

足立区総合交通計画
(答申案)

平成31年3月

足立区総合交通計画改定協議会

目 次

第1章 足立区総合交通計画の概要	1
1 足立区総合交通計画改定の背景	1
(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
3 総合交通計画の計画期間と対象地域	4
(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	6
1 公共交通空白地域等への対応	7
(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	10
(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
3 多様な交通手段の活用	14
(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
第3章 交通の目指すべき姿と基本目標		2 3
1	目指すべき姿	2 3
2	基本目標	2 4
第4章 交通施策と実施事業		2 5
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
第5章 総合交通計画の進行管理		5 3
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。

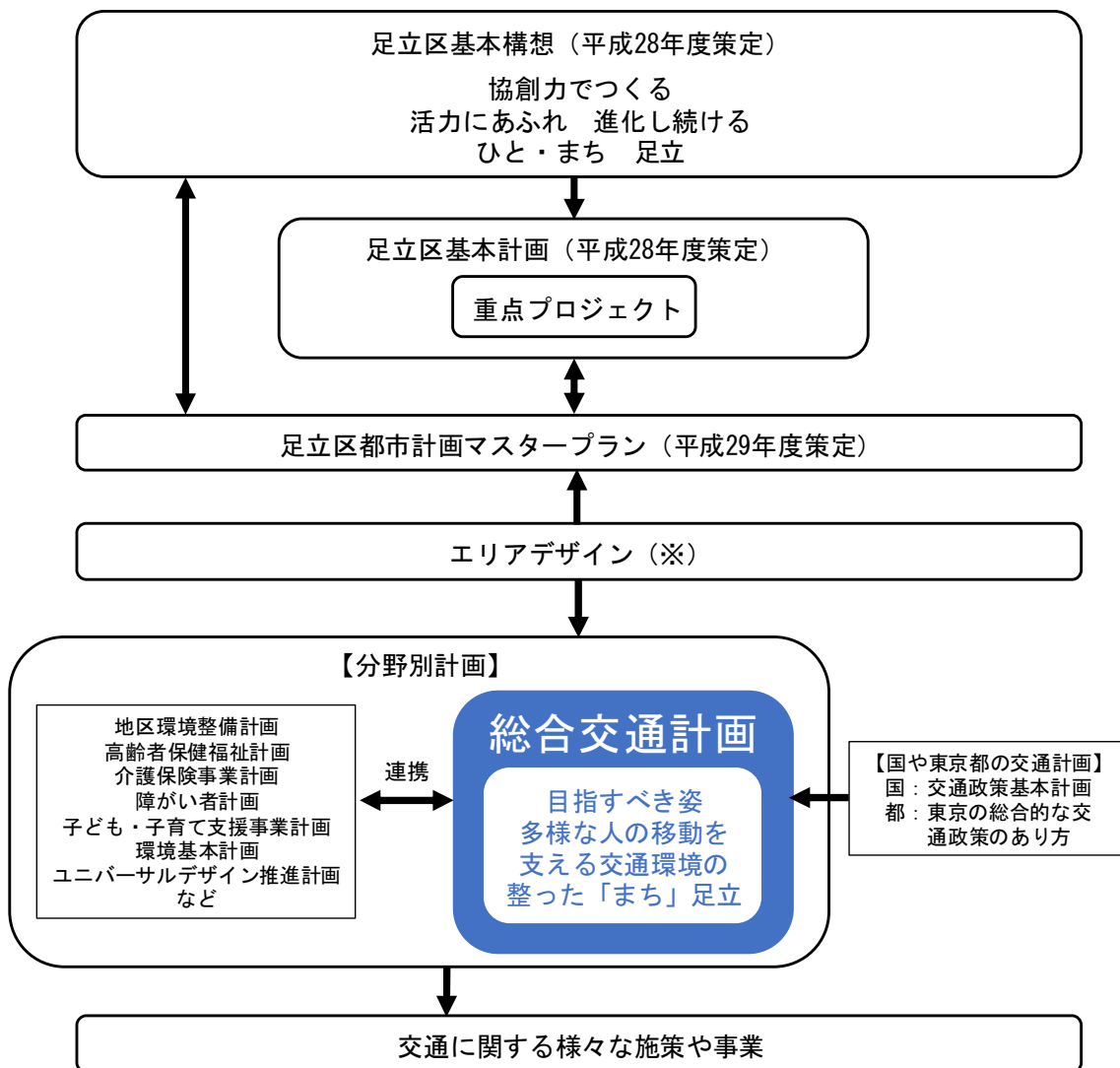
計画策定から約7年が経過し、概ね5年を実現目標時期と定めた短期28施策中16施策が実現する一方で、残り12施策は実現に至っていません。

