交流ネットワークによるまちづくり（P11～P12）</p> <p>ア）拠点間をつなぐ道路・交通網の形成</p> <p>拠点間をつなぐとともに、区内外における人やモノ、情報の移動を快適かつ効率的なものとするために必要な道路、鉄道をはじめとした交通・交流網の形成を図ります。特に地下鉄 8 号線（有楽町線）の区内延伸や区部環状交通としての「メトロセブン」の早期実現に向けて、関係自治体と連携を図ります。</p> <p>イ）交通空白地域の解消</p> <p>交通空白地域については、その解決手法や優先順位を見極めたいうえで、バス交通網等の利便性向上に取り組めます。</p> <p>ウ）安心して利用できる交通環境の充実</p> <p>道路・交通網の形成に伴い増加が見込まれる路上駐車や放置自転車等の発生を抑制するため、駐車場や駐輪場の整備を推進します。</p> <p>施策群⑩便利で快適な道路・交通網をつくる（P71）</p> <p>施策⑩-1 スムーズに移動できる交通環境の整備</p> <p>施策の方向（目標）</p> <p>快適な交通環境の実現を目指し、都市計画道路等の整備を推進するとともに、まちづくりと連携し、鉄道やバス路線網の充実を図ります。あわせて交通安全意識の普及啓発活動を推進し、交通事故発生件数の減少を図ります。</p>

表 4-4 都市計画マスタープランにおける交通分野に関する施策・方向性(その 1)

