

計画改定スケジュールについて

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
	5月頃	第3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 等
	6月頃	第3回利用者部会	
	7月頃	第3回協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・改定計画の基本方針、目標
	8月頃	第4回事業者部会	<ul style="list-style-type: none"> ・基本方針、目標に基づく施策案
	9月頃	第4回利用者部会	
	11月頃	第4回協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・基本方針、目標に基づく施策
	12月頃	第5回事業者部会	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通施策の目標値(指標)
	1月頃	第5回利用者部会	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通以外の施策の目標値(指標)
	2月頃	第5回協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・施策実施計画 ・施策の評価体制、評価手法
	3月頃	第6回協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・計画案の確定(答申)

(1) 第1回協議会 (H29.11)

1 計画の見直しに当たっての今後の検討ポイント(案)を提示。

将来にわたって誰もが利用しやすく、持続可能な交通のあり方の検討が必要となる。

部会における現時点での検討ポイント(案)は以下の通り。

- ・ 現行計画の検証および課題整理
- ・ 交通空白地域への対応
- ・ バス計画路線の見直し
- ・ 多様な交通手段の活用
- ・ 超高齢社会に対応した交通サービス
- ・ 公共交通の利用促進

(2) 第1回事業者部会・利用者部会 (H30.1)

1 現行計画の検証および課題整理について 参考資料 1-1

・ 現行計画策定以降の人口・人口構造等の動向、上位計画・関連計画の改定等、施設整備状況、交通事業を取り巻く実態等を踏まえ、上記各検討ポイントの課題を提示した。

2 交通空白地域への対応について：公共交通空白地域の考え方について(案)を提示 参考資料 1-2

- ・ 公共交通空白地域における交通利便性の向上を目指す。
- ・ 実効性を高めるため、公共交通空白地域における不便実態を詳細に把握する。
- ・ 公共交通空白地域における交通の不便度を算定し、対策地域の順位づけを行う。
- ・ 実現性を高めるため、不便実態を踏まえ、バスやそれ以外の交通手段の中から最適な手段を選択し、対策を講じていく。

3 区民アンケートの実施について：平成29年度区民アンケート調査の実施方針(案)を提示 参考資料 1-3

- ・ 計画改定の方針や施策を導くため区民の移動実態を把握する。
- ・ 区全体に11,000人(15歳以上)を対象として配布する。

(3) 第2回事業者部会・利用者部会 (H30.3)

1 区民アンケート調査の結果(速報版)について 参考資料 1-4

- ・ 今年2月に実施した区民アンケート調査の結果(速報版)を提示。
- ・ 部会開催までの回収分を基に属性別(男女別、高齢者・非高齢者別)に整理し、速報値として公共交通利用時の地区別の不便割合等を整理した。

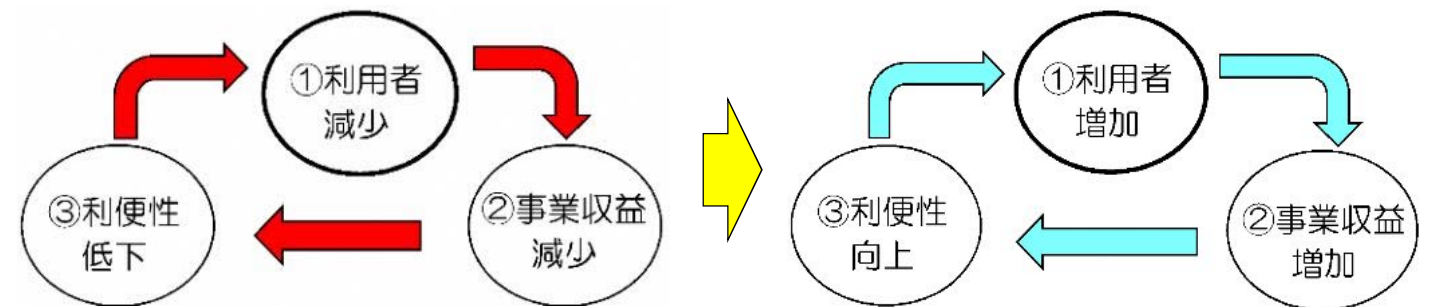
2 バス計画路線の見直しについて：バス路線の見直しに当たっての考え方を提示 参考資料 1-5

- ・ 区民の移動実態、需要(目的別)に合わせた実効性の高い計画を策定する。
- ・ 学び、楽しみ、憩うなど多様な都市機能を持つ拠点間の交流を促進する計画を策定する。
- ・ 現バス路線計画の未実施状況を受け、実現性の高い計画を策定する。
- ・ 需要量や不便度に応じてバス路線必要地域を抽出し、バス構想路線の検討、実現方策の検討を行う。

3 公共交通の利用促進について 参考資料 1-6

- ・ 利用促進を図る上で、必要性を整理するとともに関係者(行政、区民、事業者)の役割(案)を提示
- ・ 持続可能な公共交通の実現には、公共交通の利用促進を図ることが不可欠である。
- ・ 関係者が公共交通の意義や仕組みを理解し、誰もが公共交通を快適に利用できる環境整備が必要である。

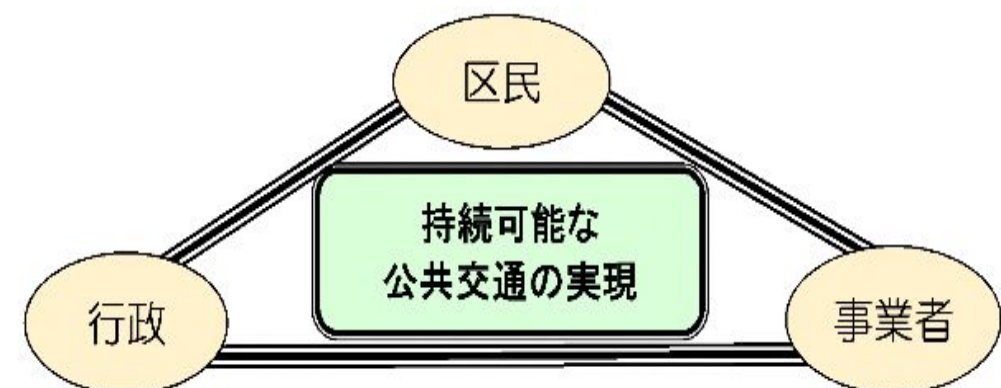
＜負のスパイラルから公共交通の維持へ＞



[アンケートの調査内容]

調査内容	(1)属性 性別、世帯構成、年齢、居住地、職業、運転免許保有状況、外出困難性等		
	(2)区民の移動実態(目的別) ①目的別(買い物、通院、通勤・通学等)に調査 ・行き先 ・利用交通手段 ・外出頻度 ・所要時間 等	(3)交通手段別(バス、鉄道、タクシー、自転車)のサービスに対する満足度及び要望 ①満足度及び要望 ・行き先(バス) ・運行間隔(バス) ・運賃(バス、タクシー) ・バス停、駅までの移動時間(鉄道、バス) ・走行の安全性(自転車) ・駐輪場(自転車) 等	(4)移動に関する区民要望等 ①求められる施策分野 ・鉄道関連 ・バス関連 ・自転車関連 ・環境負荷軽減 等 ②バス路線の維持の方策 ③多様な交通の利用意向や関心 ・乗合い交通 ・シェアリング交通 等

＜関係者の役割明確の必要性＞



(1) 第1回協議会 (H29.11)

検討項目	主な意見
① アンケート調査について	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域の定義を検討する上でも、交通空白地域居住者の実態や満足度を調査する必要がある。 バスがあったら乗ると回答した人が、実際に利用するのは10%程度という調査結果もある。バス路線に対する要望結果は慎重に分析する必要がある。 今後の検討ポイント(案)を意識したアンケート調査が必要。 バス路線があったらいいですかという質問はさけてほしい。バス利用に対する需要が正確に把握できない。 アンケートは、どのように設計し、結果をどのように報告するのか。 過去のアンケート結果を提示してほしい。
② 公共交通空白地域について	<ul style="list-style-type: none"> 足立区のように厳しい条件で交通サービス向上を目指しているところはない。 公共交通空白地域居住者に限らず、移動に困っている人への交通サービスのあり方の検討が必要。
③ 多様な交通手段の活用について	<ul style="list-style-type: none"> タクシーは、地域公共交通に位置づけられているため、バスのみでなくタクシー活用の検討が必要。
④ 障がい者への交通サービスについて	<ul style="list-style-type: none"> バス停のバリアフリー化や介護タクシーの検討をお願いしたい。 移動手段確保のためにも、バス停の数とバス本数を増やしてほしい。
⑤ その他	<ul style="list-style-type: none"> バス停は、人が待つ空間という観点から、バス停で人が待ちやすい環境整備を区が実施すべき。 バス業界の運転手不足や高齢化、経営状況が厳しい状況を踏まえ、バスの路線や本数を維持する検討が必要。 運転免許証返納者が増加している中で、返納後の移動に関する実態把握が必要。

(2) 第1回事業者部会・利用者部会 (H30.1)

検討項目	主な意見
① 公共交通空白地域への対応について	<ul style="list-style-type: none"> どの地域でも一律に公共交通を利用できる環境が必要と考える。 オンデマンド等の交通により利便性向上を図るのは必要だが、公共交通によって移動を支えることが必要である。 公共交通空白地域の解消は優先にすべき。 公共交通空白地域ではないが、バス運行本数が少ない地域がある。このような地域の対策も必要である。 バス交通にも限界があることを認識した上で、バス以外の新しい交通手段を地域ごとに検討する必要がある。
② 区民アンケートの実施について	<ul style="list-style-type: none"> 無作為抽出で配布するのではなく、外出に不便な人等に特化した配布が必要ではないか。 交通が充足している地域から更なる要望が上がってくるのが想定されるため、結果の分析は慎重に行う必要がある。 追加調査を行う際は、公共交通空白地域外の不便な地域を対象とした実施が必要である。 回答者の年齢層に偏りが想定されるため、満遍なく意見を集約することが必要である。 交通に対する課題を把握するために、区内全域に調査を実施することは必要である。 バスの遅延に関する満足度の結果を受け、バス専用レーンを整備する等、道路の渋滞対策の検討が必要である。
③ その他	<ul style="list-style-type: none"> 交通利便性を向上させるためには、財政面の課題も生じてくる。民間事業者が努力するのか、行政が負担するのか等、役割分担を検討する必要がある。

(3) 第2回事業者部会・利用者部会 (H30.3)

検討項目	主な意見
① 区民アンケートの実施結果(速報値)について	<ul style="list-style-type: none"> 不便割合が区内全体で36%ということで、比較的高いと感じる。公共交通空白地域ではないが、不便地域と考えられる地域の分析も必要である。 移動困難者の移動実態など、地域の声を細かく把握できるような、アンケート結果の分析が今後必要である。
② バス計画路線見直しについて	<ul style="list-style-type: none"> 路線を延ばすことも重要だが、既存の幹線的な路線をどうやって維持していくかについても考えていく必要がある。 足立区は東西に移動できる公共交通手段が少ない。高齢者、障がい者対策としても、東西バス路線の新設を検討してほしい。 バス計画路線を検討するにあたっては、早い段階で採算性の検証を行う必要がある。後から採算性の問題で白紙になってしまう恐れがあるため。 交通不便地域には、区民の公平性の観点から区が財政支援してでもバス等を通して交通不便を解消すべきである。財政支援の議論をするためにも、バス事業者の収支状況等の提示をお願いしたい。 採算性が取れない場合でも必要な路線であれば、区が財政支援してでも実施すべきである。
③ 公共交通の利用促進について	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を発展させるためには、区民、行政、事業者三者の協力が重要。事業者任せにしていた部分を行政、区民も考えなければならない。 バス停のバリアフリー化等、高齢者や障がい者など誰もが使いやすいバス利用環境を整備してほしい。 公共交通の普及啓発活動として、冊子やHPだけでなく、アプリも活用できるとよい。乗り継ぎの際の割引も検討すべきである。

1. 調査の対象等

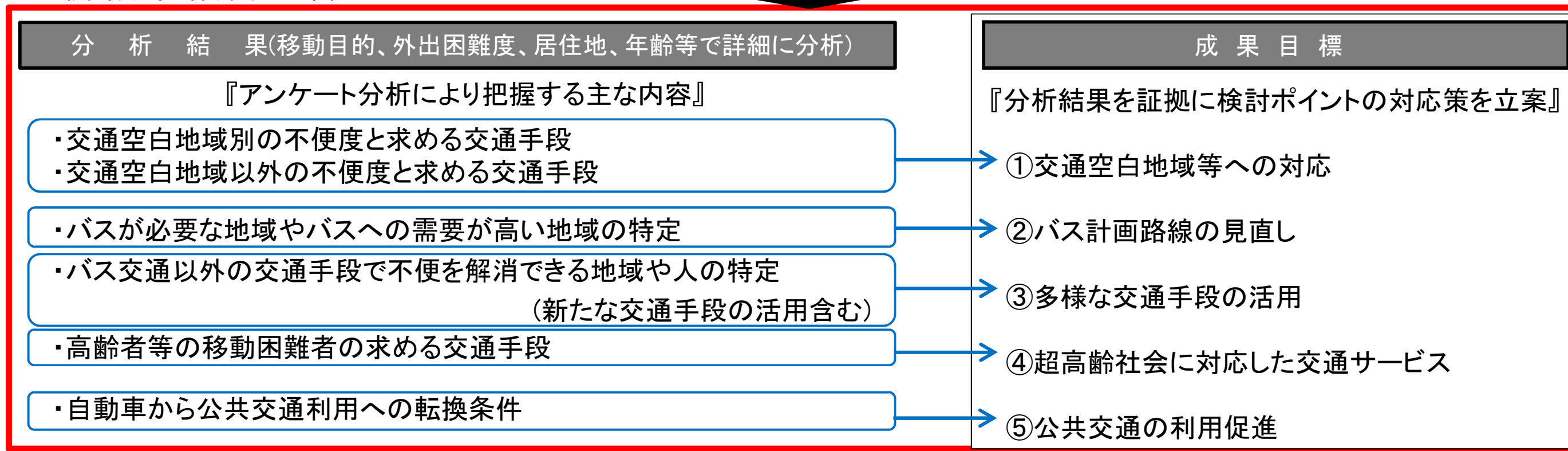
- (1) 配布数：約11,000人 (2) 配布対象者：15歳以上 (3) 調査対象期間：1ヶ月
 (4) 配布・回収方法：郵送 (5) 回収率：28.6%(想定) (6) 必要回答数：約3,100人※ ※11,000人×28.6%=3,146人

2. 調査内容、分析結果、成果目標

調査内容	(1)属性 性別、世帯構成、年齢、居住地、職業、運転免許保有状況、外出困難性 等		
	(2)区民の移動実態(目的別) ①目的別 (買い物、通院、通勤・通学等)に調査 ・行き先 ・利用交通手段 ・外出頻度 ・所要時間 等	(3)交通手段別(バス、鉄道、タクシー、自転車)のサービスに対する満足度及び要望 ①満足度及び要望 ・行き先(バス) ・運行間隔(バス) ・運賃(バス、タクシー) ・バス停、駅までの移動時間(鉄道、バス) ・走行の安全性(自転車) ・駐輪場(自転車) 等	(4)移動に関する区民要望等 ①求められる施策分野 ・鉄道関連 ・バス関連 ・自転車関連 ・環境負荷軽減 等 ②バス路線の維持の方策 ③多様な交通の利用意向や関心 ・乗合い交通 ・シェアリング交通 等

クロス集計による分析

分析結果報告内容



区民アンケート調査の実施概要について

資料 4

区民アンケート調査の回収状況は下表の通り。 ※「—」は、空白地域なし。

- (1) 配布数：11,000人（15歳以上を対象とし、各地域の人口比率に応じて配布）
 (2) 調査対象期間：約1ヶ月（調査票上は2月末を回答期限）
 (3) 配布・回収方法：郵送（上記回答期限以降の回収分も集計対象とし、3月末に終了）

地域名	配布		回収											
	全体	内数	全体		内数		属性別							
	配布数	空白地域 居住者数	回収数	回収率	空白地域 居住者数	回収率	男女別				高齢者・非高齢者別			
							男性		女性		高齢者		非高齢者	
(A)	(B)	(C)	(C/A)	(D)	(D/B)	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	
青井	774	19	176	22.7%	6	31.6%	76	43%	96	55%	78	44%	94	53%
綾瀬	879	5	151	17.2%	2	40.0%	61	40%	90	60%	41	27%	110	73%
伊興	560	69	113	20.2%	10	14.5%	57	50%	56	50%	40	35%	71	63%
入谷	519	15	118	22.7%	4	26.7%	58	49%	60	51%	49	42%	68	58%
梅田	808	28	181	22.4%	8	28.6%	83	46%	96	53%	77	43%	101	56%
江北	744	—	173	23.3%	—	—	77	45%	94	54%	71	41%	98	57%
鹿浜	816	25	164	20.1%	4	16.0%	65	40%	95	58%	57	35%	99	60%
関原	441	78	98	22.2%	17	21.8%	48	49%	50	51%	44	45%	53	54%
千住	804	24	171	21.3%	4	16.7%	61	36%	106	62%	73	43%	91	53%
千住曙町	430	—	92	21.4%	—	—	44	48%	47	51%	34	37%	58	63%
竹の塚	1,015	105	218	21.5%	20	19.0%	99	45%	117	54%	111	51%	104	48%
中川	716	37	128	17.9%	4	10.8%	48	38%	79	62%	46	36%	80	63%
西新井	930	24	210	22.6%	6	25.0%	76	36%	129	61%	72	34%	132	63%
一ツ家	611	89	119	19.5%	17	19.1%	47	39%	69	58%	57	48%	58	49%
南花畑	441	14	98	22.2%	3	21.4%	40	41%	57	58%	45	46%	50	51%
谷中	512	53	112	21.9%	7	13.2%	43	38%	67	60%	36	32%	76	68%
区全体	11,000	585	2,322	21.1%	112	19.1%	983	42%	1,308	56%	931	40%	1,343	58%

※属性別には、無回答は含まない。

1 交通空白地域への対応

「資料6-1」参照

(分析内容)

- ・交通空白地域、非交通空白地域の不便感と不便を解消する交通手段

項目 目的	地域	不便感割合	現在の移動手段	望まれる移動手段 (上位1位)
買い物	非空白地域	<u>13%</u>	公共交通 30% 公共交通以外 70%	コミュニティバス 24%
	空白地域	11%	公共交通 24% 公共交通以外 76%	自転車 50%
通院	非空白地域	18%	公共交通 27% 公共交通以外 73%	路線バス 27%
	空白地域	<u>22%</u>	公共交通 24% 公共交通以外 76%	路線バス 31%
通勤・通学	非空白地域	25%	公共交通 58% 公共交通以外 42%	路線バス 23% 鉄道 23%
	空白地域	<u>28%</u>	公共交通 41% 公共交通以外 59%	自転車 30% 自動車(自分で運転) 30%
結果	<ul style="list-style-type: none"> ・不便を感じる割合は、買い物は非空白地域が高く、通院、通勤・通学は、空白地域の方が高い ・非空白地域の方が、公共交通の利用割合が高い ・望まれる移動手段は、非空白地域で、バスが多く、空白地域では、自転車、自動車、バスが多い 			

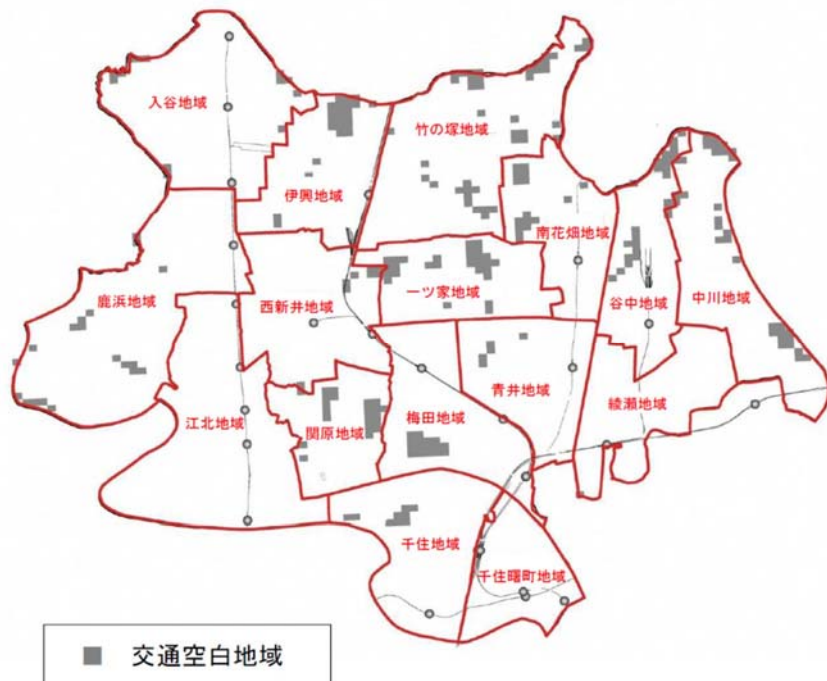
2 バス計画路線の見直し

「資料6-2」参照

(分析内容)

- ・バスへの需要が高い地域

項目 目的	需要の高い地域 (上位3地区)	バス利用者とバス非利用者の 不便感割合
買い物	①鹿浜地区(32%)	バス非利用者 11%
	②関原地区(26%)	バス利用者 24%
	③江北地区(24%)	
区全体：17%		
通院	①南花畑地区(23%)	バス非利用者 15%
	②竹の塚地区(22%)	バス利用者 36%
	③谷中地区(19%)	
区全体：15%		
通勤・通学	①鹿浜地区(19%)	バス非利用者 23%
	②江北地区(16%)	バス利用者 49%
	③一ツ家地区(15%)	
区全体：9%		
結果	<ul style="list-style-type: none"> ・16地区(下図参照)別のバス需要割合の高い地区は、表のとおり ・目的別のバスを求める割合は、買い物が多い ・目的地までの移動に対し、不便を感じる割合は、バス利用者のほうが高い 	