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

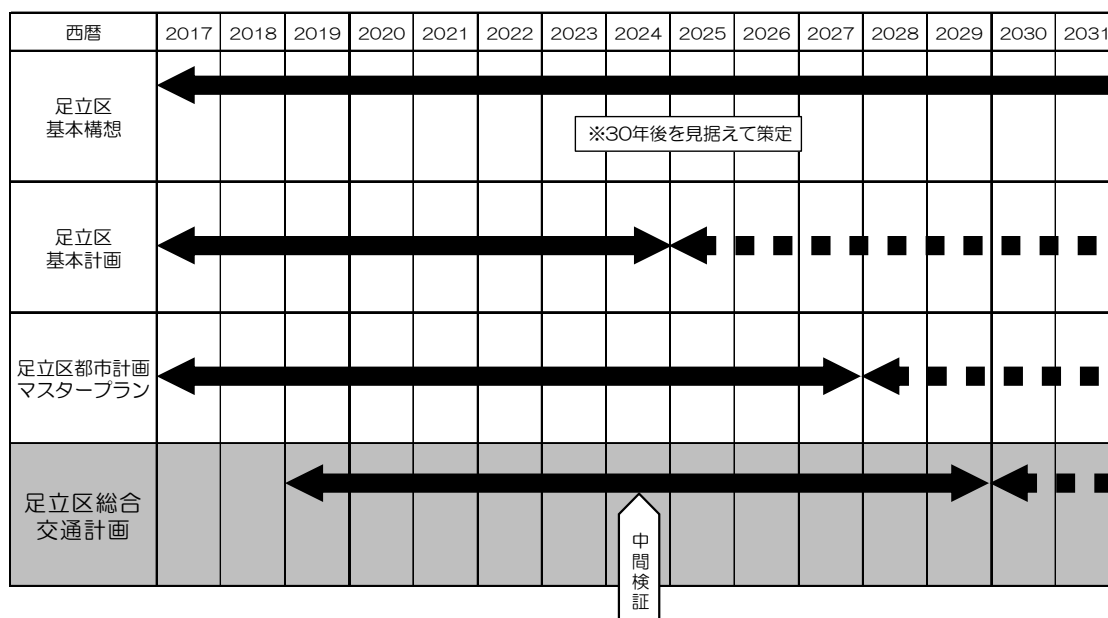
(1) 計画期間

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】

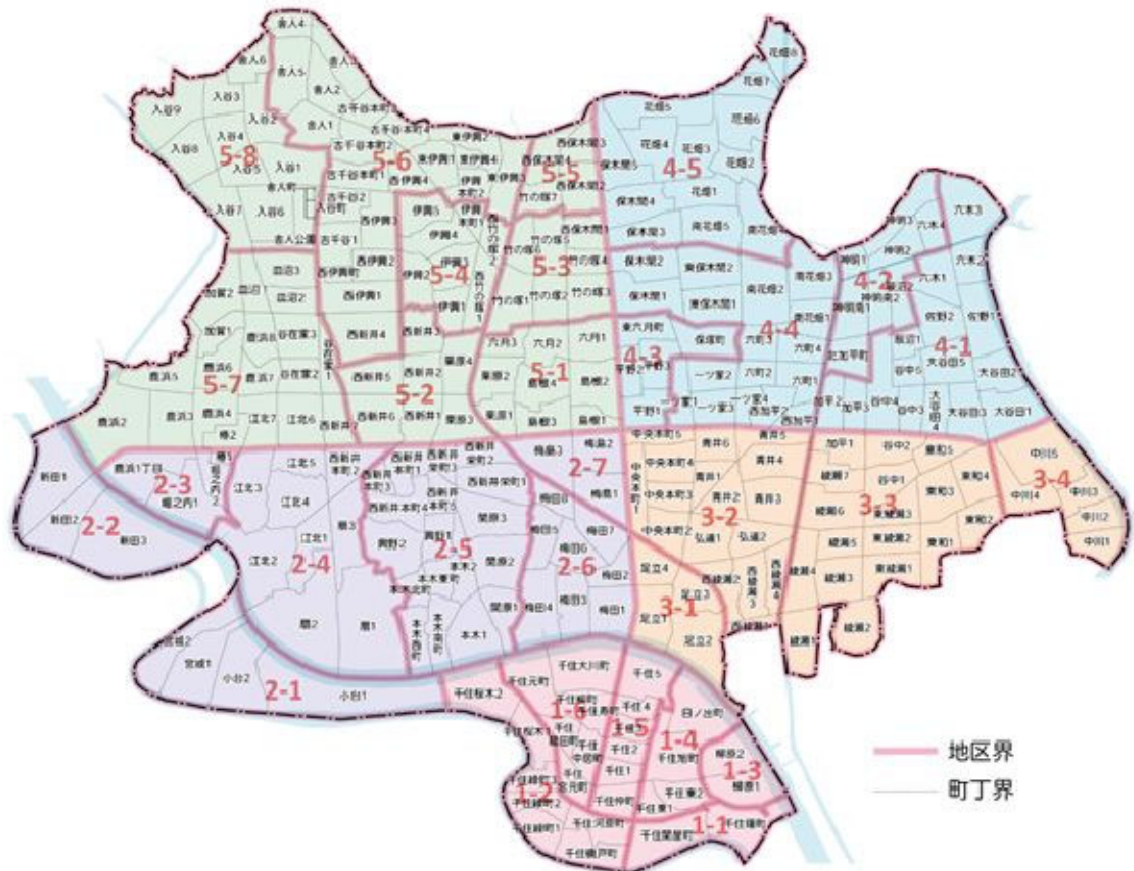


(2) 対象地域

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、千住閨屋町、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。