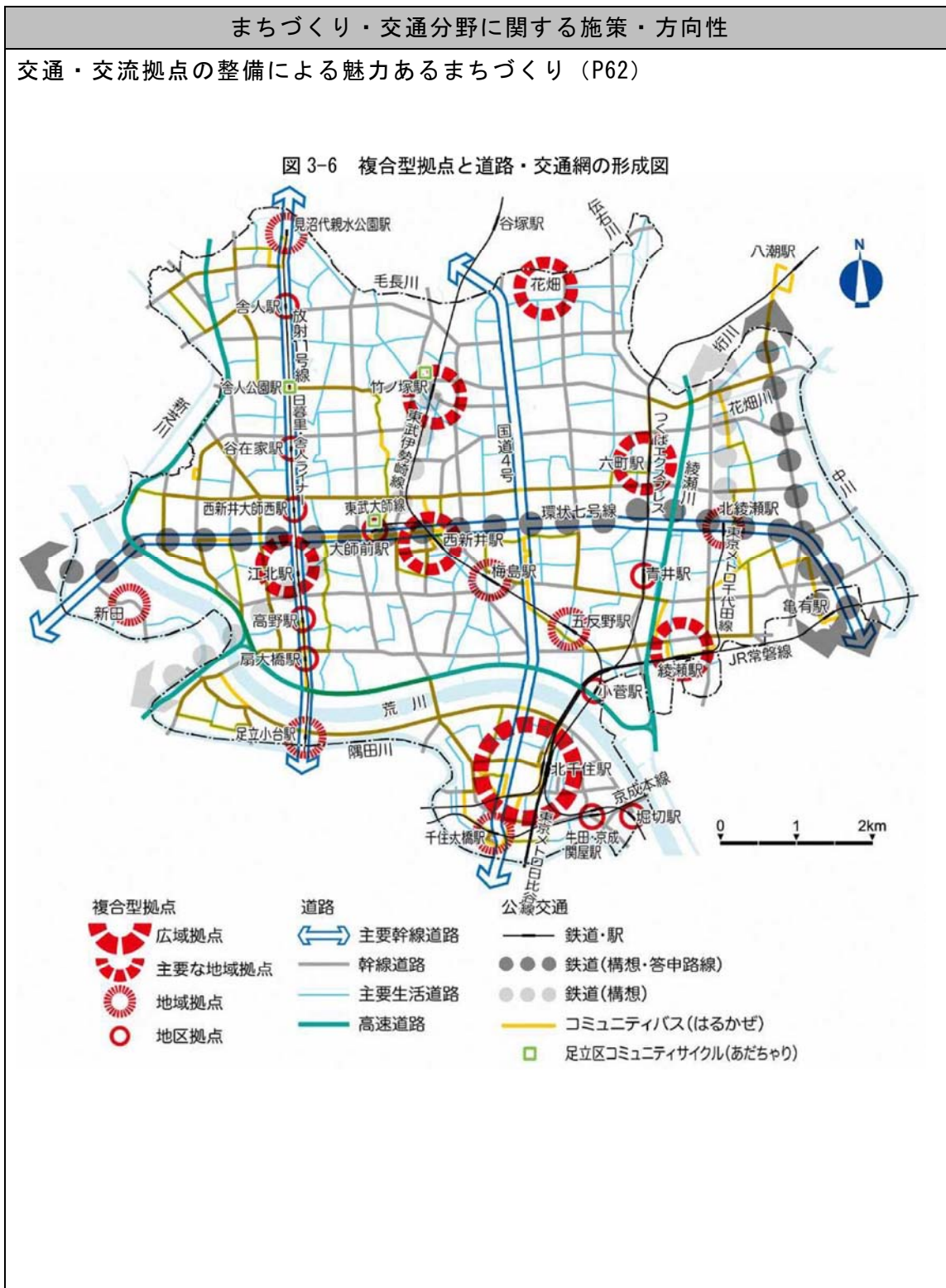


表 4-5 都市計画マスタープランにおける交通分野に関する施策・方向性(その2)

区の上位計画	まちづくり・交通分野に関する施策・方向性
<p>(分野別計画) 足立区都市計画 マスタープラン 【H29.10】</p>	<p>●交通・交流軸の形成 (P59)</p> <p>①都市計画道路等とその沿道の整備</p> <p>都市計画道路沿道は、土地の高度利用を図り、商業・業務や都市型住宅などの都市機能を充実または誘導し、業務・商業活動や交流を活性化させます。</p> <p>このうち国道4号、環状七号線、放射11号線は、交通量が多いことから、後背地に道路交通騒音が伝わることを抑制するため、低騒音舗装化や道路緑化、沿道緑化、沿道建物の適切な誘導などを図ります。</p> <p>未整備の都市計画道路は整備を進めます。整備にあたっては、地域のつながりを分断する要因でもある交差点や踏切などにおける混雑を解消するため、道路や鉄道との立体交差の必要性について、地区のまちづくりとあわせて検討します。</p> <p>道路交通環境の質を高めるため、すべり止め舗装やカーブミラー、防護柵、道路標識などの交通安全施設等の整備、ゾーン30の導入など安全・安心な道路の構築、連続した自転車走行環境の整備、渋滞対策、交通需要マネジメントの推進、駐車場や自転車駐車場の整備と拡充を進めます。</p> <p>②拠点間ネットワークの強化</p> <p>各拠点が持つ都市機能を連携・補完するため、道路・鉄道などでネットワークします。区内の移動手段は、南北方向に比べ、東西方向の公共交通（鉄道及びバス）の環境が整っていないため、特に東西方向の都市計画道路の整備を進め、公共交通を誘導します。</p> <p>江北や花畑における大規模な都市機能施設の立地や、竹ノ塚駅付近の鉄道の高架化、西新井駅と梅島駅付近における道路整備など、拠点周辺において新たな交通需要を生み出すプロジェクトを契機に、バス交通の充実や、歩行者空間や自転車走行空間の連続性の確保など、拠点間ネットワークを強化します。</p> <p>鉄道構想線のうち、地下鉄8号線（有楽町線）の延伸（押上～野田市）と区部周辺部環状公共交通（メトロセブン）の新設について、早期実現に向けて関係自治体と連携し、新駅を想定したまちづくりを検討します。</p>

表 4-6 都市計画マスタープランにおける交通分野に関する施策・方向性(その 3)