3 多様な交通手段の活用

「資料6-3」参照

(分析内容)

- ・バス以外の交通手段で不便を解消できる人の特定

○公共交通利用と公共交通非利用に着目した整理

項目 目的	条件別	不便感割合	望まれる移動手段 (上位1位)
買い物	公共交通利用者(割合：29%)	19%	コミュニティバス 29%
	公共交通非利用者(割合：71%)	10%	自転車 29%
通院	公共交通利用者(割合：27%)	29%	路線バス 36%
	公共交通非利用者(割合：73%)	13%	コミュニティバス 24%
通勤・通学	公共交通利用者(割合：57%)	32%	鉄道 24%
	公共交通非利用者(割合：43%)	14%	路線バス 31%
結果	<ul style="list-style-type: none"> ・「通勤・通学」では、公共交通の利用割合が他の目的と比べて高い ・不便感割合は1～3割で、「通勤・通学」が最も高い ・公共交通が望まれている傾向があるが、「買い物」の公共交通非利用者は自転車の割合が高い 		

4 超高齢社会に対応した交通サービス

「資料6-4」参照

(分析内容)

- ・高齢者等の移動困難者の求める手段

(1) 高齢者に着目した整理

※前期高齢者（65～74歳）、後期高齢者（75歳以上）

項目 目的	高齢者区分	不便感割合	利用割合	望まれる移動手段 (上位1位)
買い物	前期高齢者	11%	公共交通 <u>31%</u> 公共交通以外 69%	自転車 28% コミュニティバス 28%
	後期高齢者	17%	公共交通 <u>45%</u> 公共交通以外 55%	
通院	前期高齢者	15%	公共交通 <u>28%</u> 公共交通以外 72%	路線バス 31%
	後期高齢者	24%	公共交通 <u>42%</u> 公共交通以外 58%	
通勤・通学	前期高齢者	<u>15%</u>	公共交通 <u>36%</u> 公共交通以外 64%	自転車 25% 自動車(自分で運転) 25% 路線バス 25%
	後期高齢者	<u>7%</u>	公共交通 <u>48%</u> 公共交通以外 52%	
結果	<ul style="list-style-type: none"> ・「通勤・通学」では、後期高齢者で不便を感じる割合が低い ・後期高齢者は、公共交通を利用する割合が高い ・望まれる移動手段は、目的を問わずバスが多いが、「買い物」と「通勤・通学」では自転車も多い 			

(2) 身体的移動困難者に着目した整理

項目 目的	区分	不便感割合	利用割合	望まれる移動手段 (上位1位)
買い物	困難でない人	12%	公共交通 <u>28%</u> 公共交通以外 72%	自転車 26%
	身体的移動困難者	29%	公共交通 <u>40%</u> 公共交通以外 60%	タクシー・ハイヤー 19% コミュニティバス 19%
通院	困難でない人	15%	公共交通 <u>25%</u> 公共交通以外 75%	コミュニティバス 28%
	身体的移動困難者	<u>44%</u>	公共交通 <u>43%</u> 公共交通以外 57%	路線バス 28%
通勤・通学	困難でない人	25%	公共交通 <u>57%</u> 公共交通以外 43%	路線バス 23% 鉄道 23%
	身体的移動困難者	25%	公共交通 <u>36%</u> 公共交通以外 64%	その他 100% (障がい者への配慮、駐輪場の整備)
結果	<ul style="list-style-type: none"> ・「通院」の移動では、身体的移動困難者が不便を感じる割合が高い ・「通勤・通学」以外は、身体的移動困難者の方が公共交通を利用する割合が高い ・望まれる移動手段では、その他で障がい者への配慮等の要望があった 			

5 公共交通の利用促進

「資料6-5」参照

(分析内容)

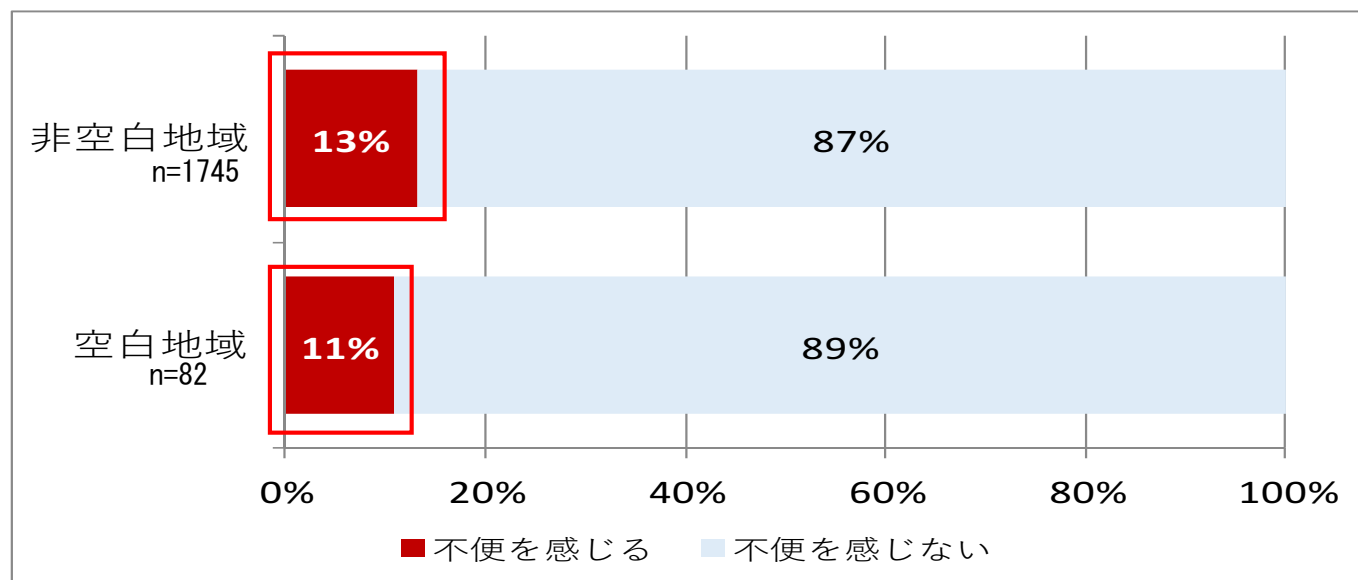
・バスを利用するための条件

項目 目的	非バス利用者が、バス移動に 変えられない割合	非バス利用者が、バス移動に変えられない理由 (上位3つ)
買い物	69%	①ダイヤ(運行時刻)が合わない (25%) ①便数が少ない (25%) ③荷物が重くて厳しい (23%)
通院	65%	①便数が少ない (31%) ②ダイヤ(運行時刻)が合わない (25%) ③バス停が遠い (24%)
通勤・通学	<u>77%</u>	①ダイヤ(運行時刻)が合わない (40%) ①時間が遅れる (40%) ③便数が少ない (25%)
現在バスを利用している 人が今以上にバスを利用 する条件(上位3つ)		①運行本数を増やすこと (51%) ②バス停に屋根や椅子を整備すること (31%) ③バスの遅れをなくすこと (26%)
結果	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学でバスを利用していない人が、バス移動に変えられない割合が高い ・バスを利用していない人が、バス移動に変えられない理由として、「ダイヤ(運行時刻)が合わない」、「便数が少ない」の割合が高い ・バス利用者が今以上にバスを利用するためには、運行本数を増やすことが最も求められている 	

『買い物』に関する移動について整理

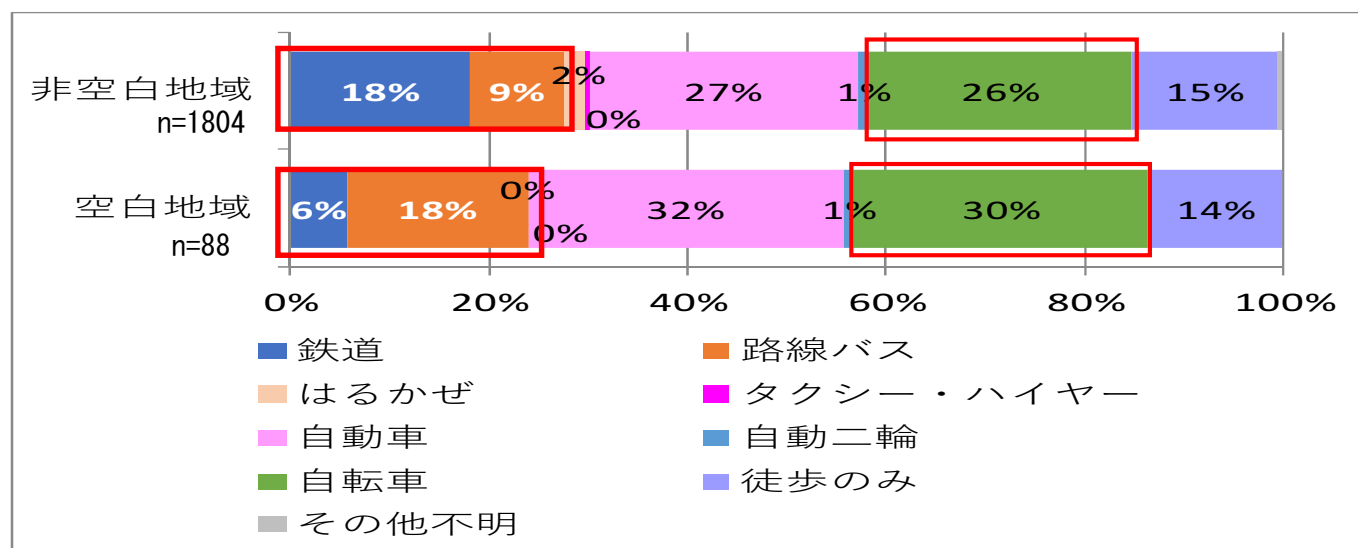
※[]は、区民アンケート調査の設問番号

①目的地までの移動に対する不便感 [問1]・[問20]



移動に対する不便感は、非空白地域の方が高い。

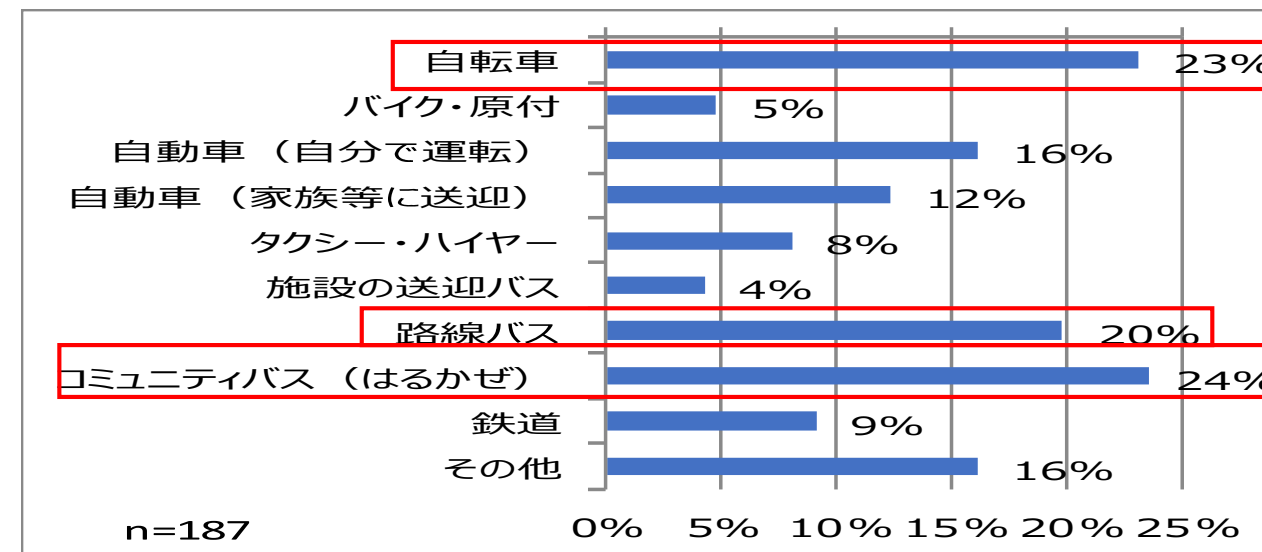
②移動手段の種類 [問1]・[問10]



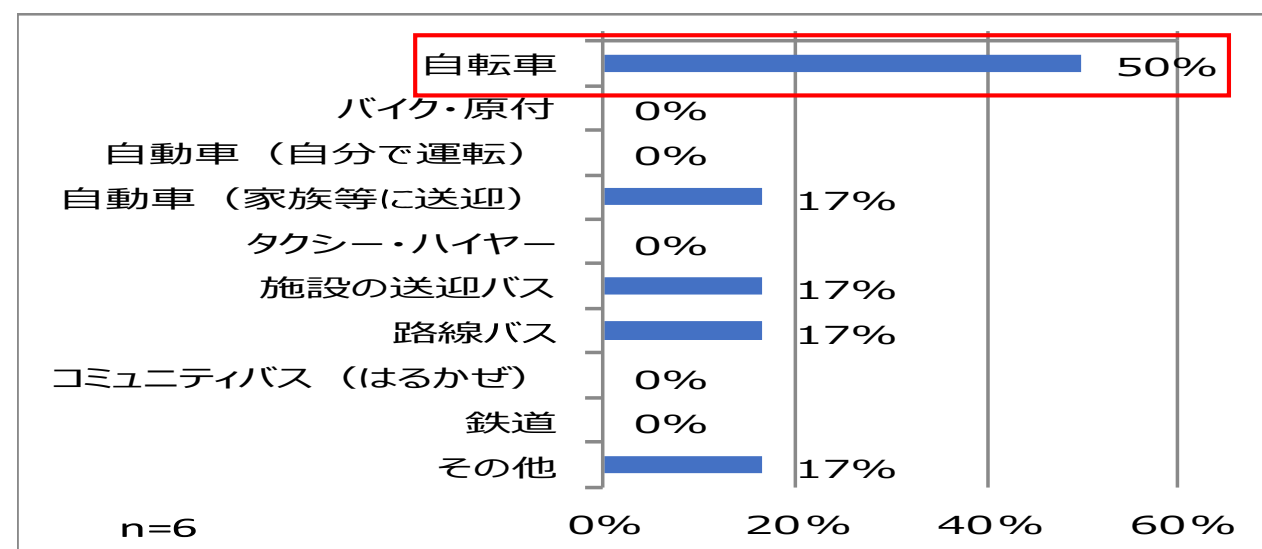
空白地域の方が、公共交通利用が低く、自動車や自転車の割合が高い。

③不便を解消するための望まれる移動手段 [問1]・[問21]

非空白地域



空白地域

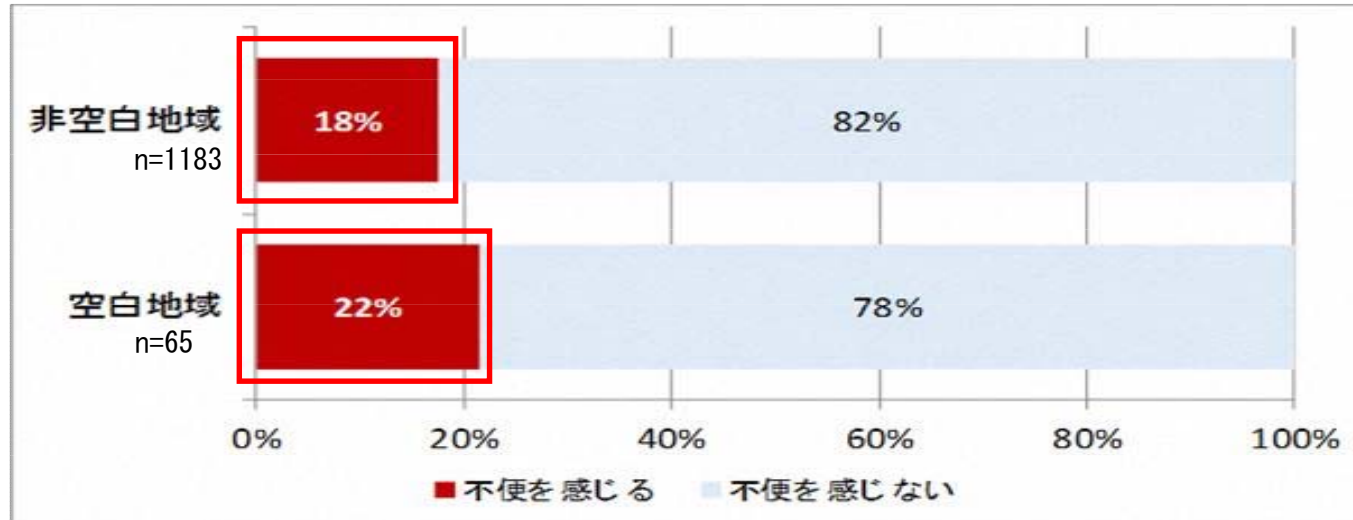


非空白地域は自転車、バス、空白地域は自転車の割合が高い。

『通院』に関する移動について整理

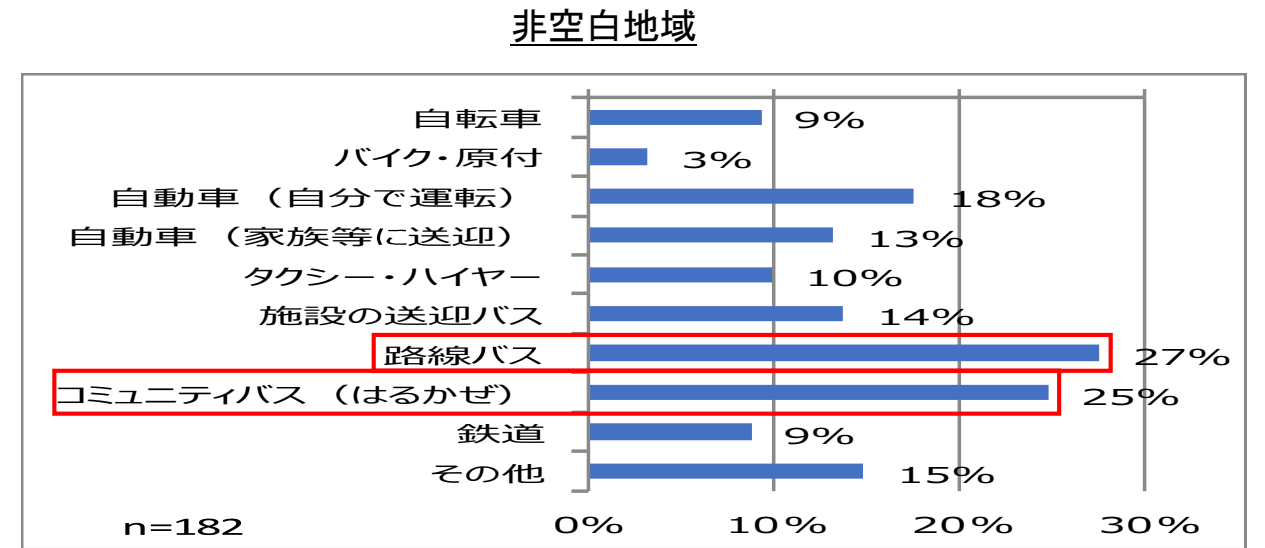
※[]は、区民アンケート調査の設問番号

①目的地までの移動に対する不便感 [問1]・[問20]