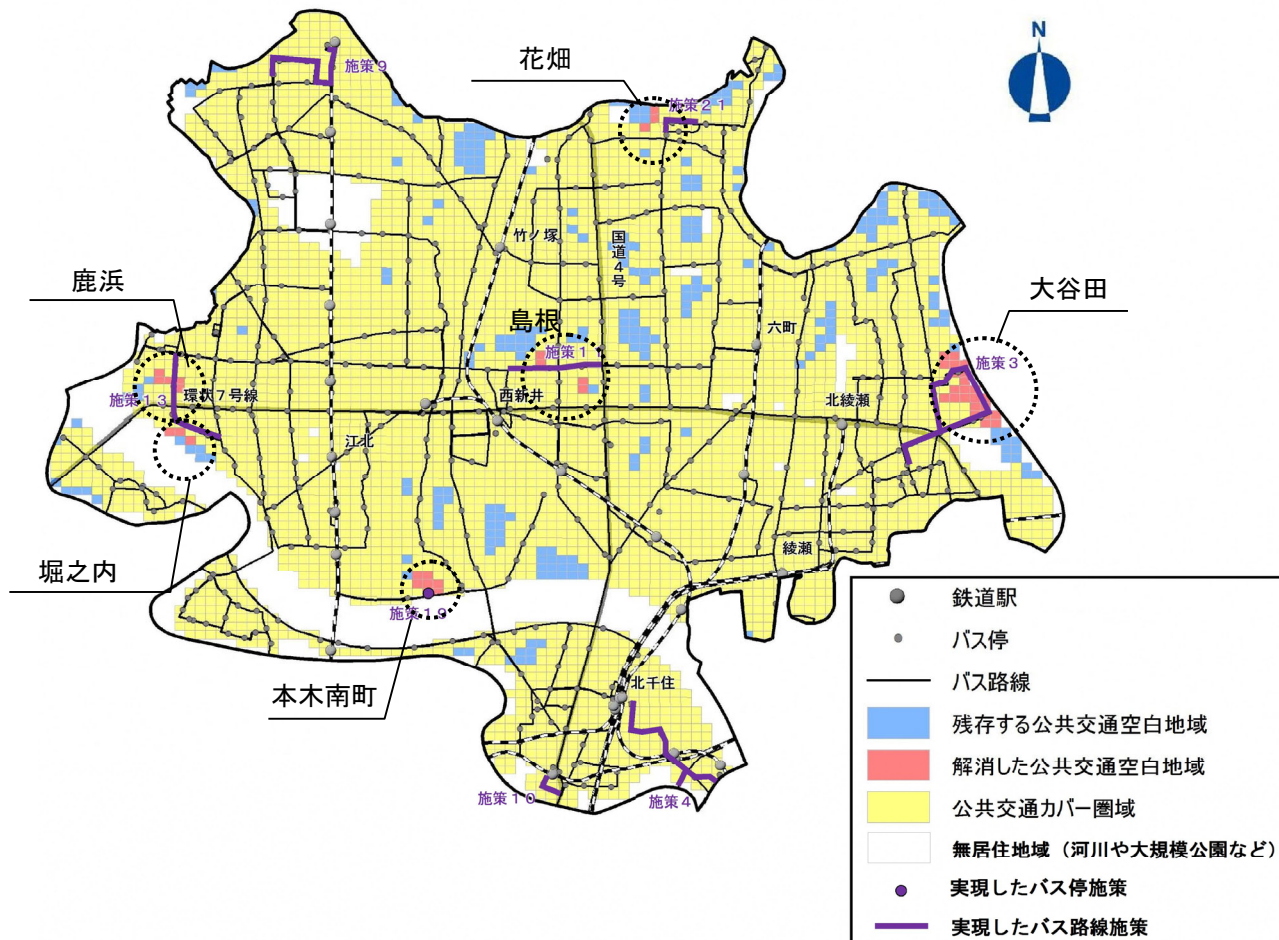
1. 視点1 公共交通空白地域等への対応

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】