区の上位計画	まちづくり・交通分野に関する施策・方向性
(分野別計画) 足立区都市計画 マスタープラン 【H29.10】	<p>●公共交通の利便性の向上 (P60)</p> <p>①鉄道の利便性</p> <p>鉄道で快適に移動できるよう、駅はできるだけ多くの方が利用しやすいようにユニバーサルデザインに基づく整備を事業者に働きかけます。また、「足立区バリアフリー推進計画」に基づき、重点整備地区に位置づけた地区内の施設や設備などのバリアフリーを進めます。</p> <p>日暮里・舎人ライナーは、今後も沿線の開発により、さらなるラッシュ時の混雑が想定されるため、輸送力増強を視野に入れつつ、ピーク時の混雑の平準化などについて、東京都と連携して進めます。</p> <p>②バスの利便性</p> <p>バスで快適に移動できるよう、バス停及びバス停周辺における段差解消や点字ブロックなどの整備、駅や主要な施設におけるバス系統案内や、バス接近情報の提供の充実などを事業者に働きかけます。</p> <p>また、公共交通空白地域は、バスにかわる解決手法や優先順位などを見極めた上で、交通利便性の向上を図ります。</p>

表 4-7 都市計画マスタープランにおける交通分野に関する施策・方向性(その 4)

区の上位計画	まちづくり・交通分野に関する施策・方向性
<p>(分野別計画) 足立区都市計画 マスタープラン 【H29.10】</p>	<p>●歩行者・自転車利用者の安全性と快適性の向上 (P61)</p> <p>①歩行者の安全性・快適性</p> <p>安全で快適な連続した歩行者空間を確保するためユニバーサルデザインを導入し、歩行者空間のバリアフリー、歩道の整備や舗装面のカラー化による歩車道の区分などを行うとともに、緑化、無電柱化などを進めます。</p> <p>また、生活環境の利便性や安全性を高めるため、散策やまち歩きが楽しくなるよう緑のネットワークを充実します。</p> <p>②自転車利用者の安全性・快適性</p> <p>自転車及び歩行者の安全かつ快適な通行環境を確保するため、歩行者・自転車が集中する駅周辺などを優先して自転車専用通行帯や自転車ナビマークなど自転車走行環境の整備を進めます。</p> <p>また、区内の回遊性を高めるため、都市計画道路など広域的な幹線道路の自転車走行環境の整備に取り組みます。</p> <p>自転車駐車を安定的に確保するため、駅周辺などにおいて、道路上の利用、民間事業者による運営、鉄道事業者との役割分担などを進めます。</p> <p>③交通安全対策の推進</p> <p>自転車利用者のルール・マナーの向上など交通安全意識の普及・徹底のため、街頭指導などによる啓発活動のほか、自転車安全運転免許証の発行、体験型交通安全教室の実施、警察署と連携した講話会の実施、交通安全組織の育成及び拡大、放置自転車等防止の規制の強化などを進めます。</p>



表 4-8 改定された国の上位計画における計画課題及び将来像  
交通政策基本計画（閣議決定）【H26.12】

計画課題及び将来展望認識
<p><b>■交通政策が対応すべき社会・経済の動き</b></p> <p>①人口減少、超高齢化の中での個性あふれる地方創生                  ②グローバル化の進展      ③巨大災害の切迫、インフラの老朽化                  ④地球環境問題                      ⑤ICT の劇的な進歩など技術革新の進展 等</p> <p><b>■施策の推進に当たって特に留意すべき事項</b></p> <p>①適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる                  ②国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する                  ③ICT 等による情報の活用をはじめとし、技術革新によるイノベーションを進める                  ④2020 年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める</p>
目指すべき将来像・まちづくりの方向性
<p><b>■基本の方針・目標</b></p> <p>基本の方針 A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現</p> <p>目標①：自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する                  目標②：地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする                  目標③：バリアフリーをより一層身近なものにする                  目標④：旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる</p> <p>基本の方針 B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築</p> <p>基本の方針 C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり</p> <p><b>■交通政策基本法の関連条文</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等（第十六条）</li> <li>・高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動のための施策（第十七条）</li> <li>・交通の利便性向上、円滑化及び効率化（第十八条）</li> <li>・まちづくりの観点からの施策の促進（第二十五条）</li> </ul>