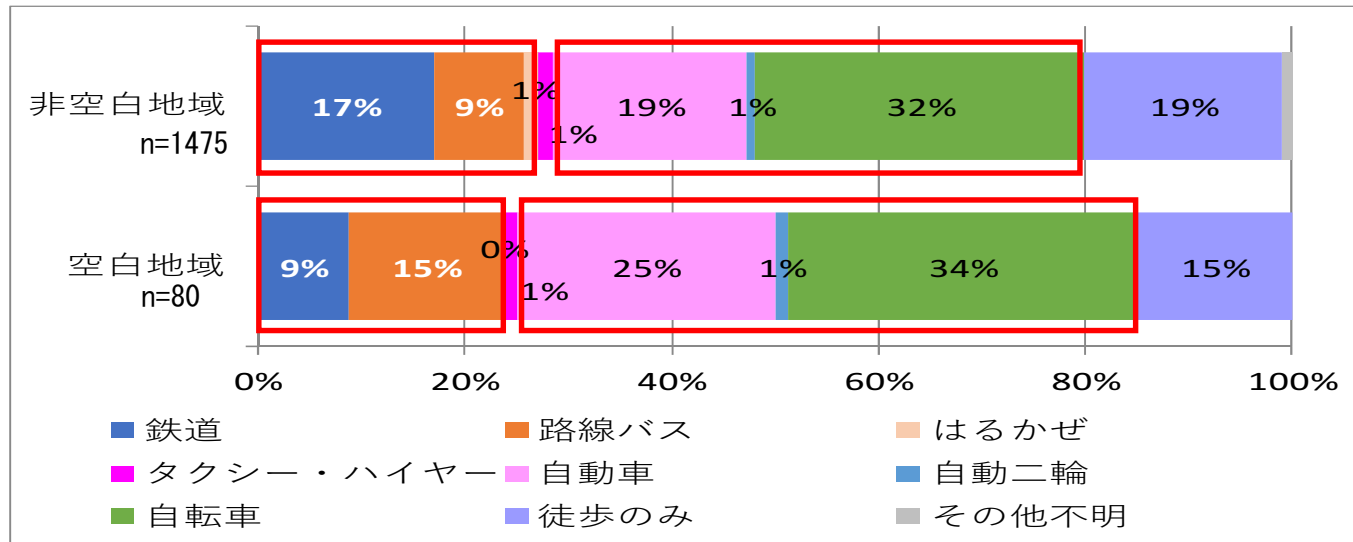


移動に対する不便感は、空白地域の方が高い。

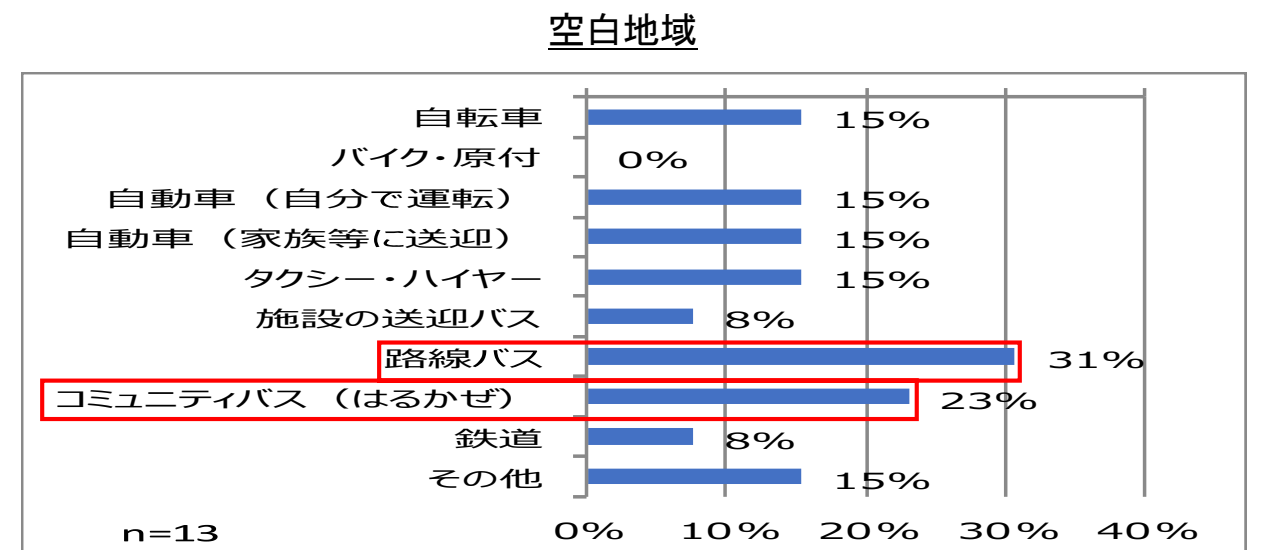
③不便を解消するための望まれる移動手段 [問1]・[問21]



②移動手段の利用状況 [問1]・[問10]



空白地域の方が、公共交通利用が低く、自動車や自転車の割合が高い。

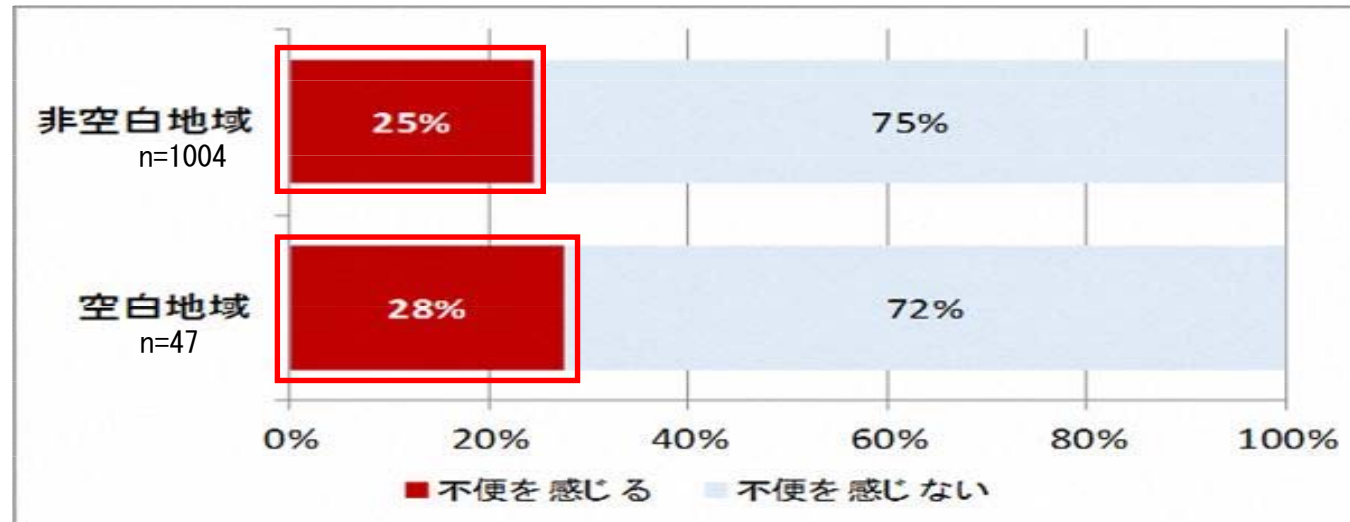


空白地域、非空白地域ともに、路線バス、コミュニティバスの割合が高い。

『通勤・通学』に関する移動について整理

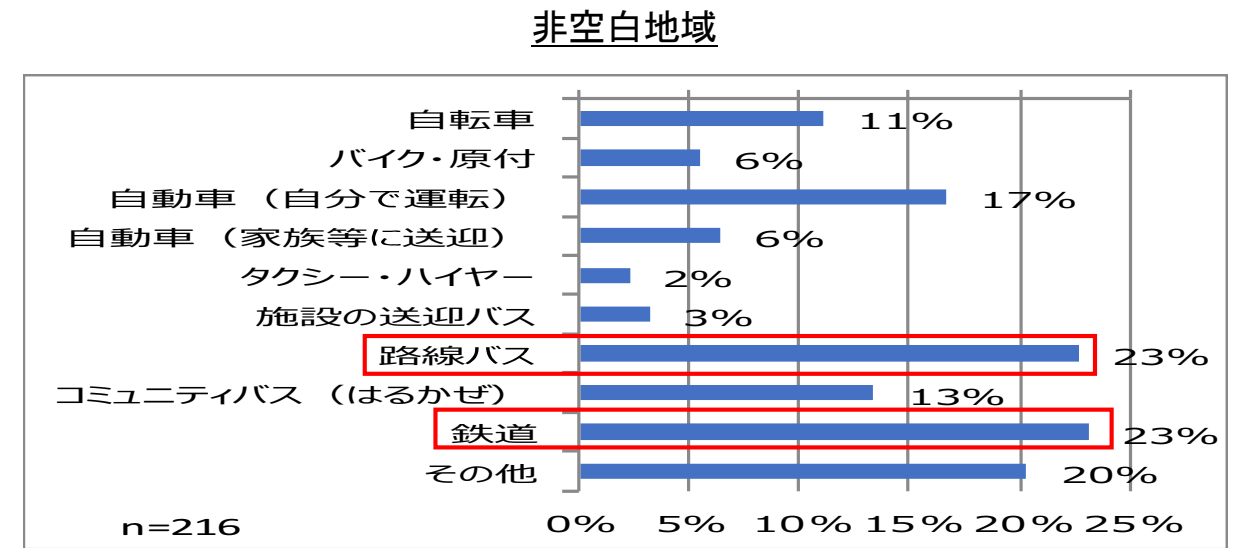
※[]は、区民アンケート調査の設問番号

①目的地までの移動に対する不便感 [問1]・[問20]

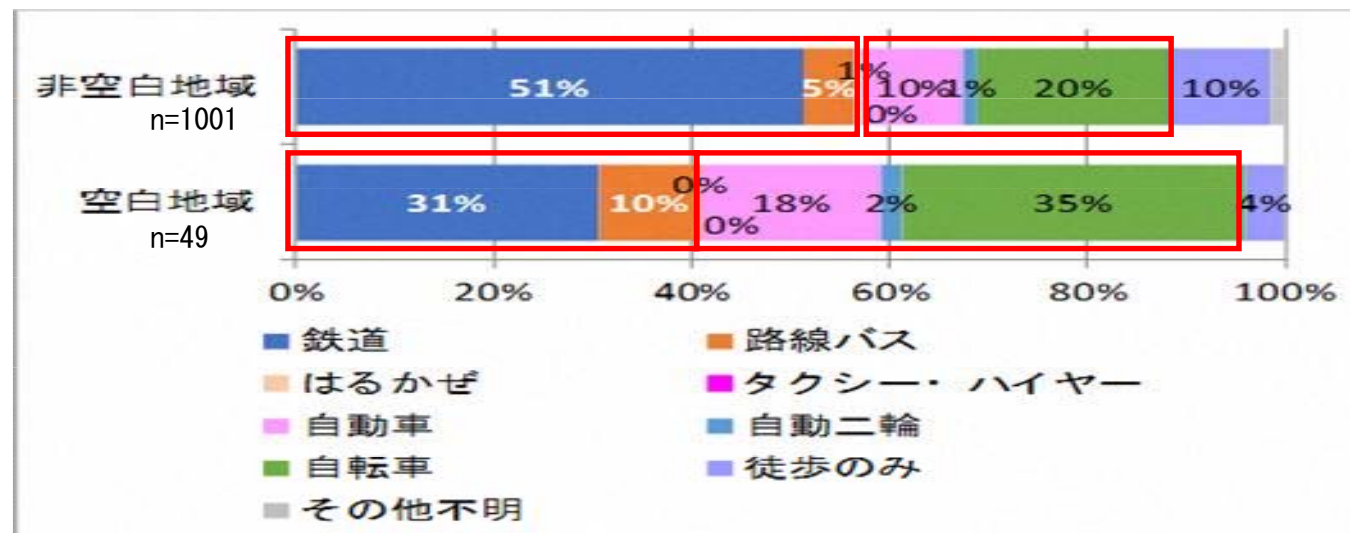


移動に対する不便感は、空白地域の方が高い。

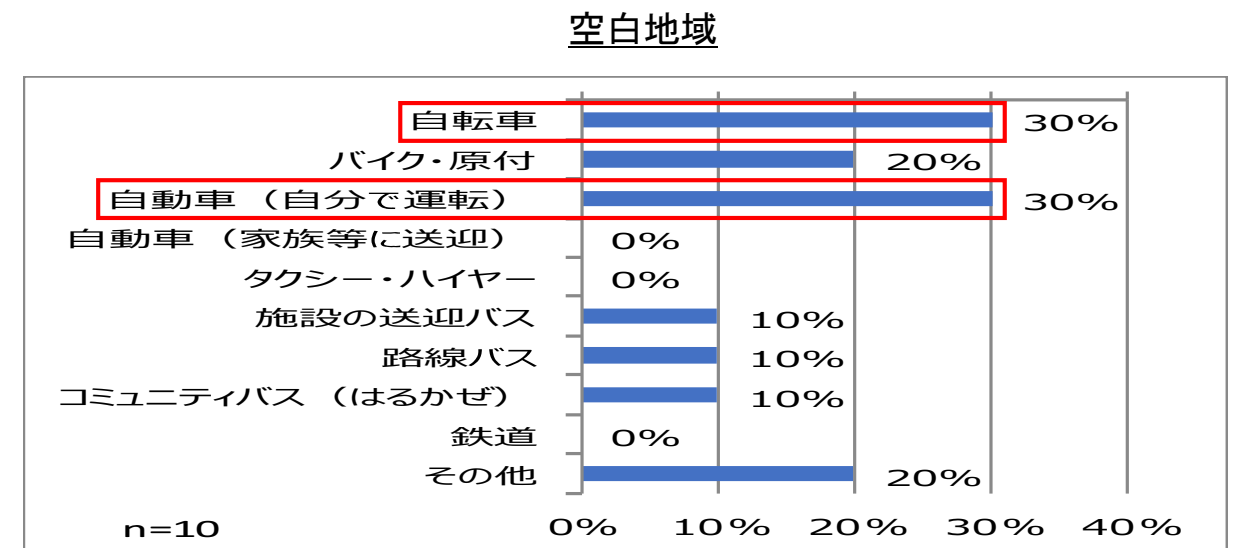
③不便を解消するための望まれる移動手段 [問1]・[問21]



②移動手段の利用状況 [問1]・[問10]



空白地域の方が、公共交通利用が低く、自動車や自転車の割合が高い。



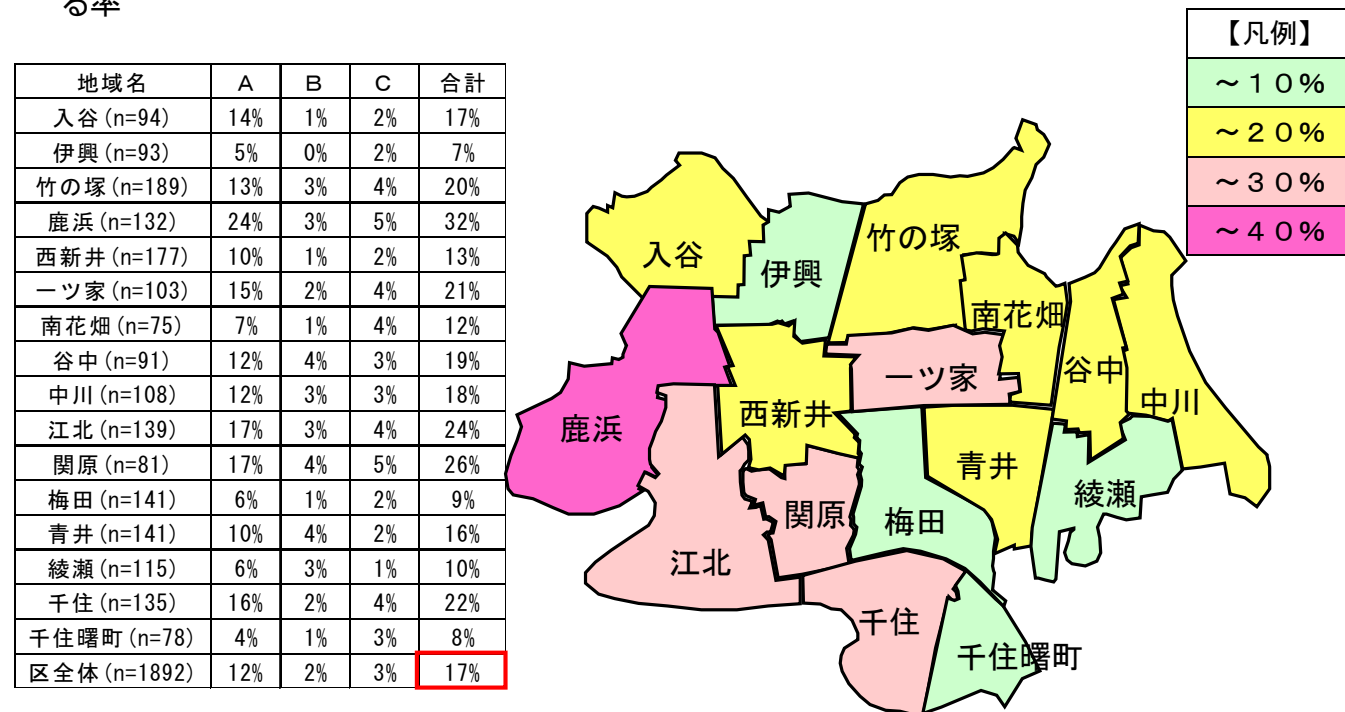
空白地域は自転車、自動車、非空白地域は路線バス、鉄道の割合が高い。

『買い物』に関する移動について整理

※[]は、区民アンケート調査の設問番号

① 16地区別のバス需要率 [問10]・[問13]・[問14]・[問20] [問21]

- A: 現在バスを利用している率
- B: 現在、バス以外の交通手段を利用しており、不便を感じている人で、不便を解消する手段として、バスを求める率
- C: 現在、バス以外の交通手段を利用しており、不便を感じていないが、バスによる移動に転換できる率



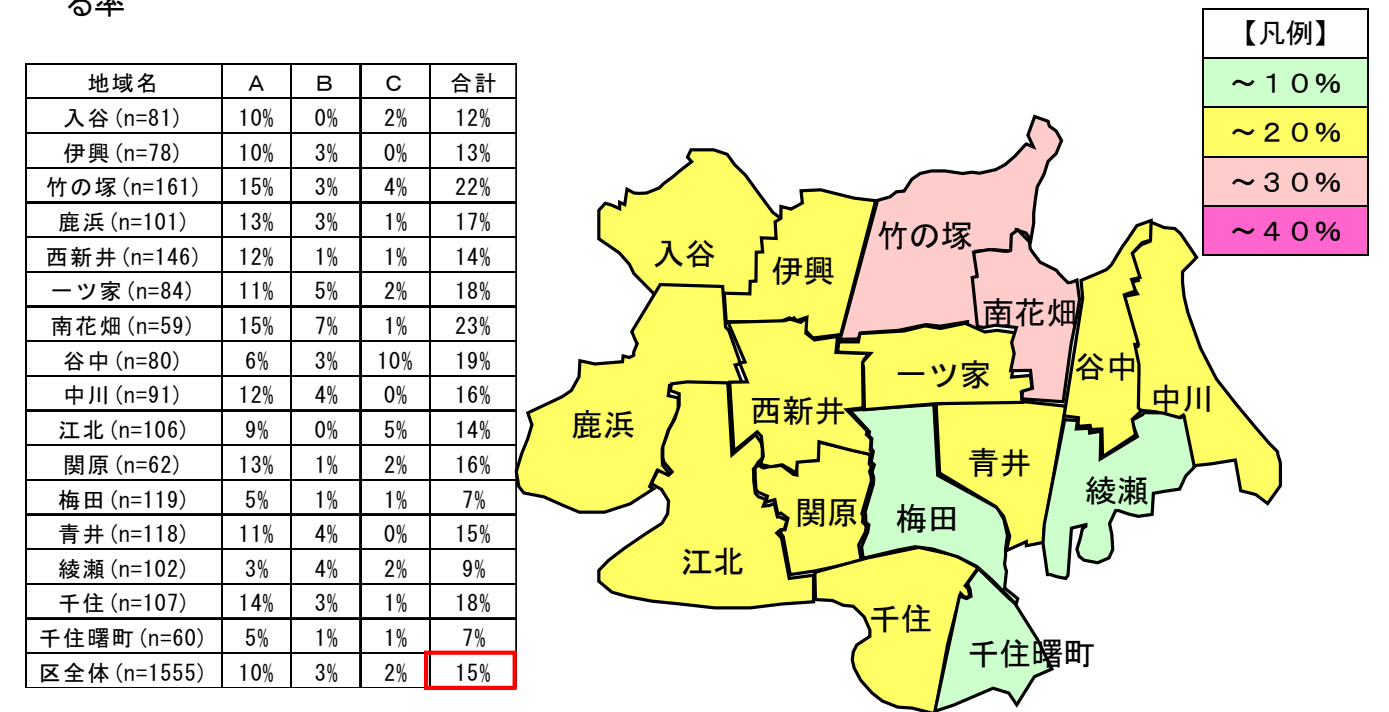
バス利用の需要率は、鹿浜地区が高い

『通院』に関する移動について整理

※[]は、区民アンケート調査の設問番号

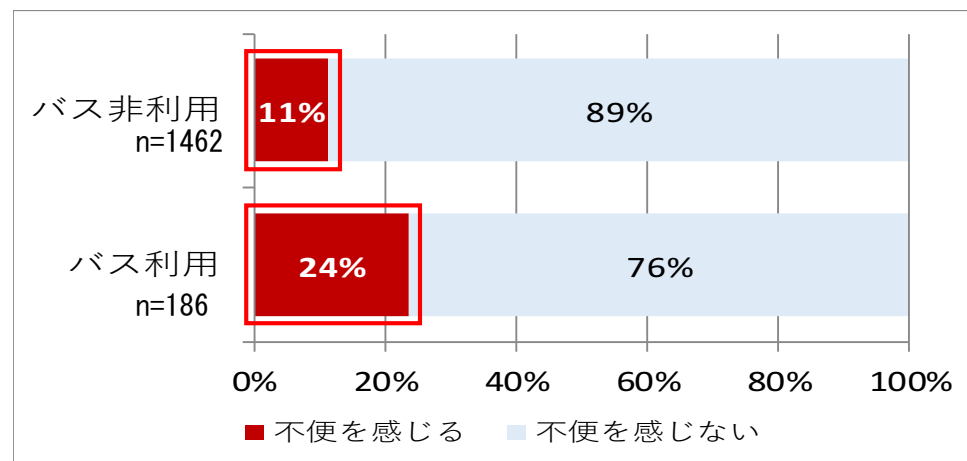
① 16地区別のバス需要率 [問10]・[問13]・[問14]・[問20] [問21]

- A: 現在バスを利用している率
- B: 現在、バス以外の交通手段を利用しており、不便を感じている人で、不便を解消する手段として、バスを求める率
- C: 現在、バス以外の交通手段を利用しており、不便を感じていないが、バスによる移動に転換できる率