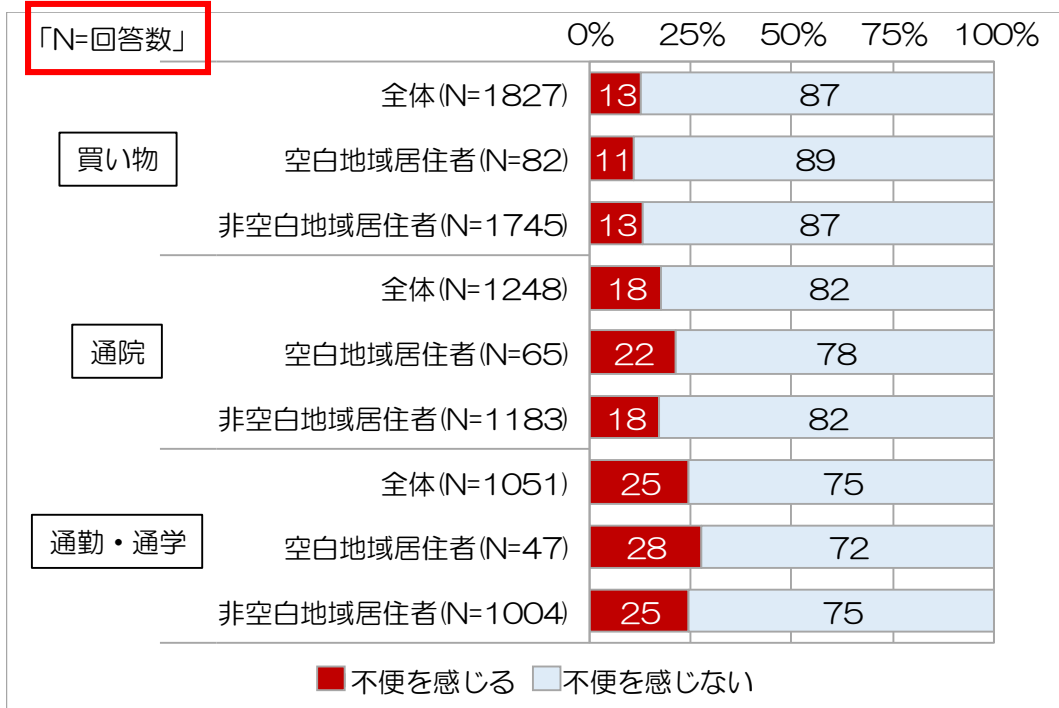
※公共交通空白地域：バス停留所（はるかぜ含む）から道路距離 300m 以上で、かつ、鉄道駅から道路距離 1,000m 以上の区域