表 4-9 改定された東京都の上位計画における計画課題及び将来像  
 東京の総合的な交通政策のあり方（検討会答申）【H27.1】

計画課題及び将来展望認識
<p><b>■交通の現状と課題</b></p> <p>(1) 主要な交通インフラの現状</p> <p>〈鉄道〉高密度で正確、安全な鉄道ネットワークであるが、駅の混雑等が発生</p> <p>〈道路〉都市計画道路、三環状道路等の整備率は約 6 割</p> <p>〈空港〉首都圏空港（羽田、成田）の容量は 2020 年代前半には満杯</p> <p>⇒「世界一」にはより一層の充実が必要</p> <p>(2) 一連の移動に着目した交通の問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗換経路上の段差や、上屋の不連続など、乗り継ぎのための施設が不十分</li> <li>・目的地までの複数の交通手段や経路が存在し、適切な選択が容易ではない</li> <li>・外国人来訪者が都市内を移動するのに、案内サインが分かりにくく、使いにくい</li> </ul> <p>⇒交通手段間の連携強化、道路空間等の利活用の工夫が必要</p> <p>〈駅（鉄道相互）、交通広場（鉄道とバスなど）〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○交通事業者と交通広場管理者が管理区分に応じて独自に空間整備、管理運営</li> </ul> <p>〈道路空間（自動車、自転車、徒歩など）〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○道路空間の拡大には限界 ○成熟社会にふさわしい自転車や歩行者への配慮</li> </ul>
目指すべき将来像・まちづくりの方向性
<p><b>■目指すべき将来像</b></p> <p>「世界一の都市・東京」に相応しい「世界一の交通体系」</p> <p><b>■将来像の実現に向けた取組</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○都市活動を支える主要な交通インフラの更なる充実</li> <li>鉄道ネットワーク、道路ネットワークの充実 拠点間の円滑な移動の実現</li> <li>○まちづくりと連携した交通結節機能の充実</li> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市再生と連携したターミナル再編等による交通結節機能の強化 等</li> </ul> <p>〈新たな取組〉駅まちエリアマネジメント</p> <p>⇒多様な関係者が、駅や交通広場等の利便性向上を集中的・継続的に強調して実施</p> <li>○成熟社会にふさわしい道路空間・水辺空間の利活用</li> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者空間の創出</li> <li>・自転車走行空間の確保</li> <li>・シェアサイクルの活用</li> </ul> <p>〈新たな取組〉地区交通マネジメント</p> <p>⇒限られた道路空間の最適な利用について合意形成を図り、地区レベルの交通政策を推進</p> </ul>

## 4.2 関連計画

- 足立区の分野別計画に位置づけられている「まちづくり・交通分野に関する施策・方向性」に留意しつつ、交通計画としての位置づけの明確化が必要。

表 4-10 主な分野別関連計画における交通分野に関する施策・方向性

主な分野別計画	まちづくり・交通分野に関する施策・方向性
子どもの貧困対策実施計画 (H28. 2)	遊びや交流の場を確保し、多様な子どもの居場所づくりを推進
子ども・子育て支援事業計画 (H29. 2)	安心して子育てのできる生活環境の整備
生涯スポーツ振興計画 (H21. 4)	運動・スポーツ活動の推進
多文化共生推進計画 (H22. 2)	サインのユニバーサル化（多言語表示）
保健衛生計画 (H23. 12)	活動の活性化を図る（健康づくり）
環境基本計画 (H29. 3)	低炭素な交通手段への転換
高齢者保健福祉計画・ 介護保険事業計画（H27. 3）	高齢者対応型のまちづくりの推進 （公共交通機関の整備）
障がい者福祉計画（H24. 3）	移動手段の確保
緑の基本計画（H19. 3）	効果的な公園の配置と整備
景観計画（H21. 5）	道路の軸：緑豊かな街路の景観形成 鉄道の軸：周辺環境と調和した景観形成
バリアフリー推進計画 (H28. 7)	公共交通のバリアフリー方針
ユニバーサルデザイン推進計画 (H26. 8)	だれもが移動できるよう交通利便性の向上
地域経済活性化基本計画 (H21. 10)	観光資源をつなぎ、協働してイメージアップ を図る
公共施設等総合管理計画 (H29. 4)	サービス機能の集約化