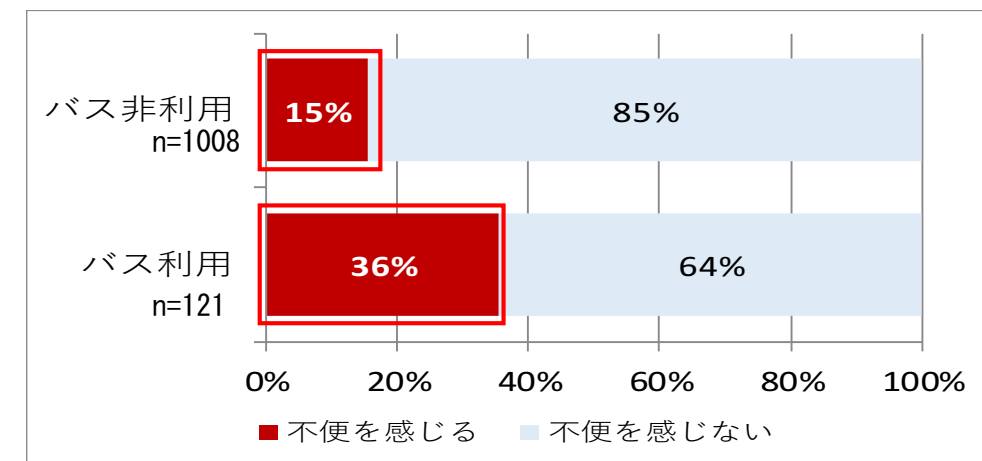
バス利用の需要率は、竹の塚地区、南花畑地区が高い

② 目的地までの移動に対する不便感 [問10]・[問20]



バス利用者の方が、バス非利用者より不便を感じる割合が高い

② 目的地までの移動に対する不便感 [問10]・[問20]



バス利用者の方が、バス非利用者より不便を感じる割合が高い

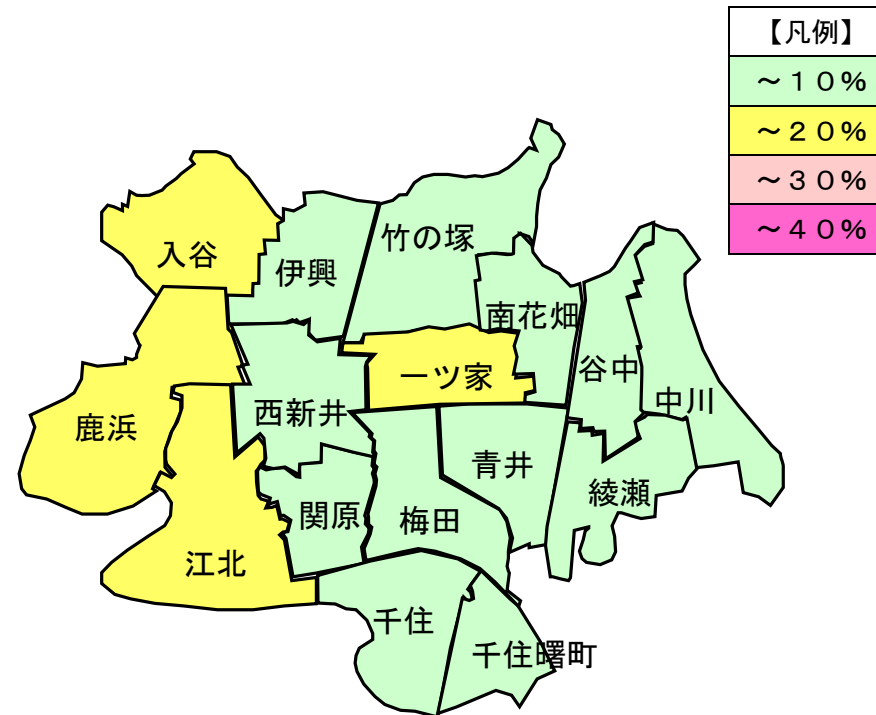
『通勤・通学』に関する移動について整理

※[]は、区民アンケート調査の設問番号

①16地区別のバス需要率 [問10]・[問13]・[問14]・[問20] [問21]

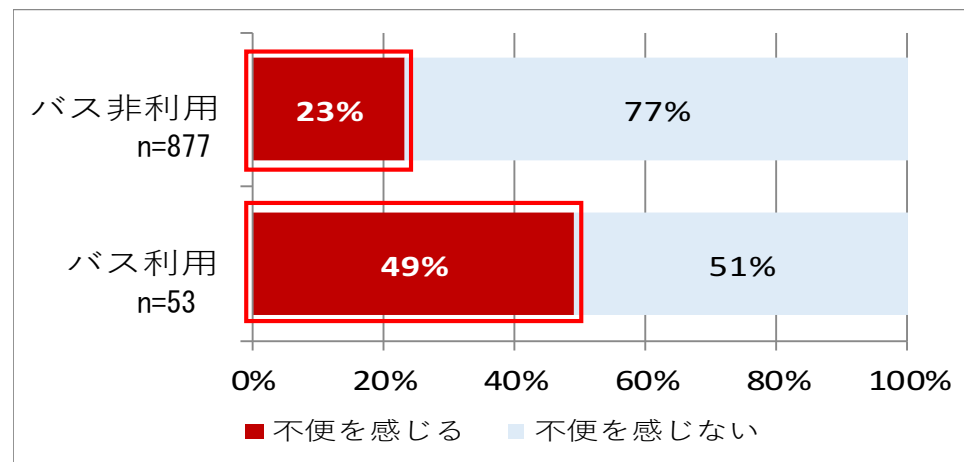
- A: 現在バスを利用している率
- B: 現在、バス以外の交通手段を利用しており、不便を感じている人で、不便を解消する手段として、バスを求める率
- C: 現在、バス以外の交通手段を利用しており、不便を感じていないが、バスによる移動に転換できる率

地域名	A	B	C	合計
入谷 (n=59)	7%	4%	0%	11%
伊興 (n=53)	4%	2%	1%	7%
竹の塚 (n=90)	4%	2%	1%	7%
鹿浜 (n=90)	13%	5%	1%	19%
西新井 (n=105)	7%	1%	0%	8%
一ツ家 (n=55)	7%	7%	1%	15%
南花畑 (n=38)	5%	3%	1%	9%
谷中 (n=55)	7%	3%	0%	10%
中川 (n=59)	7%	3%	0%	10%
江北 (n=67)	13%	2%	1%	16%
関原 (n=41)	7%	2%	1%	10%
梅田 (n=82)	5%	1%	1%	7%
青井 (n=72)	4%	1%	1%	6%
綾瀬 (n=75)	4%	1%	1%	6%
千住 (n=63)	5%	1%	0%	6%
千住曙町 (n=46)	0%	0%	0%	0%
区全体 (n=1050)	6%	2%	1%	9%



バス利用の需要率は、鹿浜地区が高い

②目的地までの移動に対する不便感 [問10]・[問20]



バス利用者の方が、バス非利用者より不便を感じる割合が高い

「多様な交通手段の活用」についての分析（その1）

資料6-3

地区別の移動手段の利用割合 [問1]・[問10]

※ [] は、区民アンケート調査の設問番号

地域名	1. 買い物	2. 通院	3. 通勤・通学
入谷地域	26% 74%	25% 75%	51% 49%
伊興地域	24% 76%	24% 76%	51% 49%
竹の塚地域	27% 73%	29% 71%	48% 52%
鹿浜地域	35% 65%	22% 78%	53% 47%
西新井地域	25% 75%	29% 71%	53% 47%
一ツ家地域	28% 72%	23% 77%	42% 58%
南花畑地域	25% 75%	31% 69%	66% 34%
谷中地域	32% 68%	20% 80%	58% 42%
中川地域	31% 69%	22% 78%	53% 47%
江北地域	38% 62%	36% 64%	60% 40%
関原地域	26% 74%	27% 73%	39% 61%
梅田地域	29% 71%	29% 71%	61% 39%
青井地域	31% 69%	27% 73%	56% 44%
綾瀬地域	29% 71%	22% 78%	72% 28%
千住地域	39% 61%	35% 65%	70% 30%
千住曙町地域	21% 79%	27% 73%	80% 20%
区全体	29% 71%	27% 73%	57% 43%
備考	公共交通以外の移動手段の利用が多い。	公共交通以外の移動手段の利用が多い。	買い物、通院と比べ公共交通の利用割合利用が高い。

■凡例

公共交通	鉄道
	路線バス
	はるかぜ
公共交通以外の移動手段	タクシー・ハイヤー
	自動車
	自動二輪
	自転車
	徒歩のみ
	その他不明

■回答者数

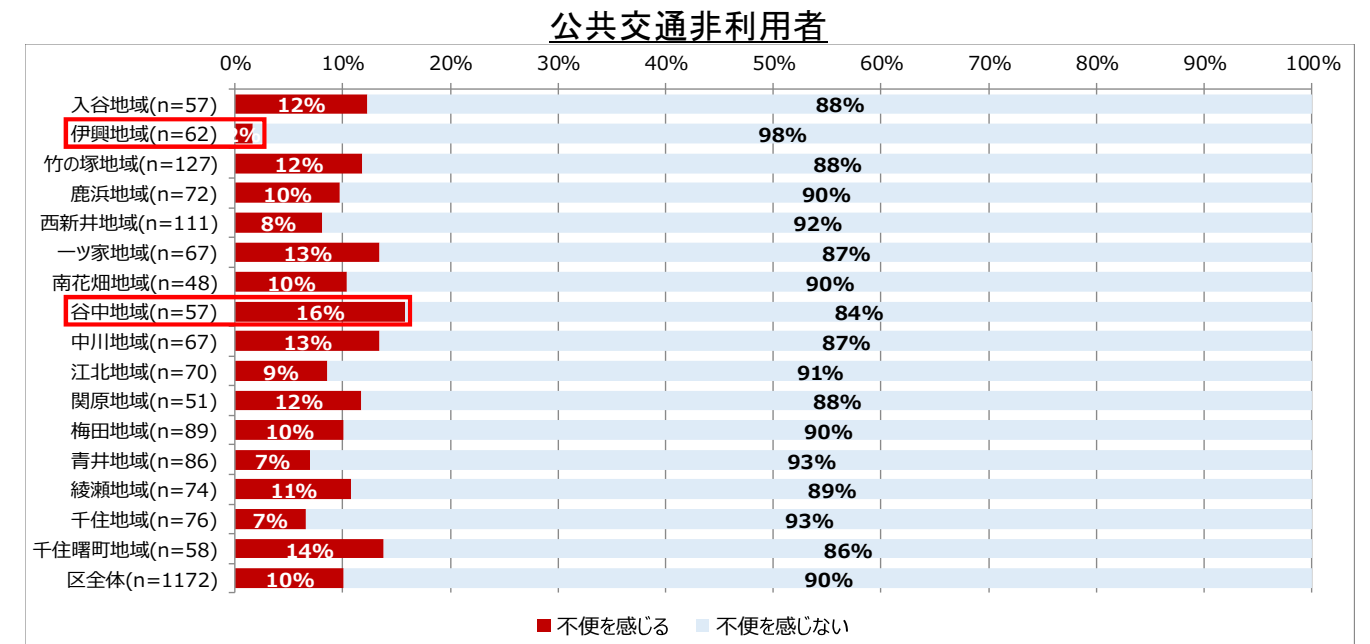
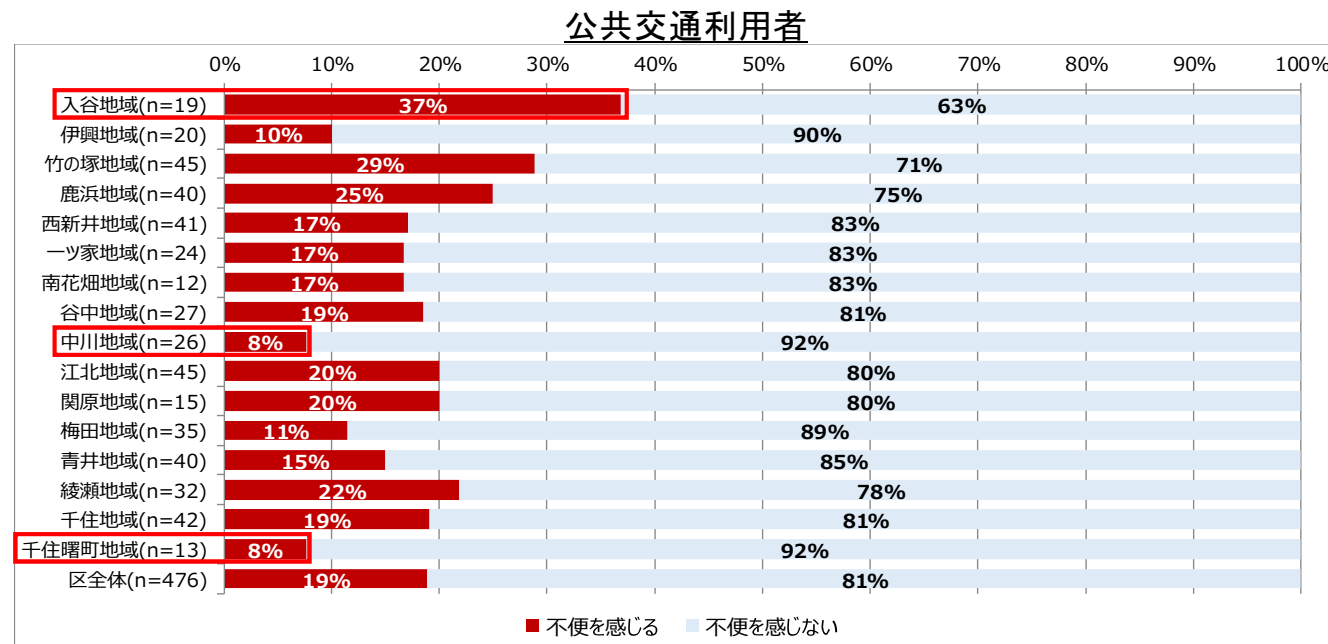
地域名	買い物	通院	通勤・通学
入谷地域	94	81	59
伊興地域	93	78	53
竹の塚地域	189	161	90
鹿浜地域	132	101	90
西新井地域	177	146	105
一ツ家地域	103	84	55
南花畑地域	75	59	38
谷中地域	91	80	55
中川地域	108	91	59
江北地域	139	106	67
関原地域	81	62	41
梅田地域	141	119	82
青井地域	141	118	72
綾瀬地域	115	102	75
千住地域	135	107	63
千住曙町地域	78	60	46
区全体	1,892	1,555	1,050

「多様な交通手段の活用」についての分析(その2)

1.『買い物』に関する移動について整理

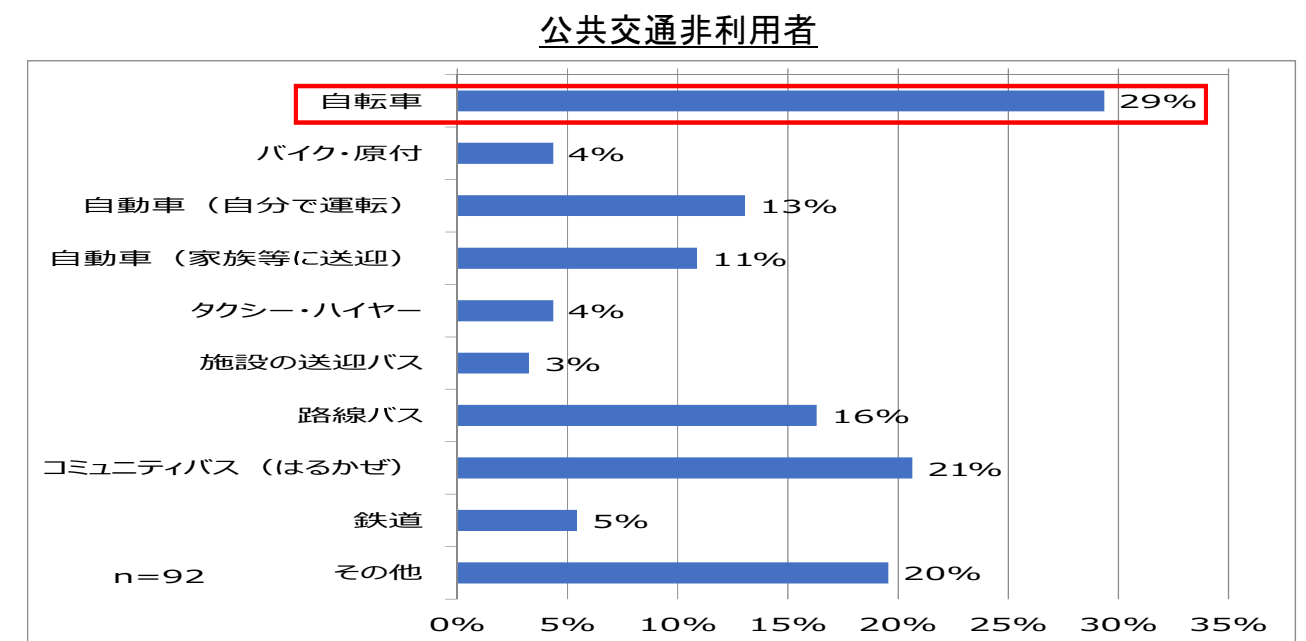
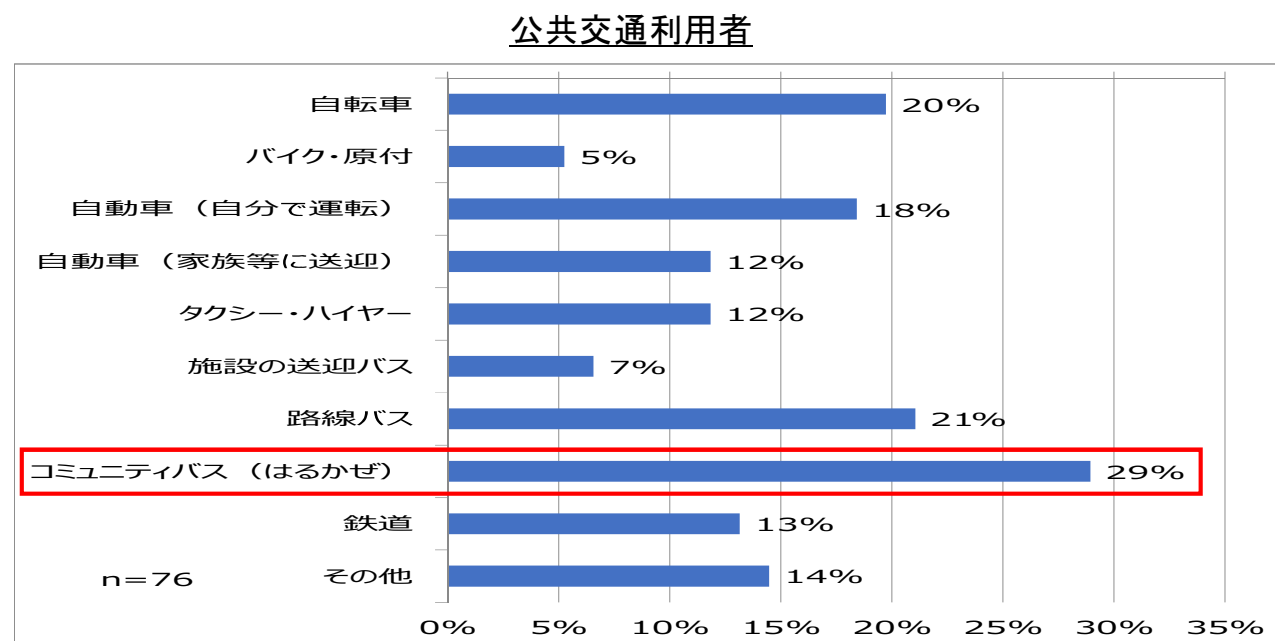
※[]は、区民アンケート調査の設問番号

①地区別の移動に対する不便感(公共交通利用者と非利用者別) [問1]・[問20]



公共交通利用者の不便を感じる割合は、入谷地区が最も高く、中川地区、千住曙町地区が最も低い。
公共交通非利用者の不便を感じる割合は、谷中地区が最も高く、伊興地区が最も低い。

②不便を解消するための移動手段(公共交通利用者と非利用者別) [問1]・[問21]