(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

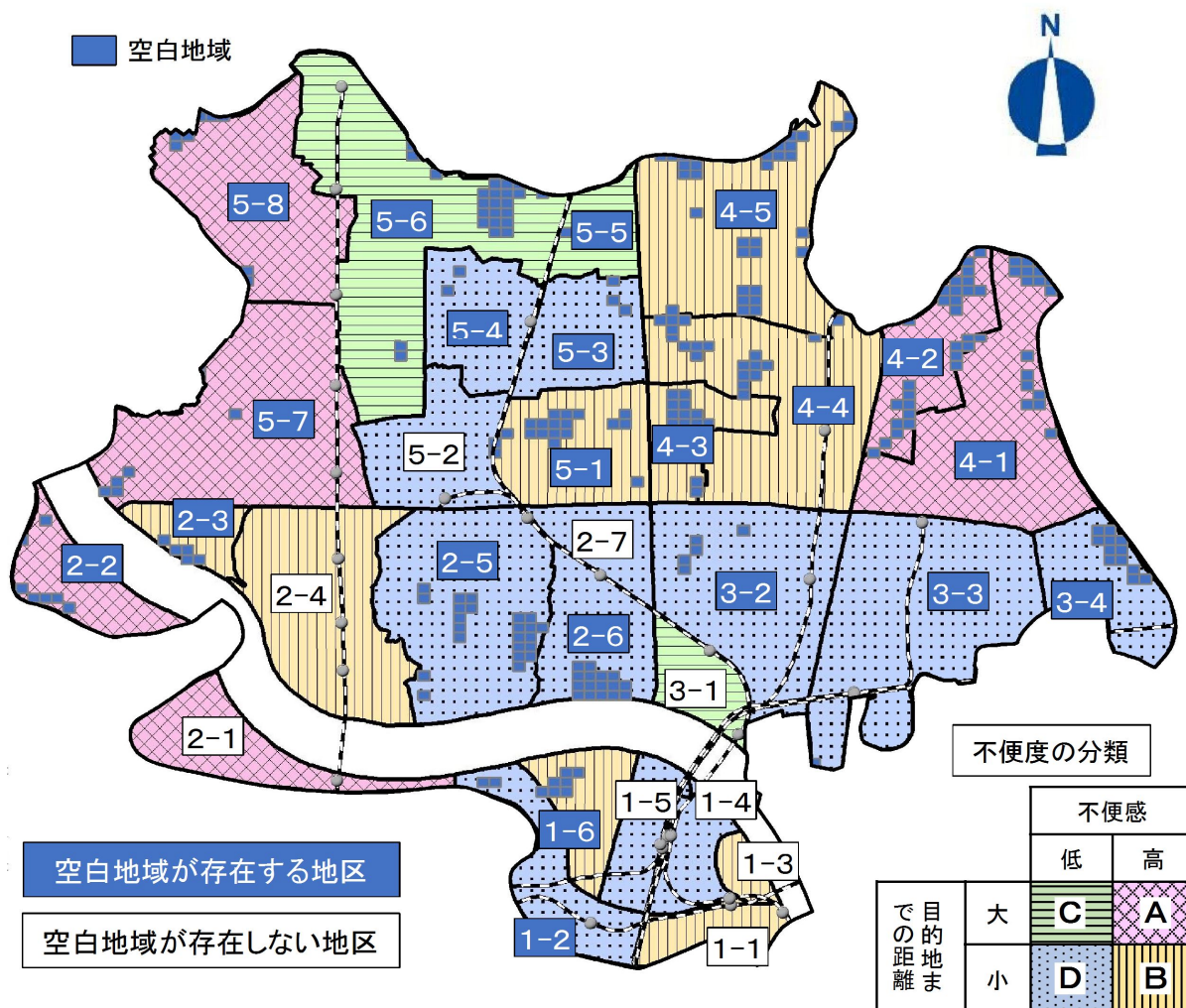
(3) 地区別不便度の分類

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】