### 5. 公共交通空白地域及び人口密度分布図

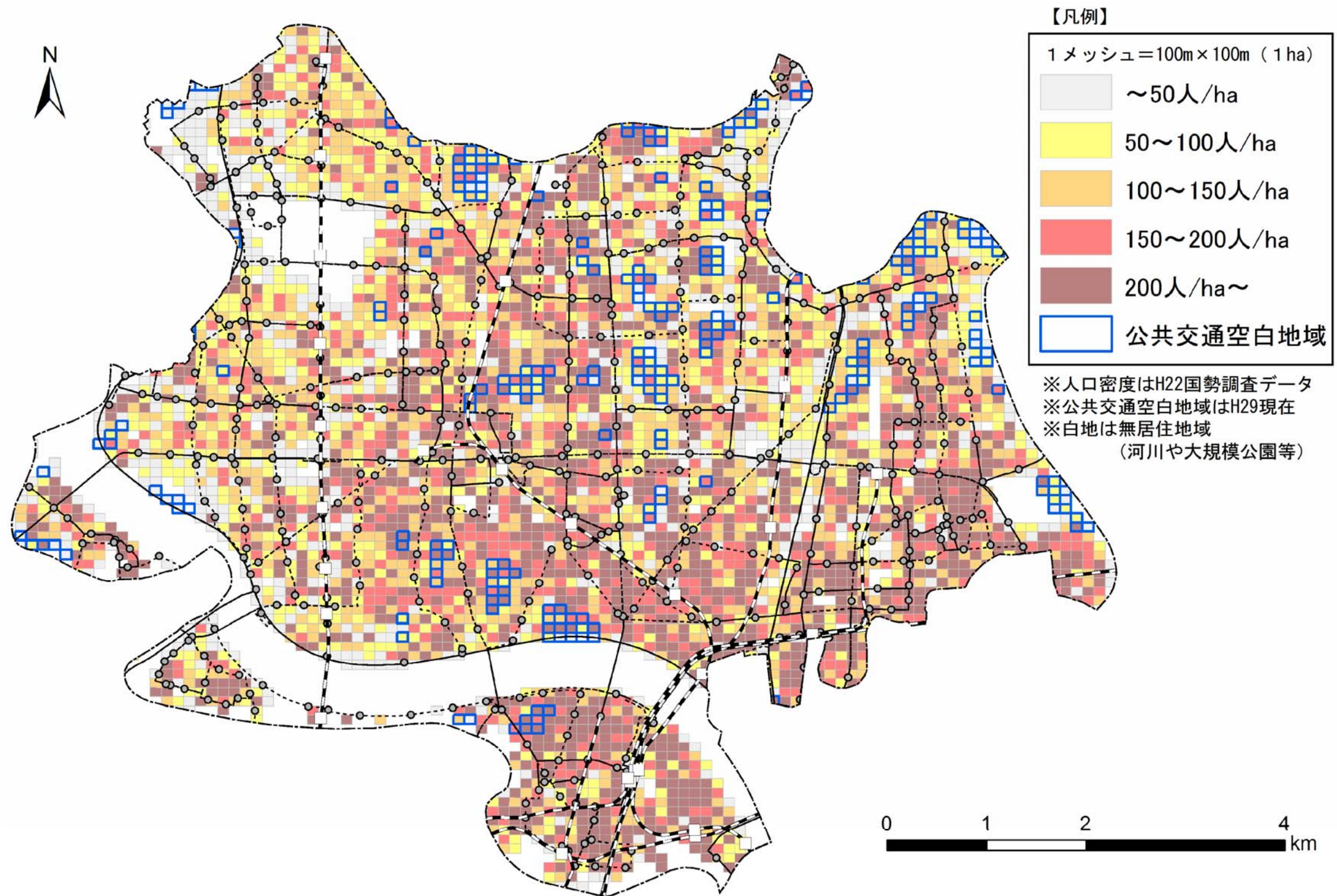


図 5-1 現時点の交通空白地域及び人口密度 (H22 時点) 分布図

資料 : H22 国勢調査データをもとに作成