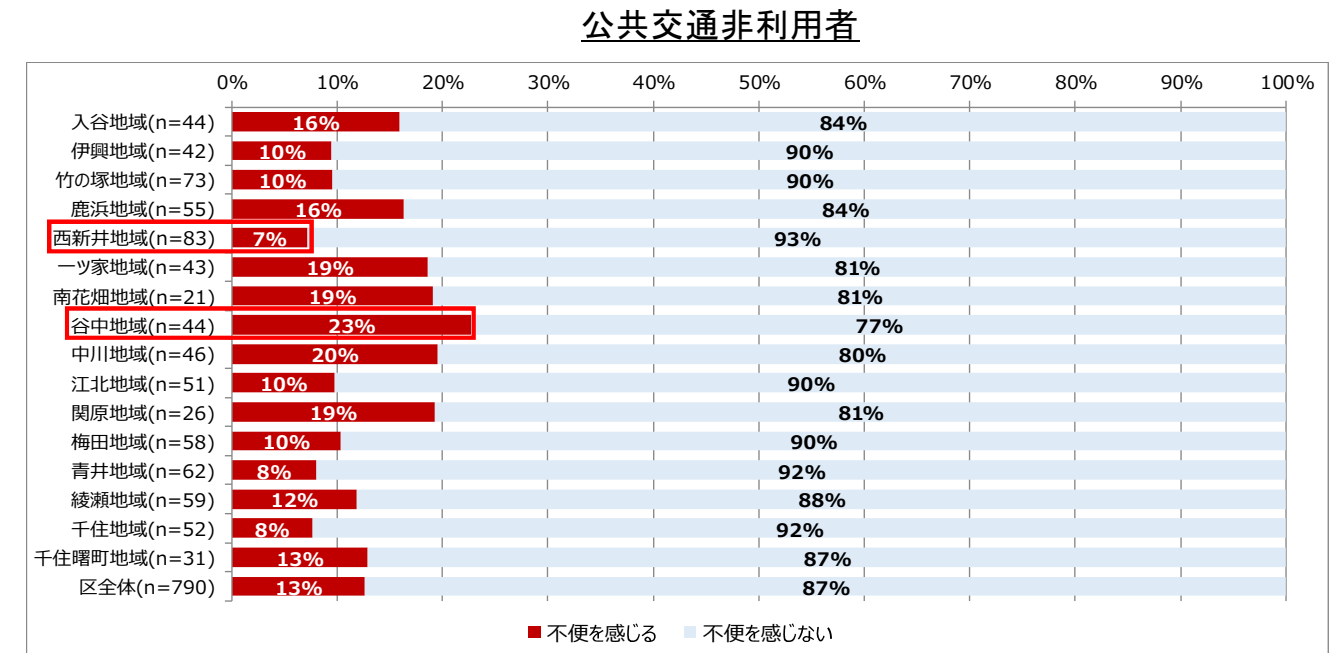
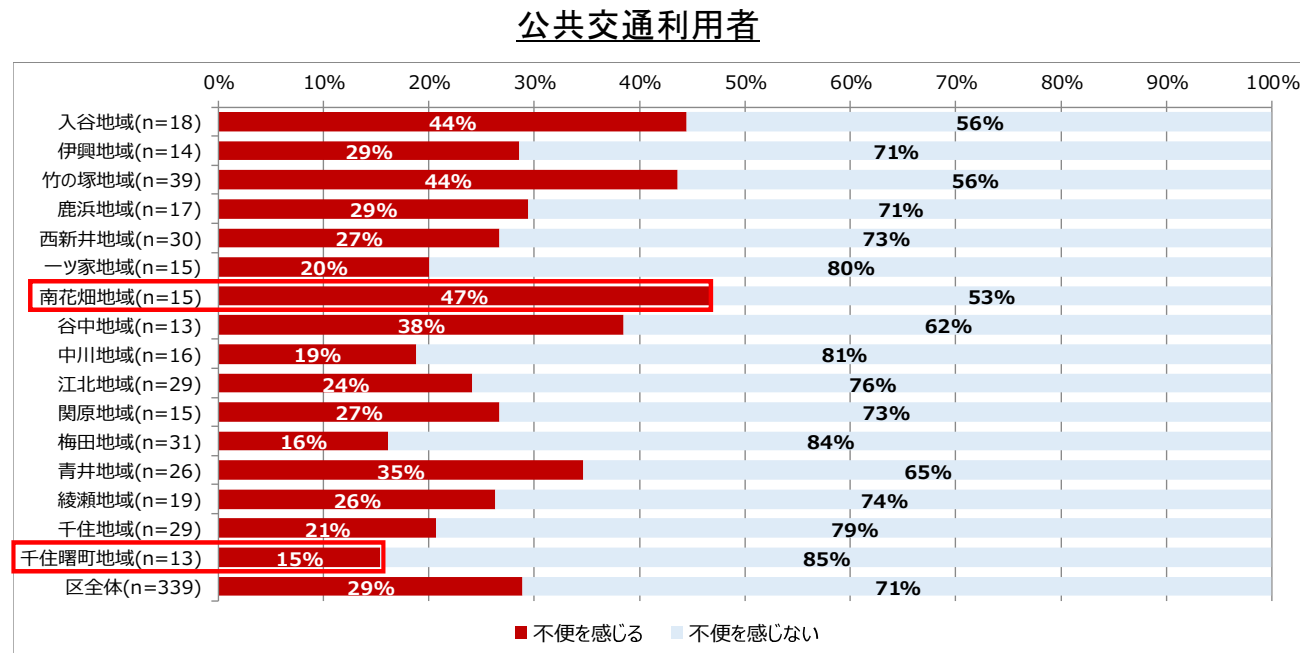


不便を解消する移動手段の割合は、公共交通利用者はコミュニティバス(はるかぜ)、公共交通非利用者は自転車が最も高い。

2.『通院』に関する移動について整理

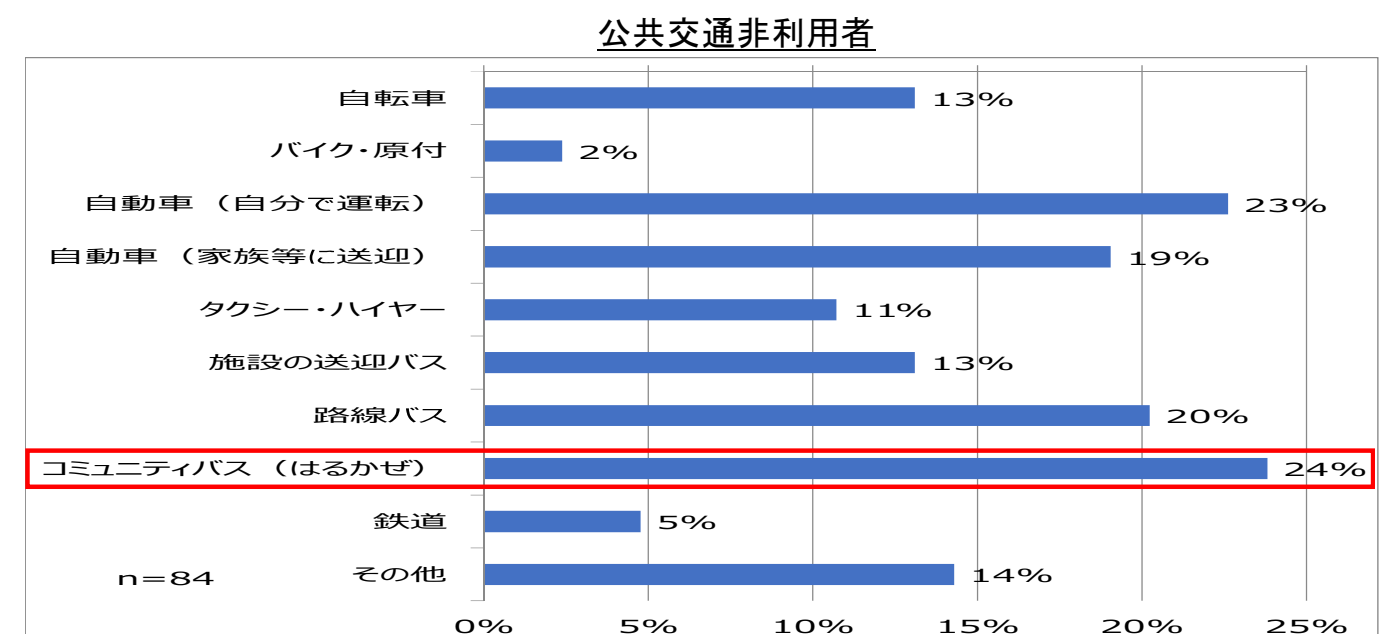
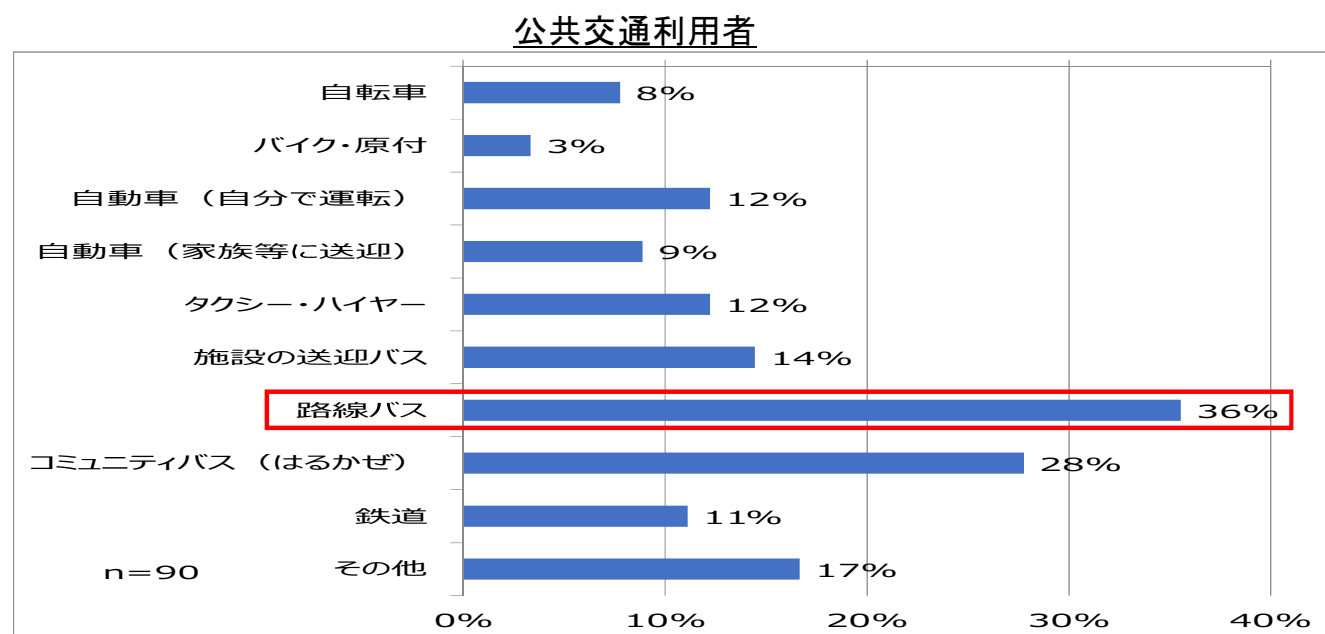
※[]は、区民アンケート調査の設問番号

①地区別の移動に対する不便感(公共交通利用者と非利用者別) [問1]・[問20]



公共交通利用者の不便を感じる割合は、南花畑地区が最も高く、千住曙町地区が最も低い。
公共交通非利用者の不便を感じる割合は、谷中地区が最も高く、西新井地区が最も低い

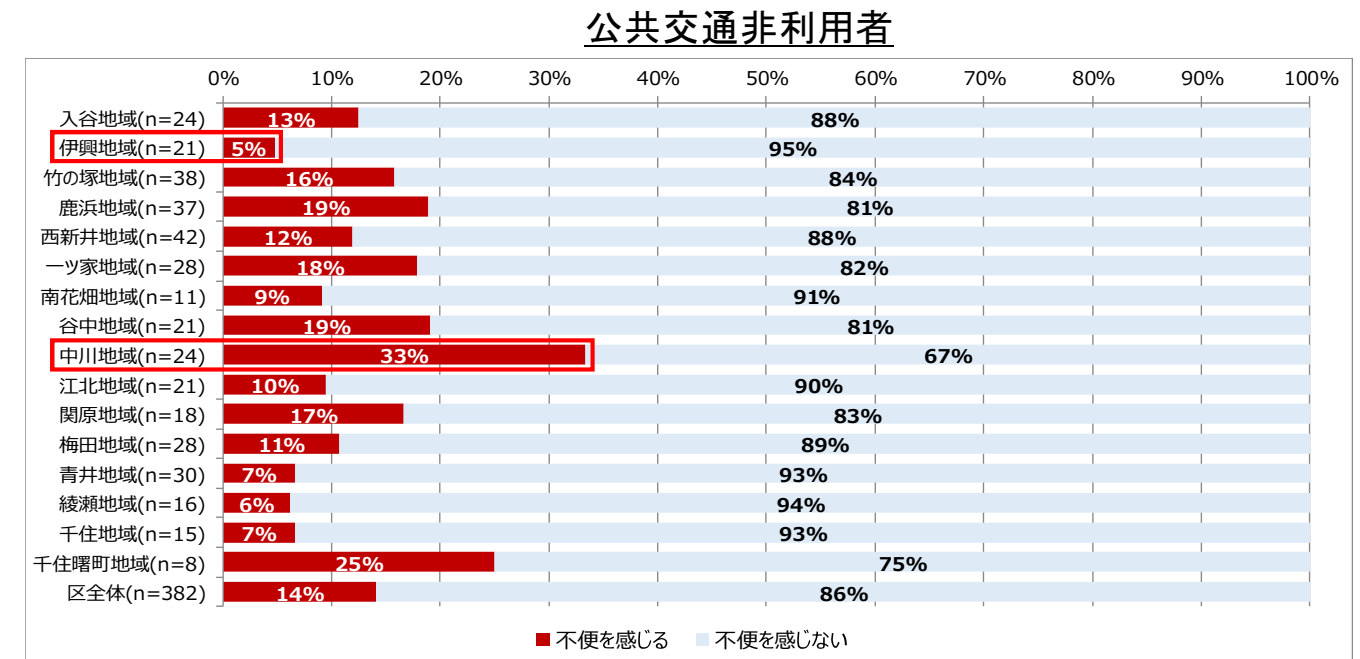
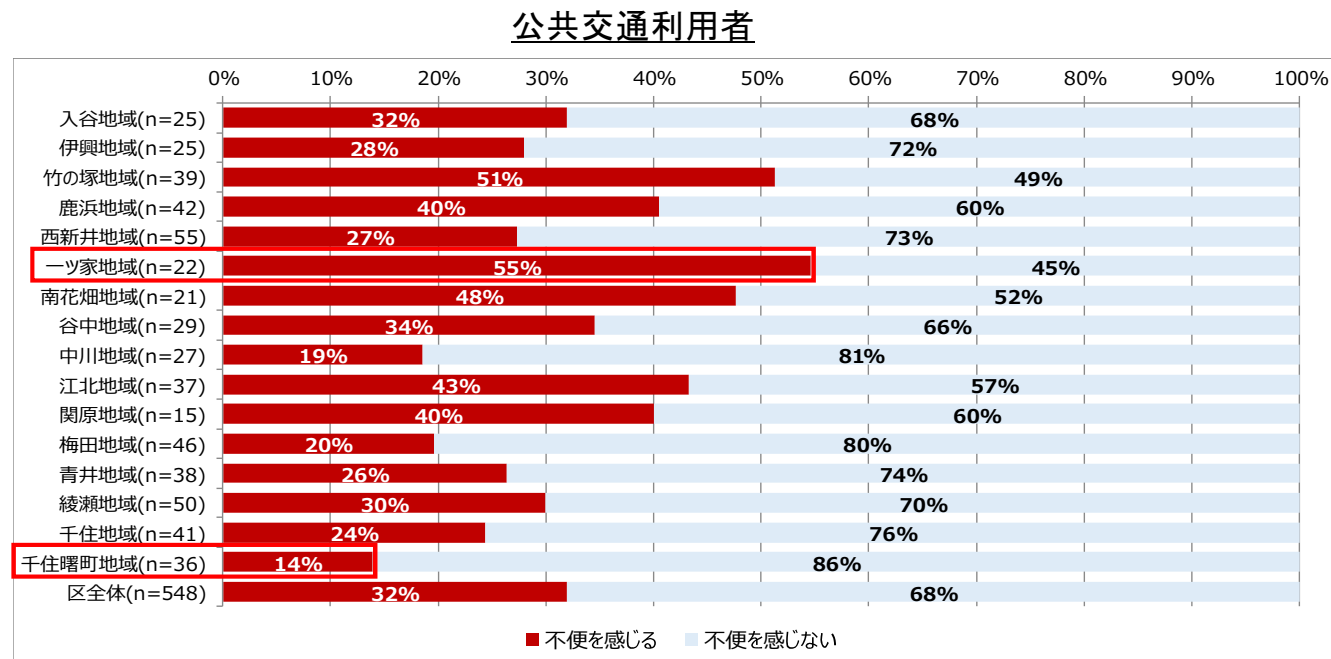
②不便を解消するための移動手段(公共交通利用者と非利用者別) [問1]・[問21]



不便を解消する移動手段の割合は、公共交通利用者は路線バス、公共交通非利用者はコミュニティバス(はるかぜ)が最も高い。

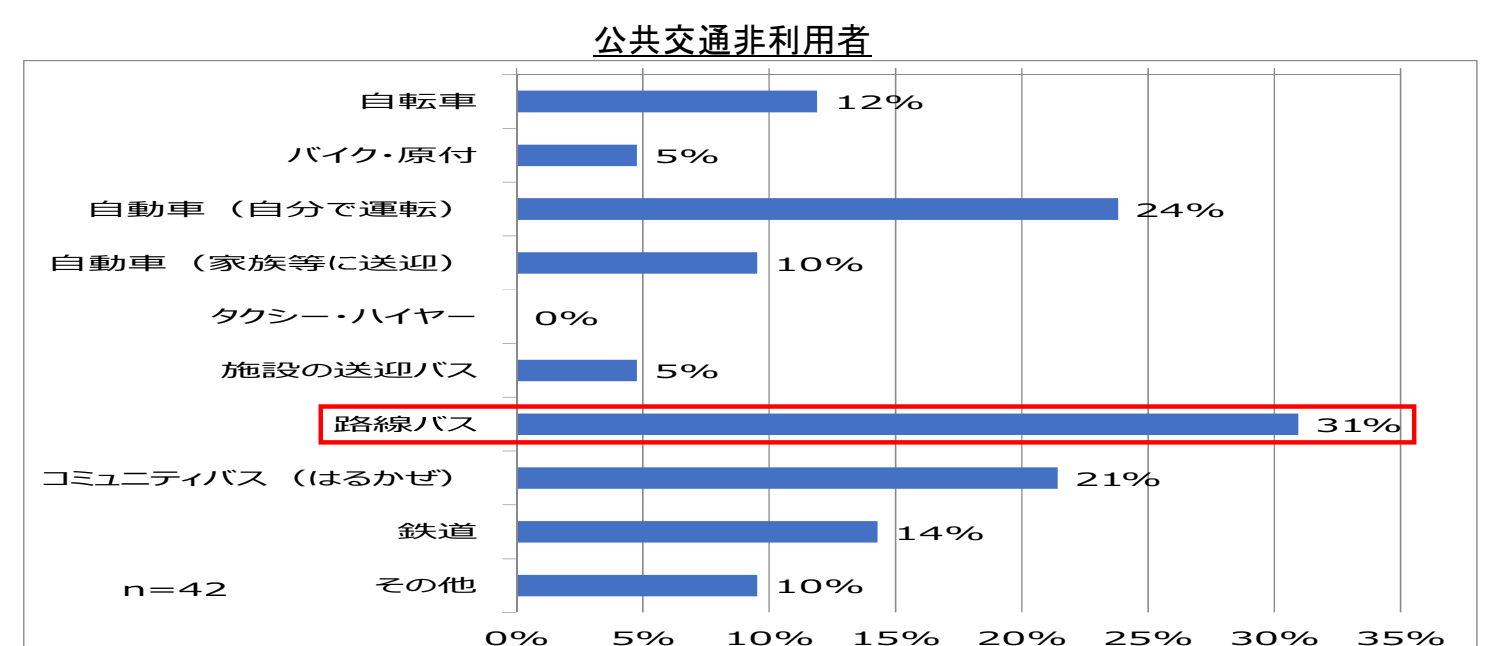
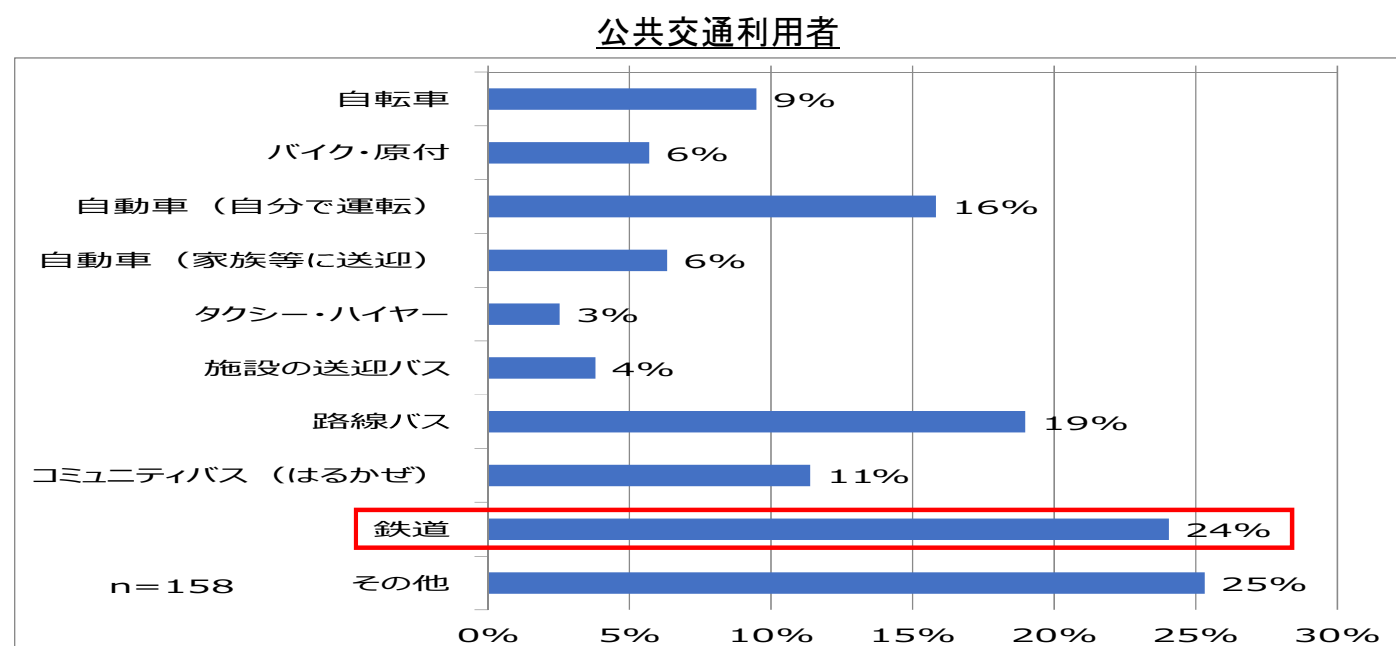
3.『通勤・通学』に関する移動について整理 ※[]は、区民アンケート調査の設問番号