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。

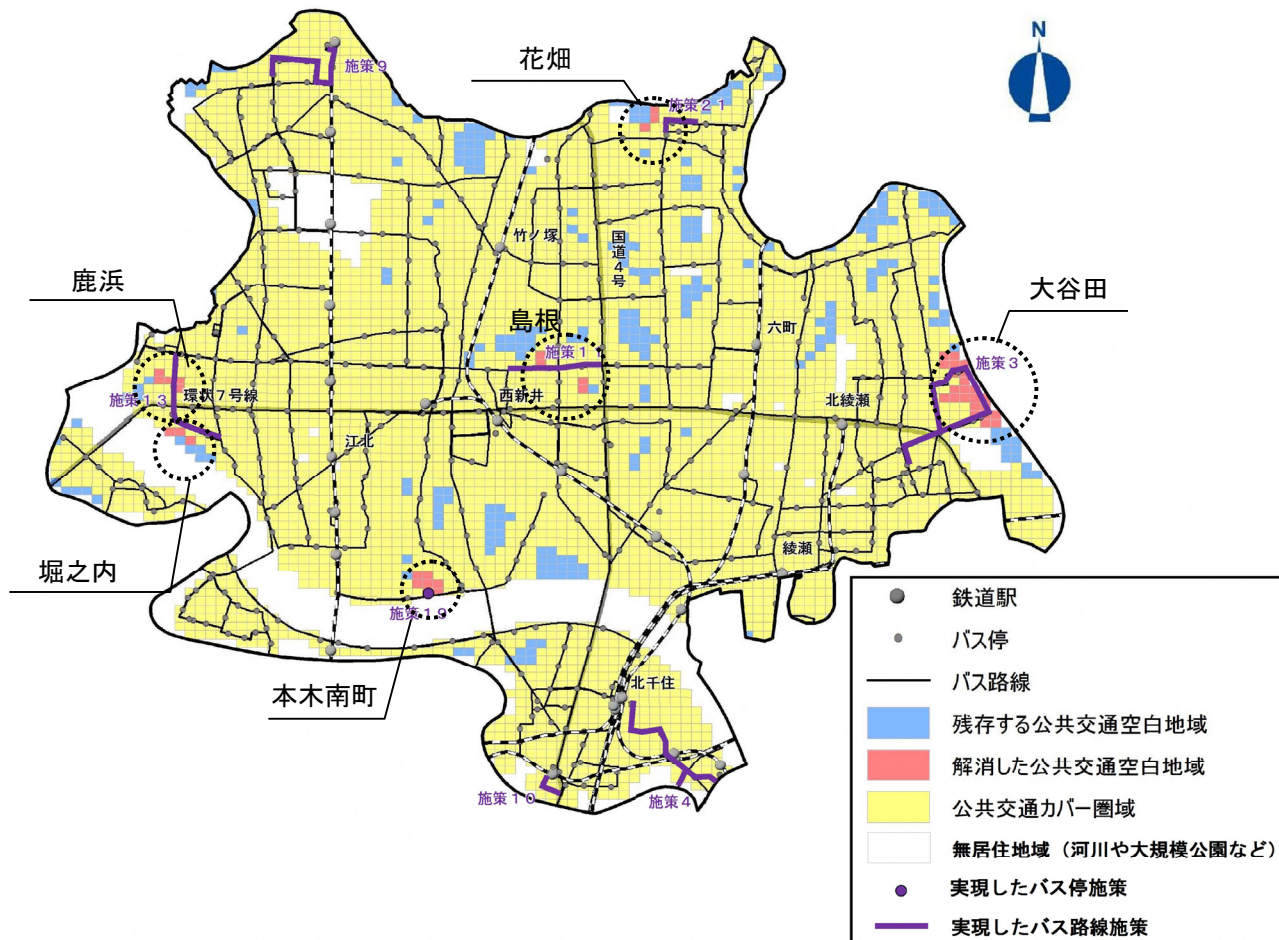
1. 視点1 公共交通空白地域等への対応

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】