①地区別の移動に対する不便感(公共交通利用者と非利用者別) [問1]・[問20]



公共交通利用者の不便を感じる割合は、一ツ家地区が最も高く、千住曙町地区が最も低い。
公共交通非利用者の不便を感じる割合は、中川地区が最も高く、伊興地区が最も低い。

②不便を解消するための移動手段(公共交通利用者と非利用者別) [問1]・[問21]

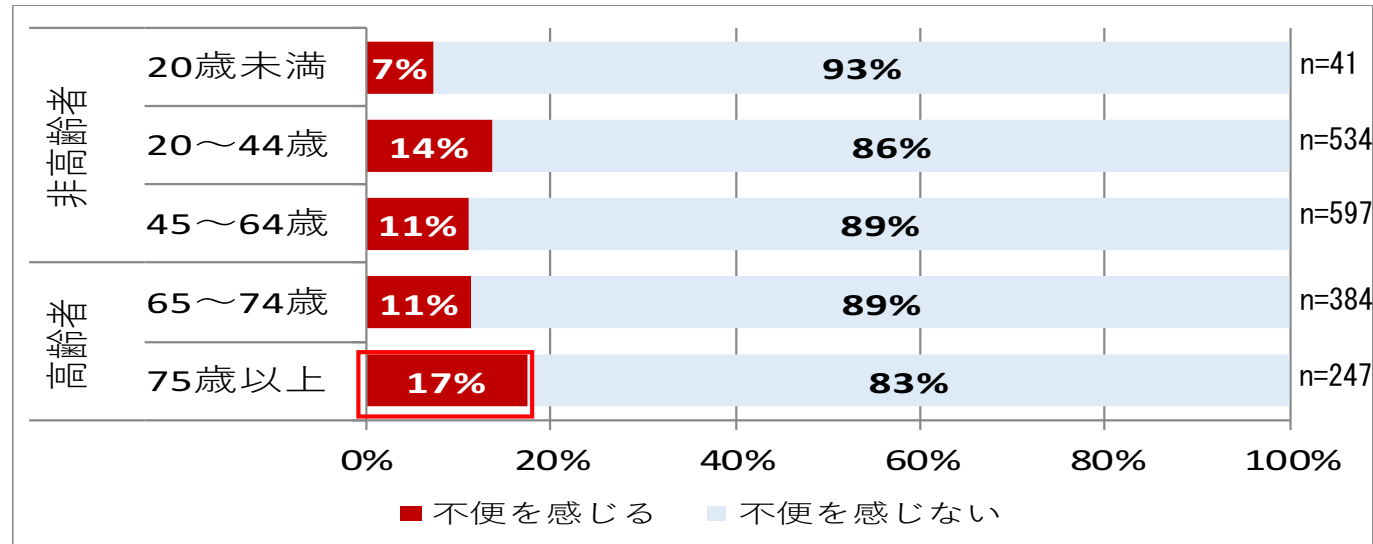


不便を解消する移動手段の割合は、公共交通利用者は鉄道、公共交通非利用者は路線バスが最も高い。

『買い物』に関する移動について整理

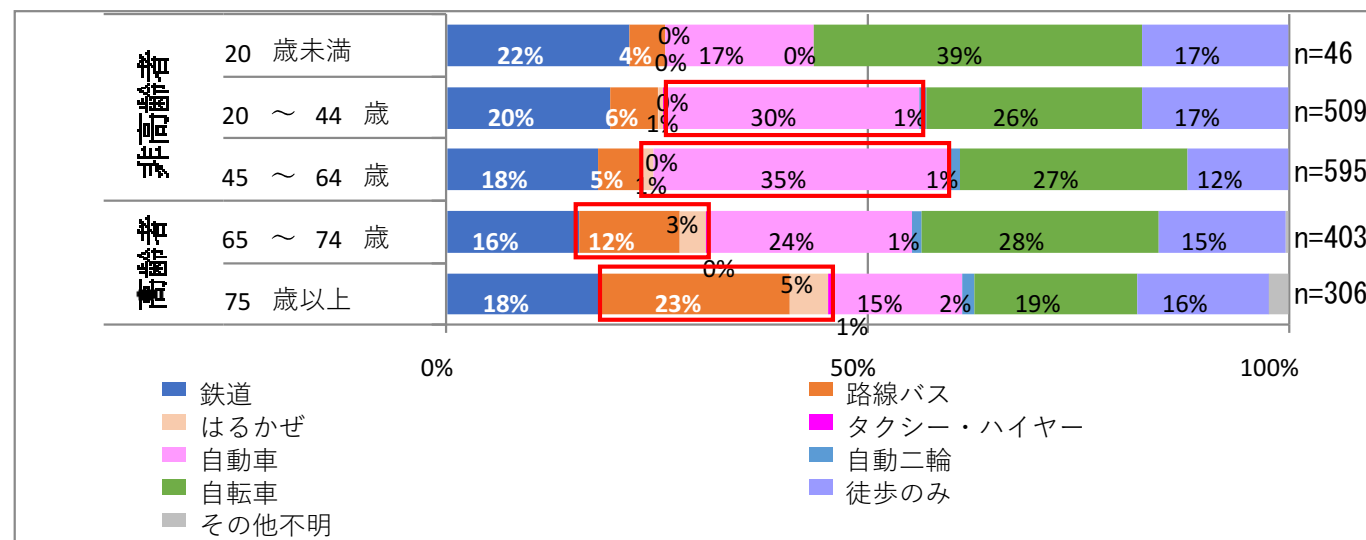
※[]は、区民アンケート調査の設問番号

①目的地までの移動に対する不便感 [問4]・[問20]



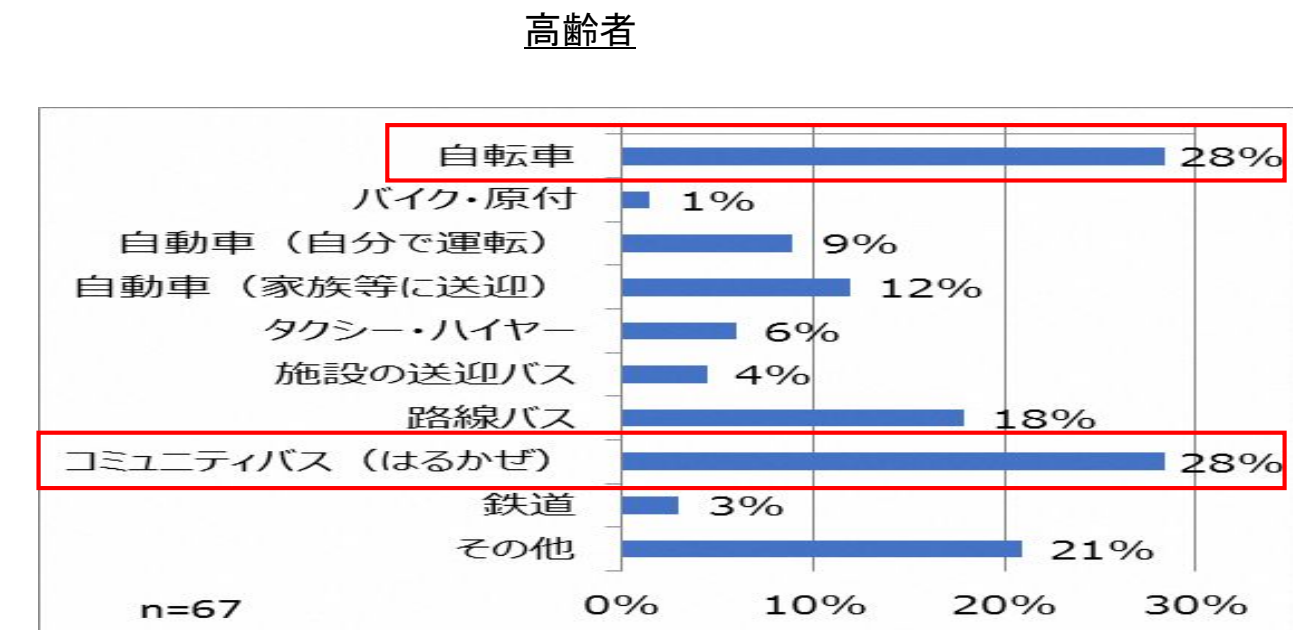
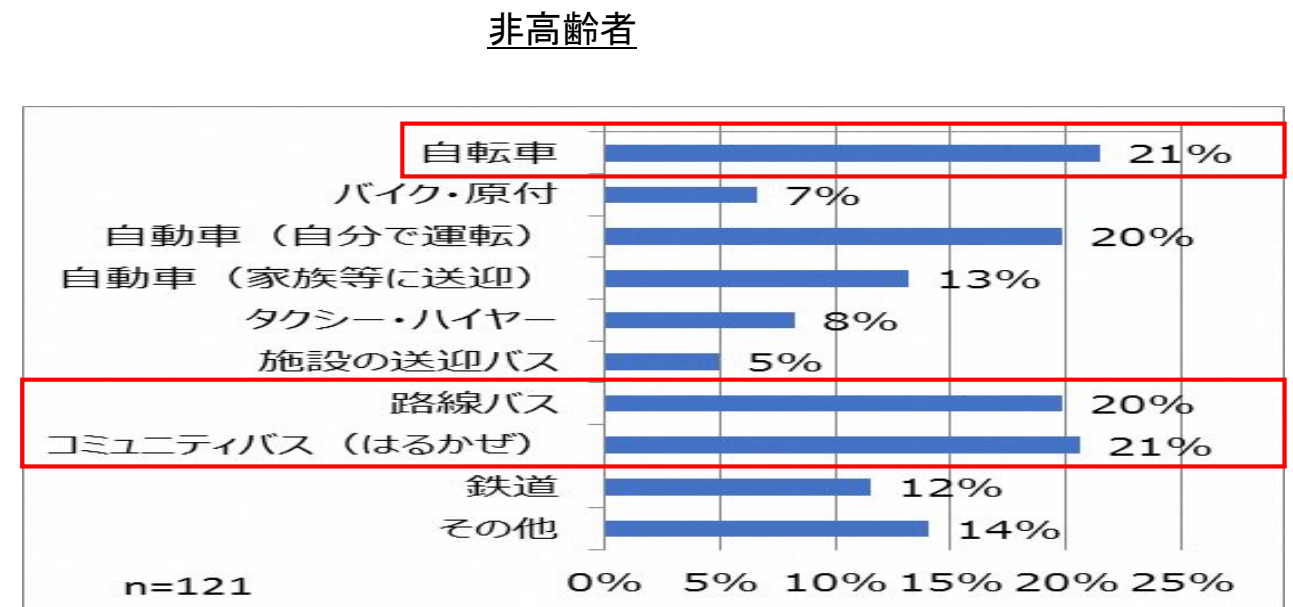
移動に対する不便感は、高齢者と非高齢者でそれほど差はないが、75歳以上の後期高齢者の不便と感じる割合が高い。

②移動手段の種類 [問4]・[問10]



高齢者は「バス」、非高齢者は「自動車」の利用割合が高い。

③不便を解消するための移動手段 [問4]・[問21]

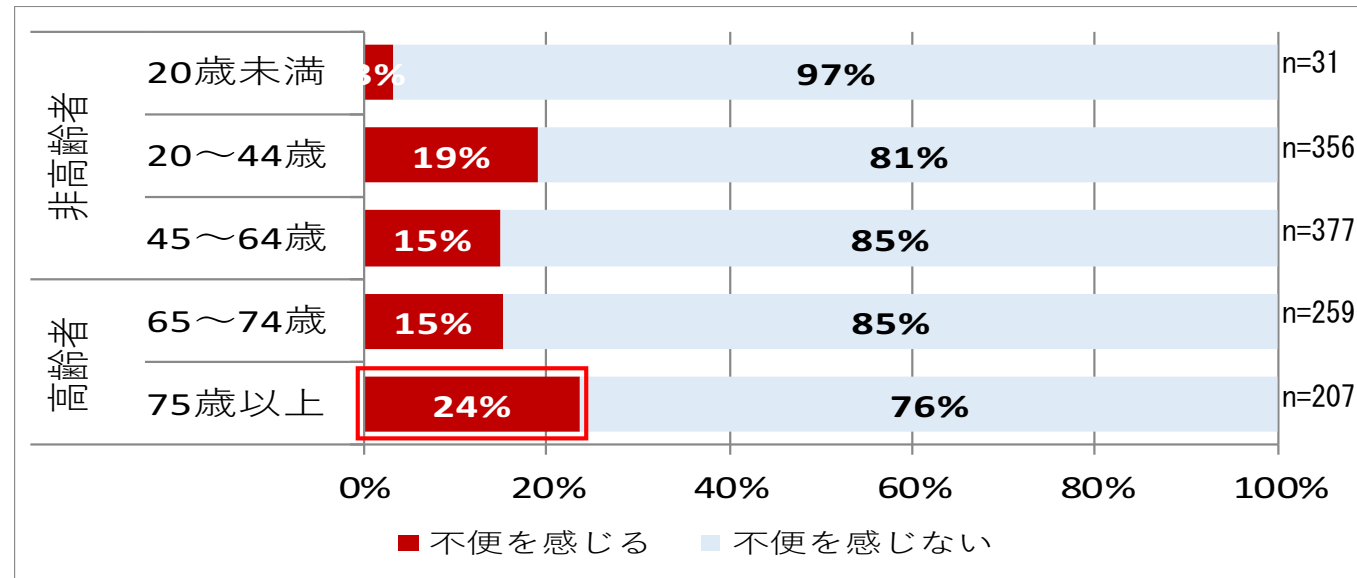


高齢者、非高齢者ともに自転車、バスの割合が高い。

『通院』に関する移動について整理

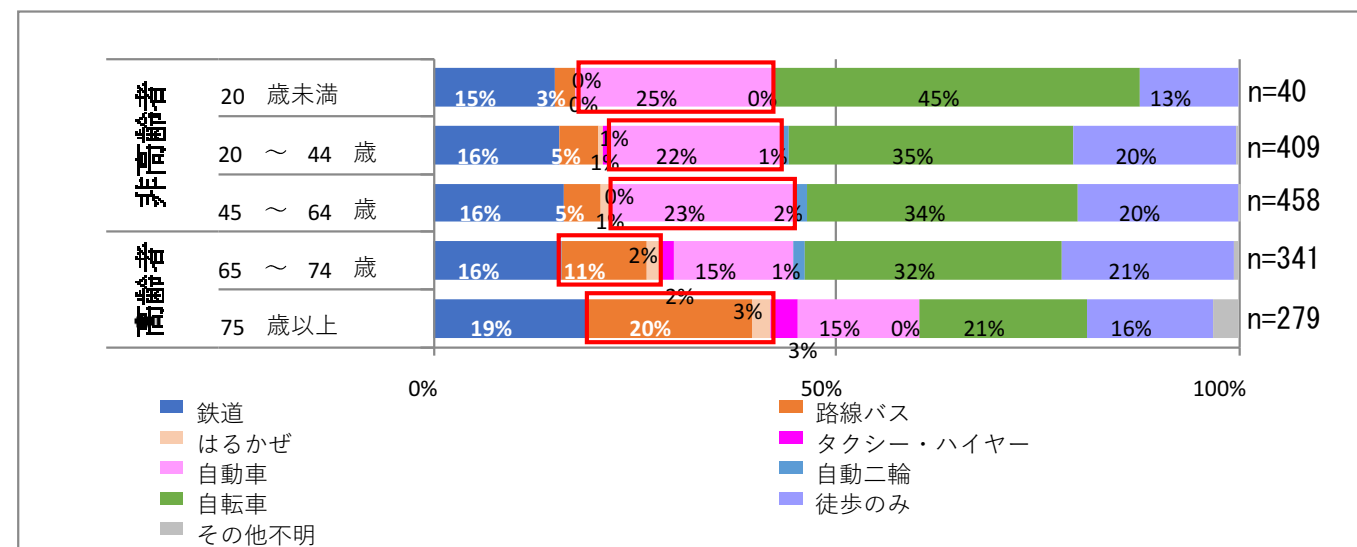
※[]は、区民アンケート調査の設問番号

①移動に対する不便感 [問4]・[問20]



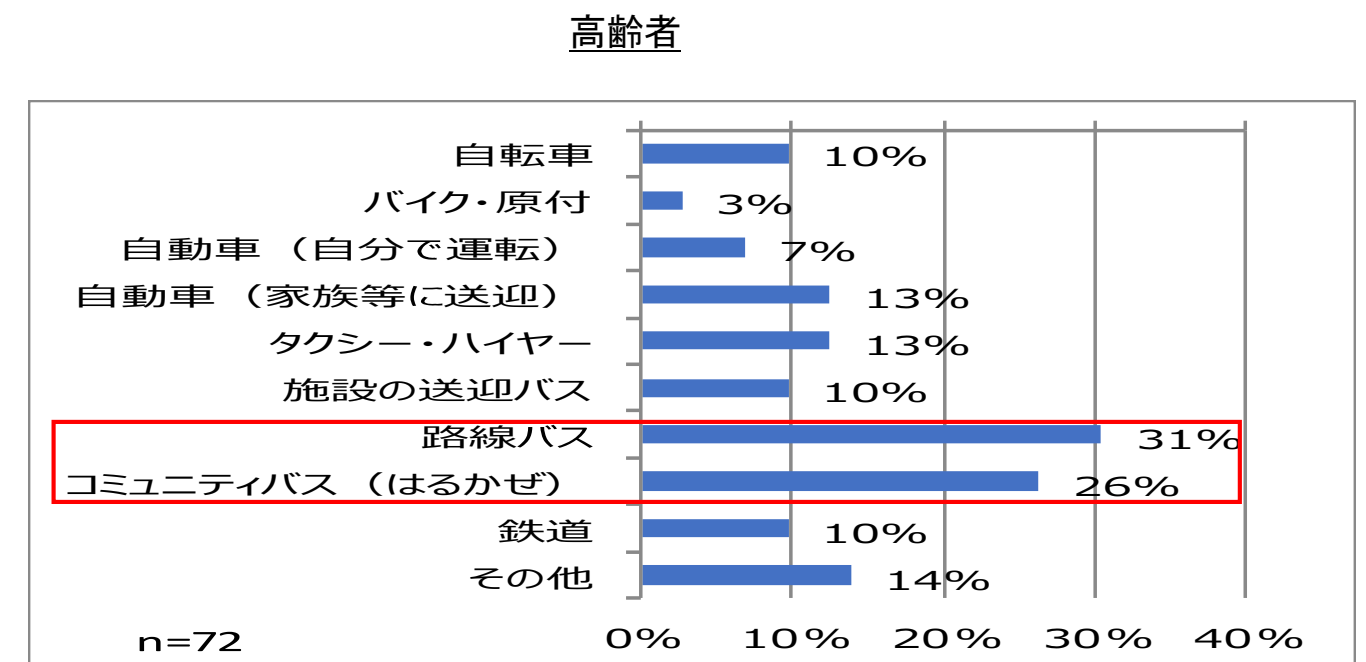
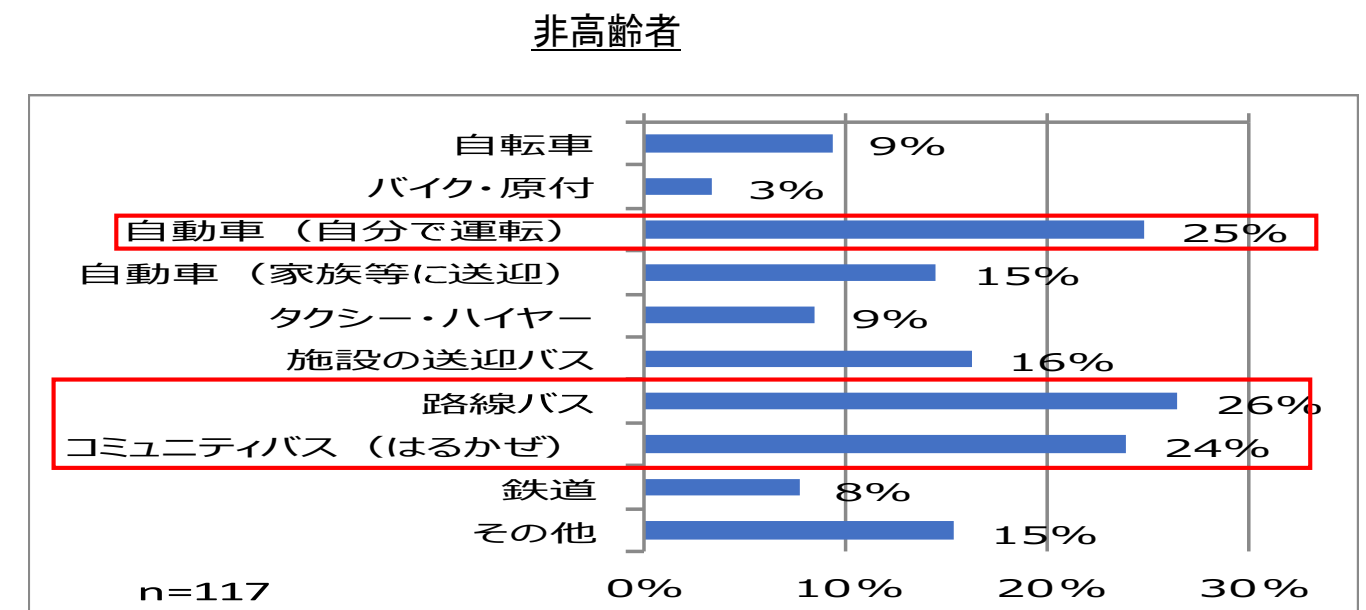
移動に対する不便感は、高齢者の方が若干高い。75歳以上の後期高齢者の不便と感じる割合が高い。

②移動手段の利用状況 [問4]・[問10]



高齢者は「バス」、非高齢者は「自動車」の利用割合が高い。

③不便を解消するための移動手段 [問4]・[問21]

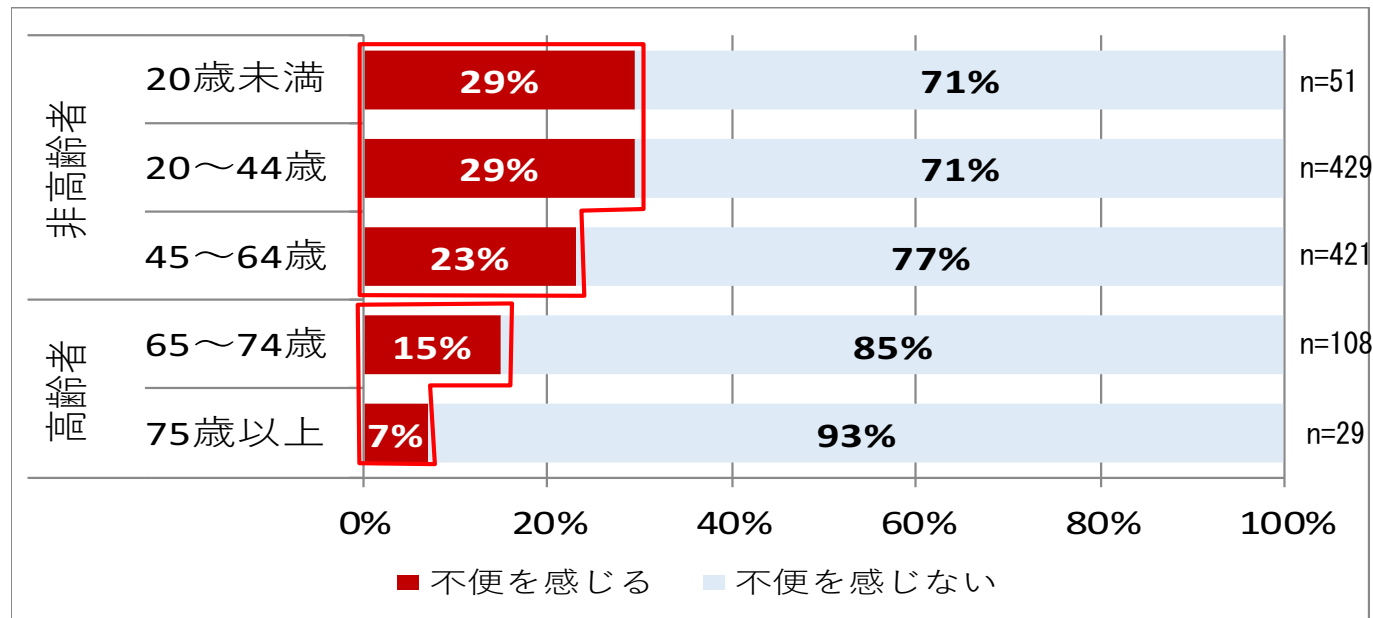


高齢者はバスの割合が高く、非高齢者はバス、自動車（自分で運転）の割合が高い。

『通勤・通学』に関する移動について整理

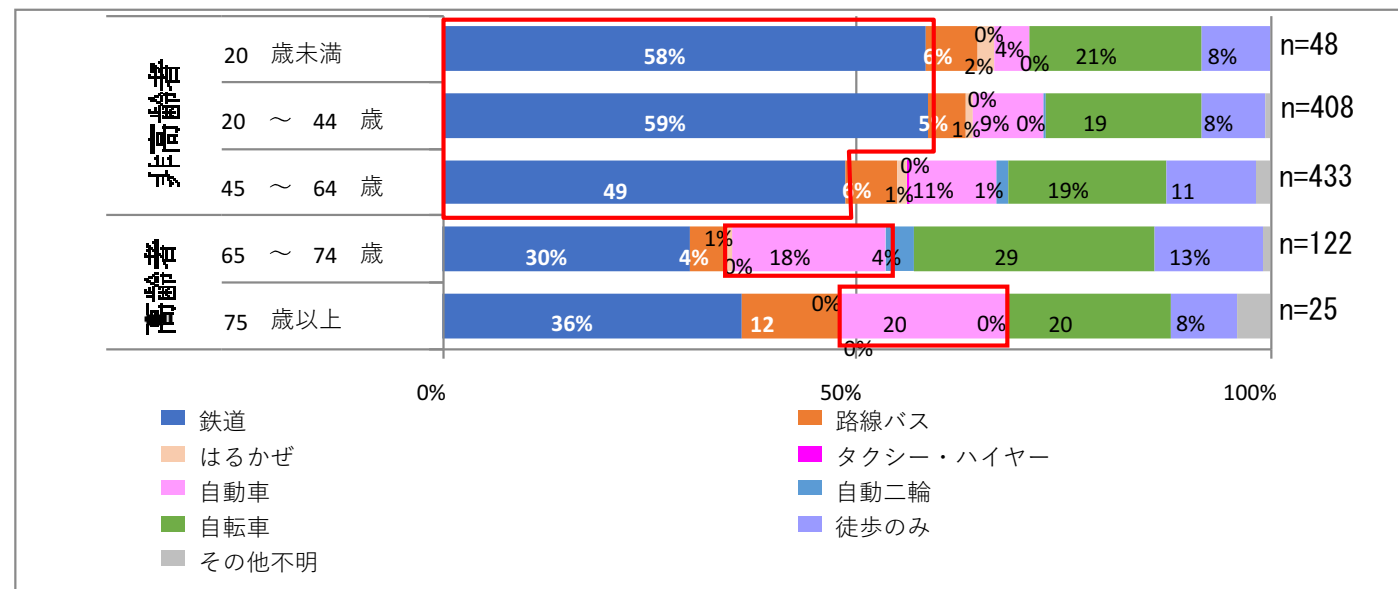
※[]は、区民アンケート調査の設問番号

①目的地までの移動に対する不便感 [問4]・[問20]



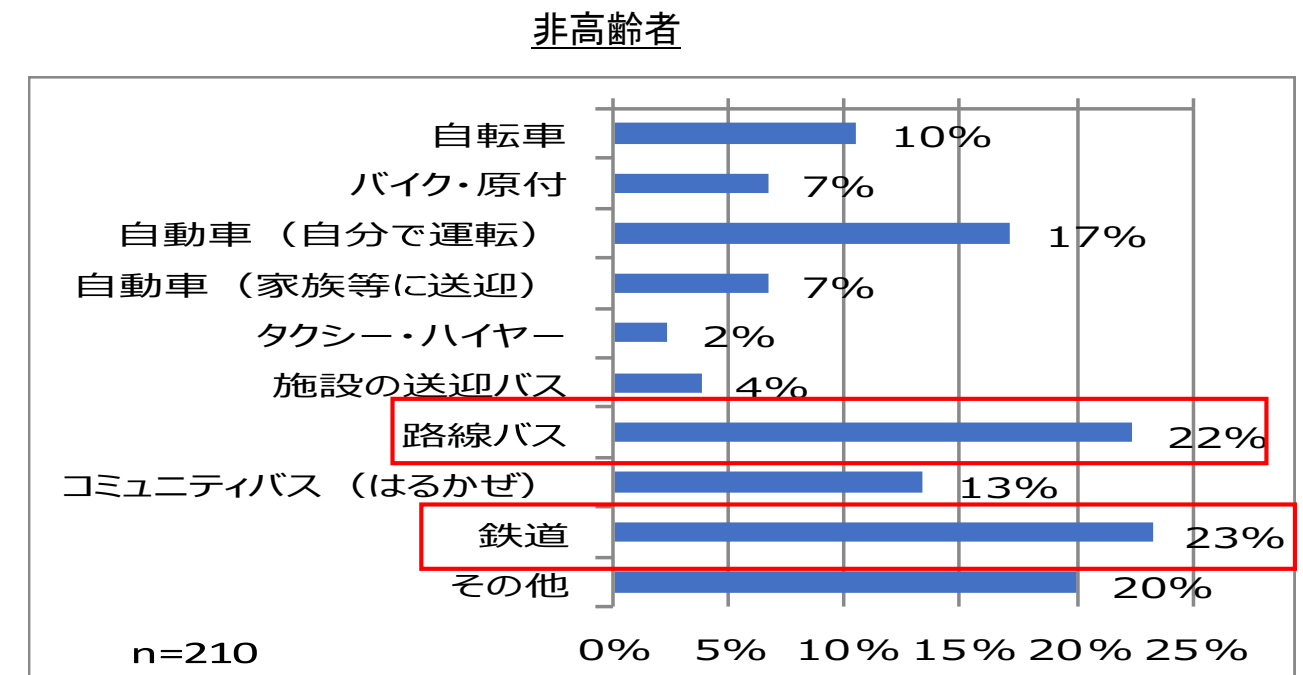
移動に対する不便感は、非高齢者の割合が高い。

②移動手段の利用状況 [問4]・[問10]



高齢者は「自動車」、非高齢者は「鉄道」の利用割合が高い。

③不便を解消するための移動手段 [問4]・[問21]



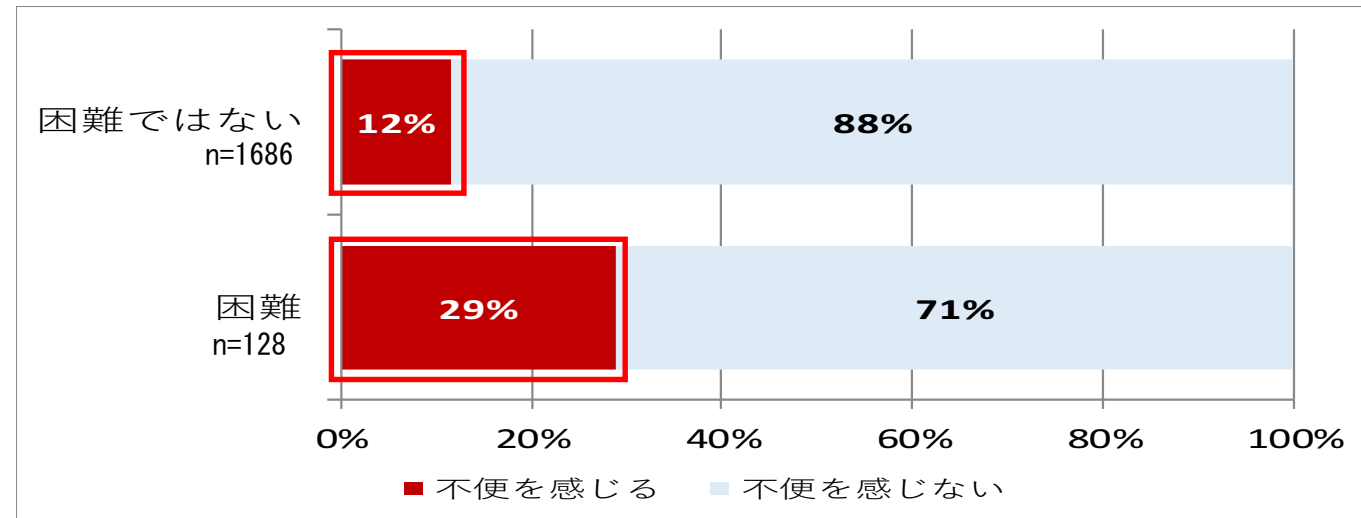
非高齢者は鉄道、路線バスの割合が高い。

高齢者は自転車、自動車（自分で運転）、路線バスの割合が高い。

『買い物』に関する移動について整理

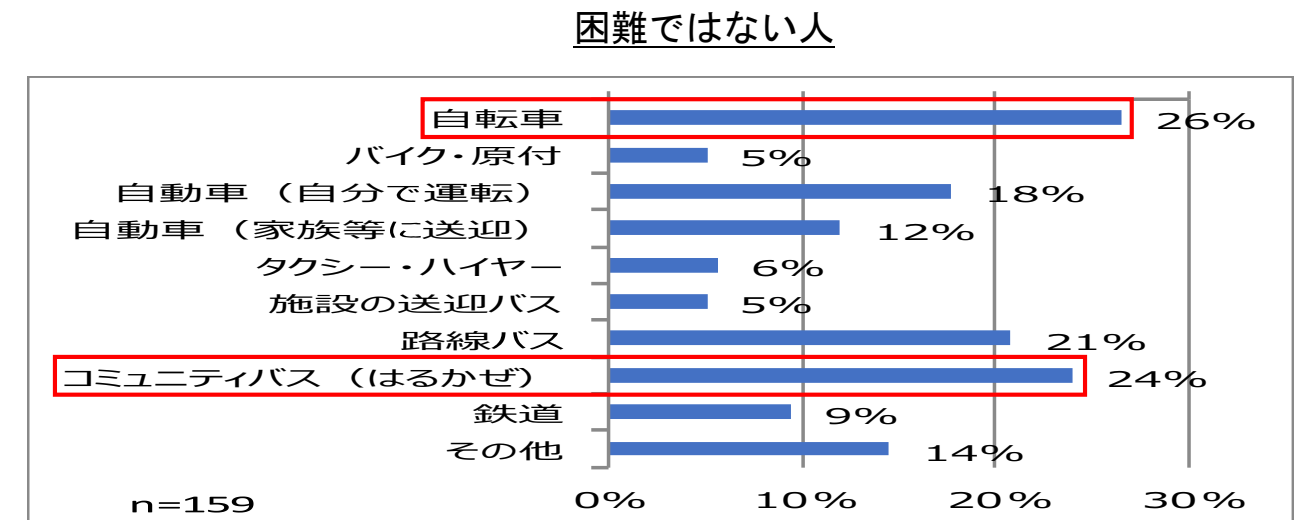
※1ここでいう「困難」とは外出に関する身体的な困難さを表す
 ※2[]は、区民アンケート調査の設問番号

①目的地までの移動に対する不便感 [問8]・[問20]

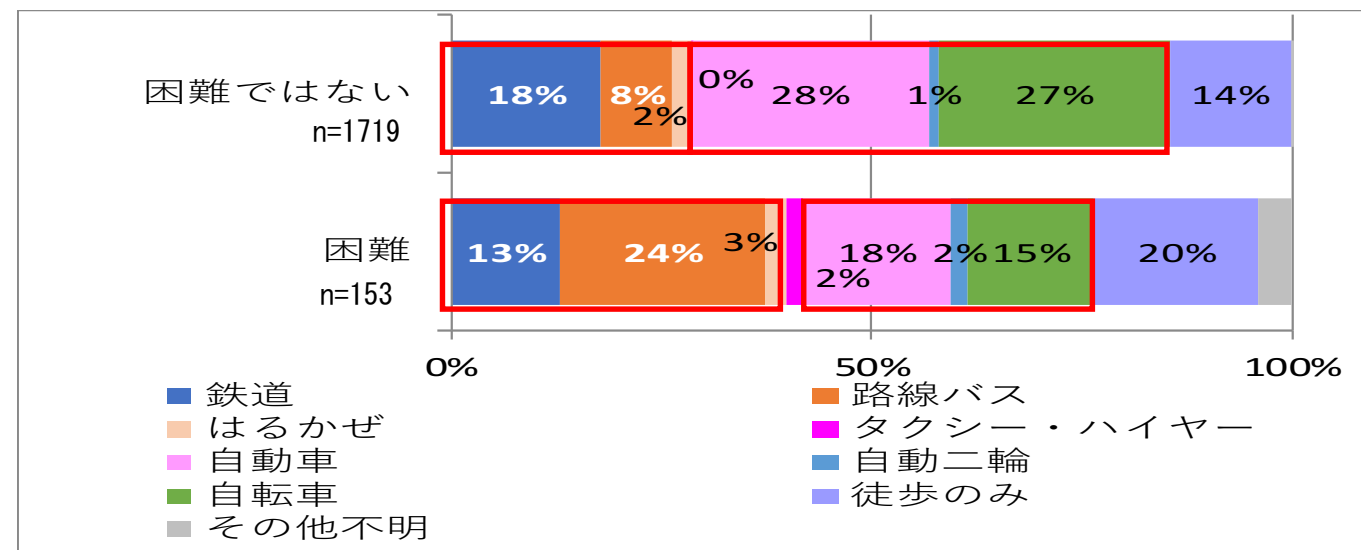


移動に対する不便感は、身体的移動困難者割合の方が倍以上となっている。

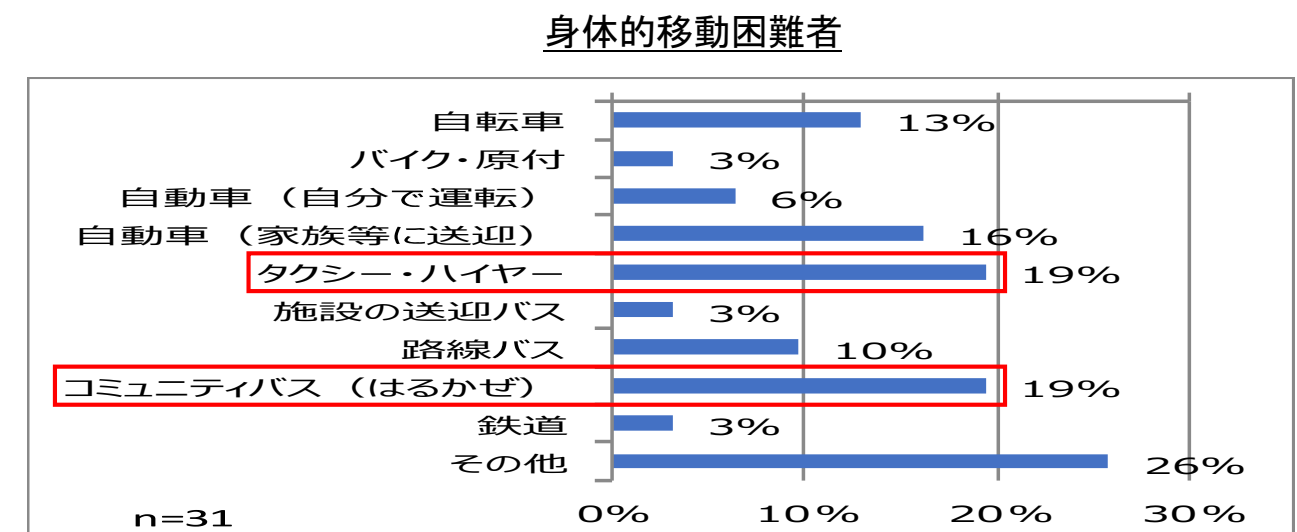
③不便を解消するための移動手段 [問8]・[問21]



②移動手段の種類 [問8]・[問10]



身体的移動困難者の方が、公共交通利用が高く、自動車や自転車の割合が低い。

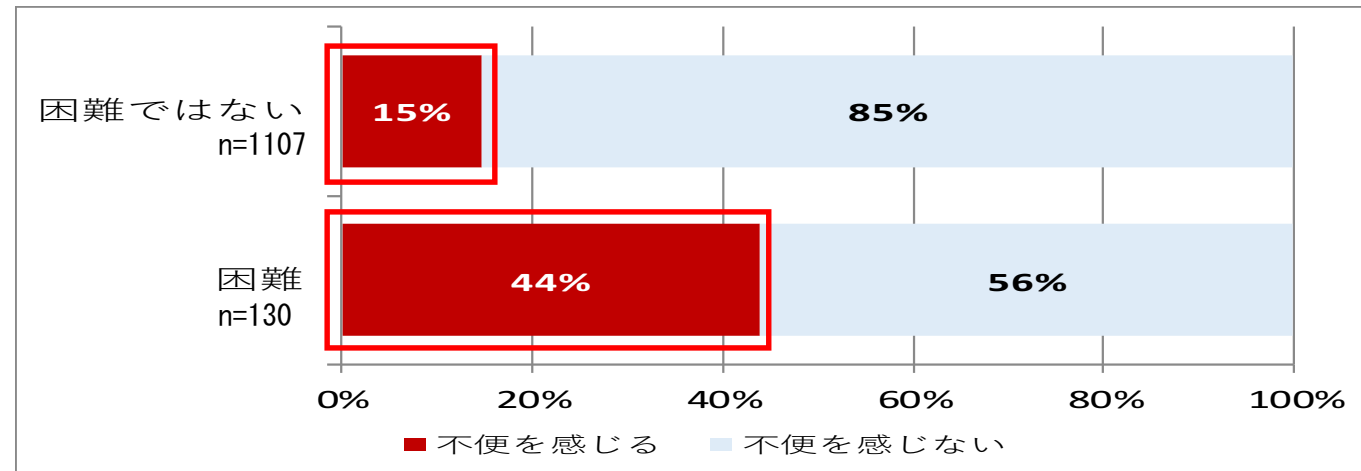


困難でない人は、自転車、コミュニティバスの割合が高い。
 身体的移動困難者は、タクシー・ハイヤー、コミュニティバスの割合が高い。

『通院』に関する移動について整理

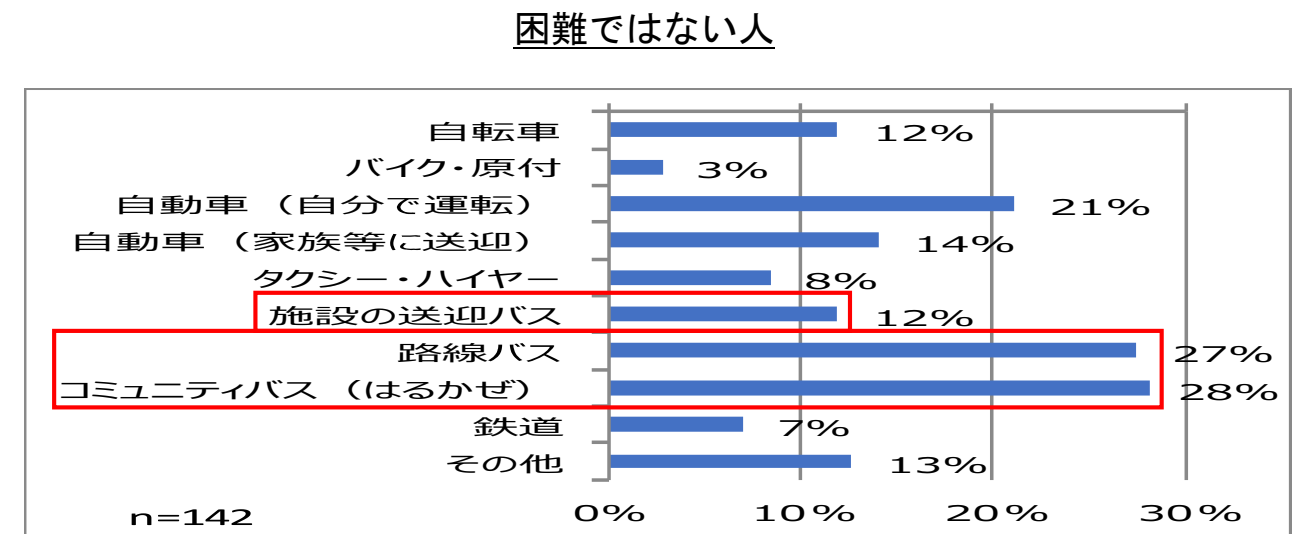
※1ここでいう「困難」とは外出に関する身体的な困難さを表す
 ※2[]は、区民アンケート調査の設問番号