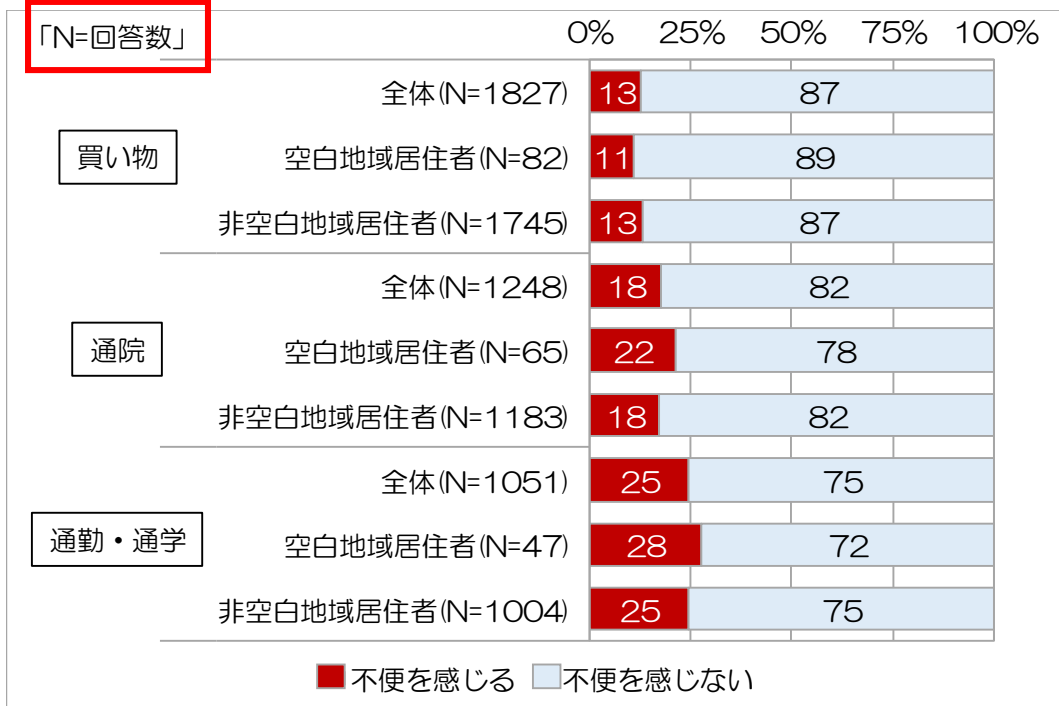
※公共交通空白地域：バス停留所（はるかぜ含む）から道路距離 300m 以上で、かつ、鉄道駅から道路距離 1,000m 以上の区域

(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