①目的地までの移動に対する不便感 [問8]・[問20]

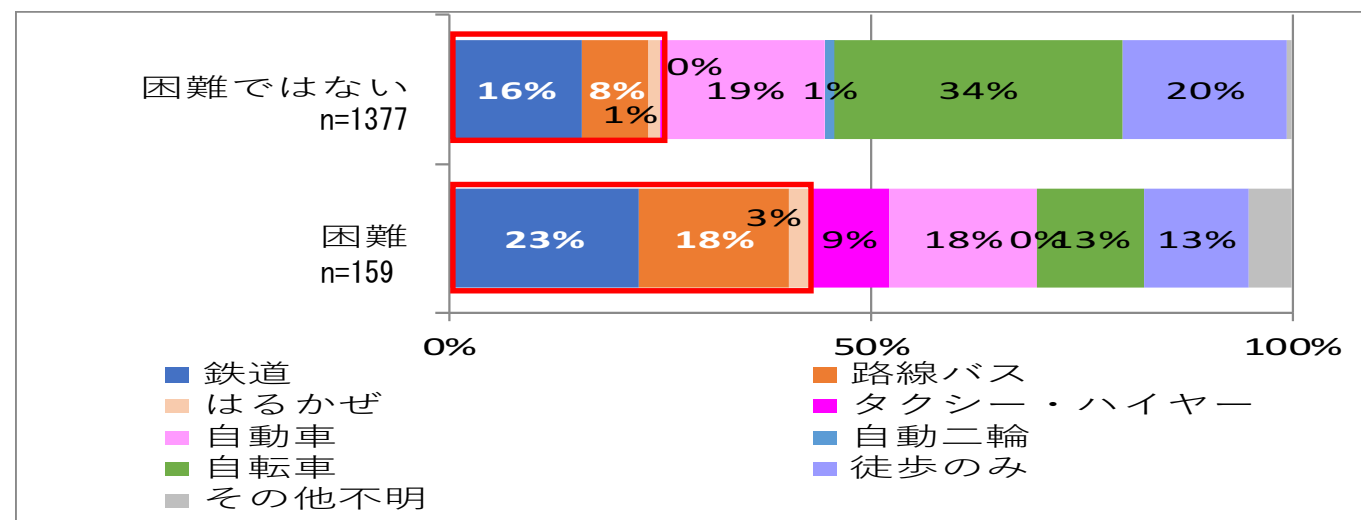


移動に対する不便感は、身体的移動困難者の方が高く、約半数である。

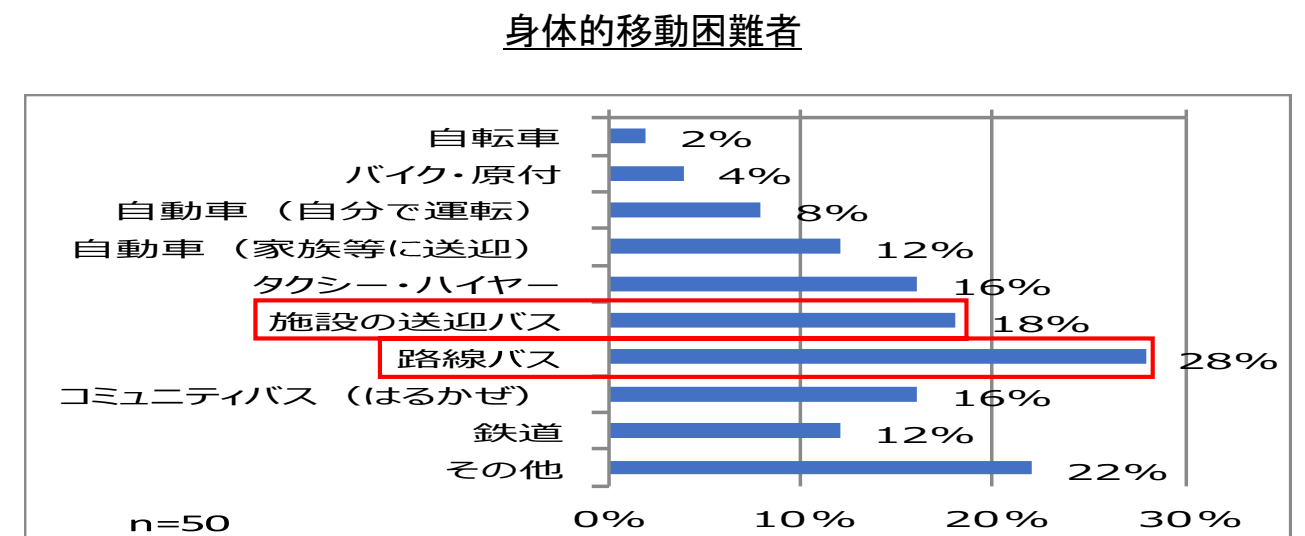
③不便を解消するための移動手段 [問8]・[問21]



②移動手段の利用状況 [問8]・[問10]



身体的移動困難者の方が、公共交通利用の割合が高い。

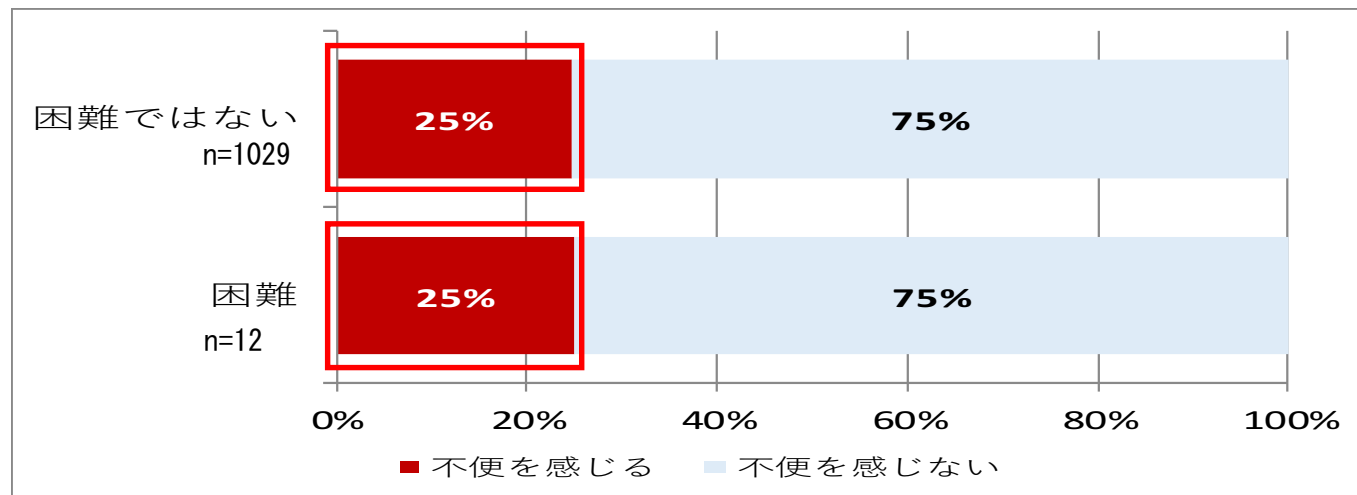


身体的移動困難によらず、バスの割合が高い。外出困難者では、施設の送迎バスの割合が高い。

『通勤・通学』に関する移動について整理

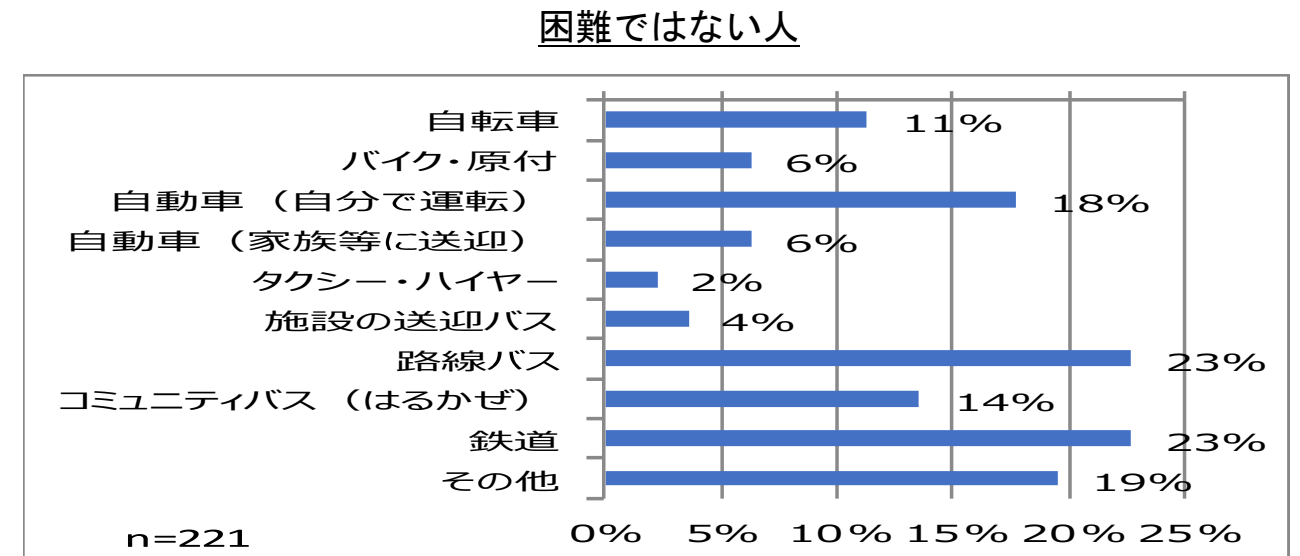
※1ここでいう「困難」とは外出に関する身体的な困難さを表す
 ※2[]は、区民アンケート調査の設問番号

①目的地までの移動に対する不便感 [問8]・[問20]

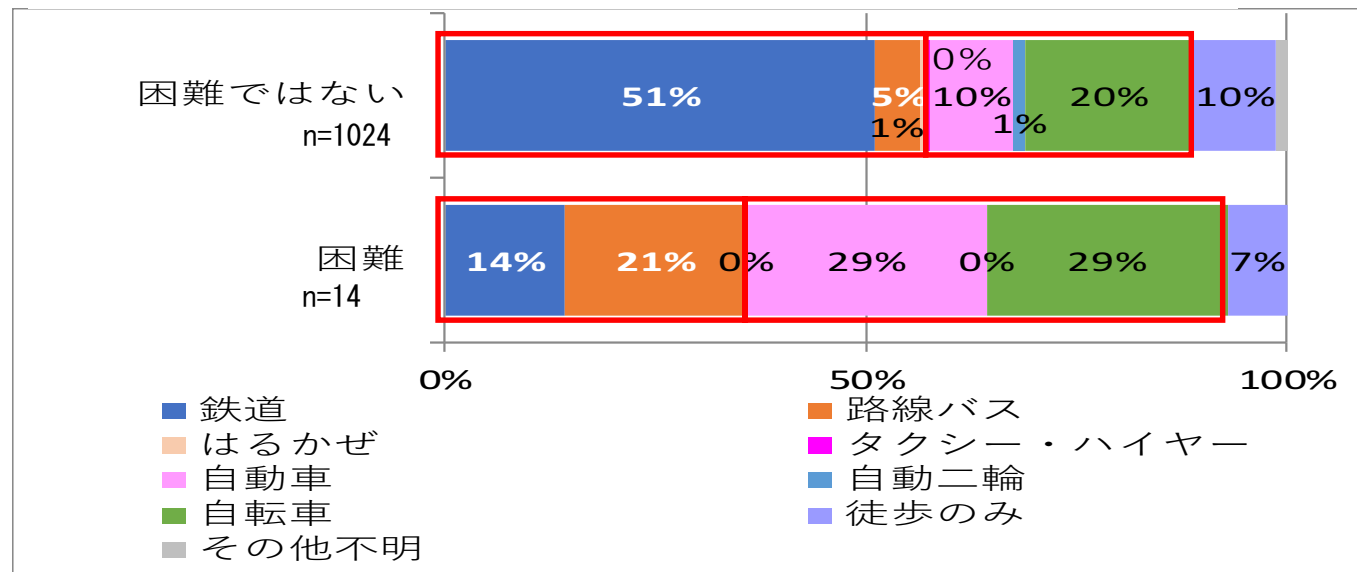


移動に対する不便感は、身体的移動困難度の違いによる差はない。

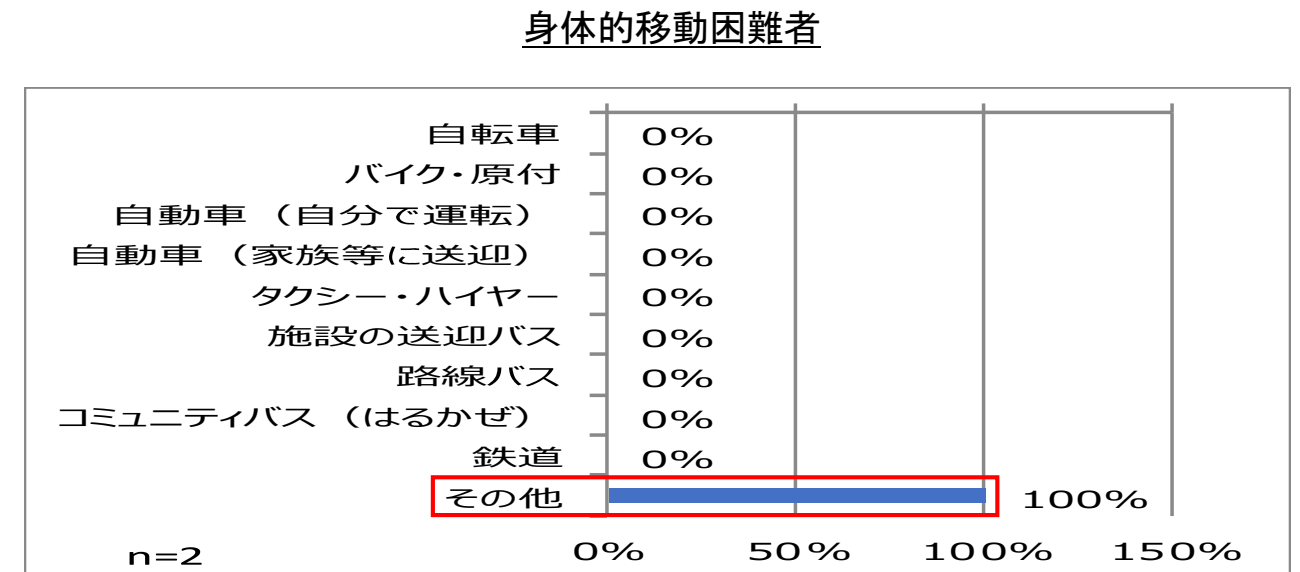
③不便を解消するための移動手段 [問8]・[問21]



②移動手段の利用状況 [問8]・[問10]



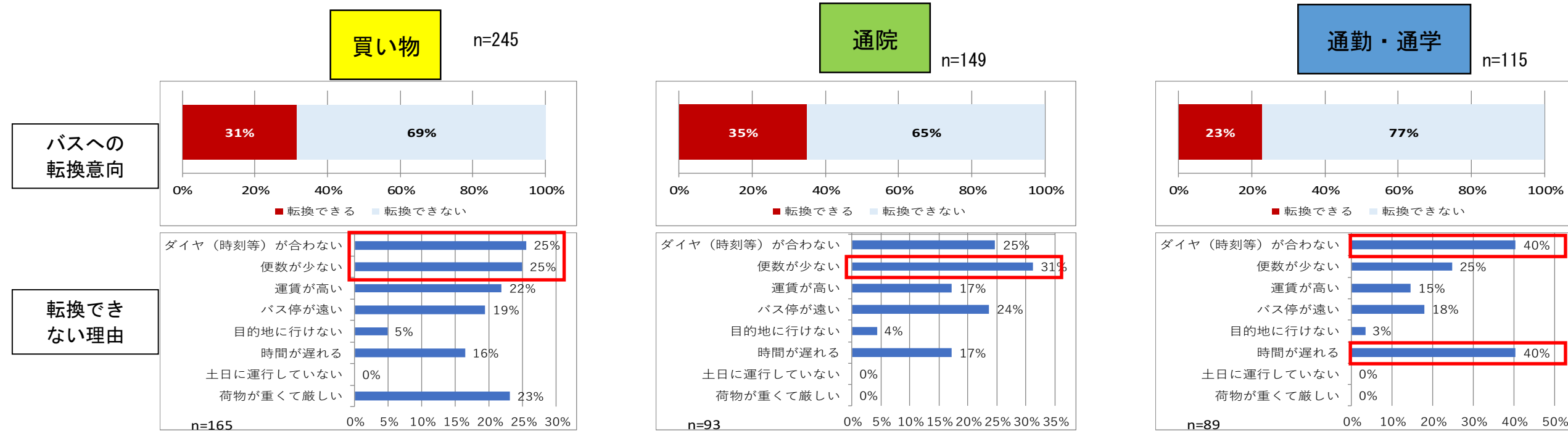
身体的移動困難者の方が、公共交通利用が低く、自動車や自転車の割合が高い。



身体的移動困難者のその他は、障がい者への配慮、駐車場の整備といった要望。

① バス非利用者におけるバス利用転換意向・条件 [問10・問13・問14]

※ [] は区民アンケート調査の設問番号

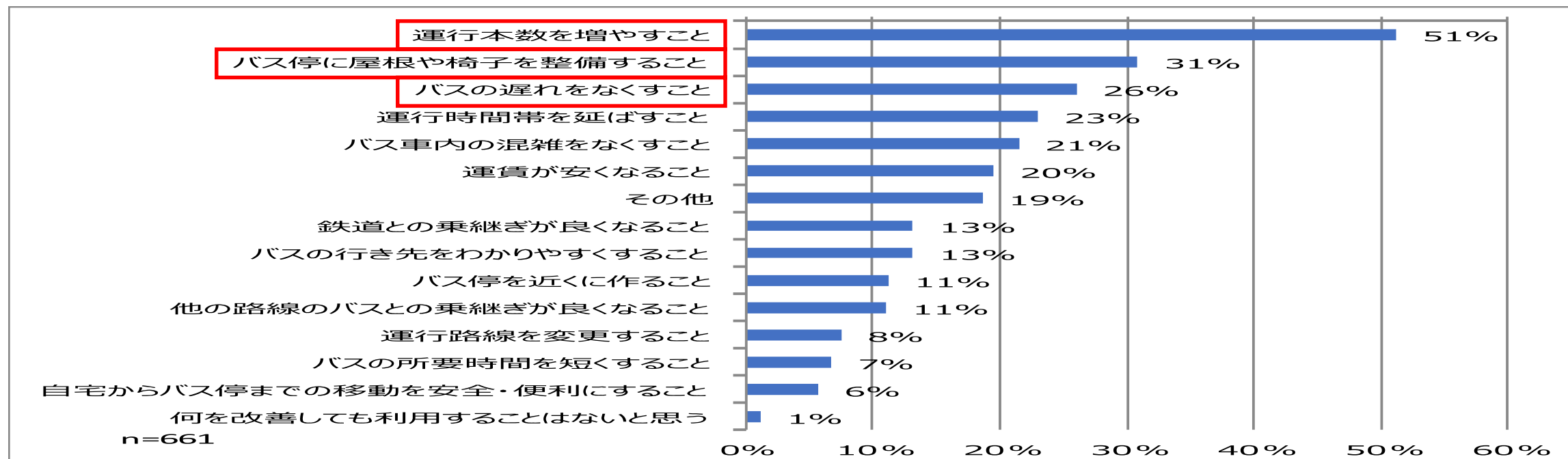


転換できない理由は「ダイヤ（時刻が合わない）」、「バス便数が少ない」が最多。

転換できない理由は「バス便数が少ない」が最多。

転換できない理由は「ダイヤ（時刻が合わない）」「時間が遅れる」が最多。

② バス利用者が今以上にバスを利用する条件 [問10・問33]



バスを今以上に利用する条件として「運行本数を増やすこと」、「バスの遅れをなくすこと」、「バス停に屋根や椅子を整備すること」の割合が高い。