



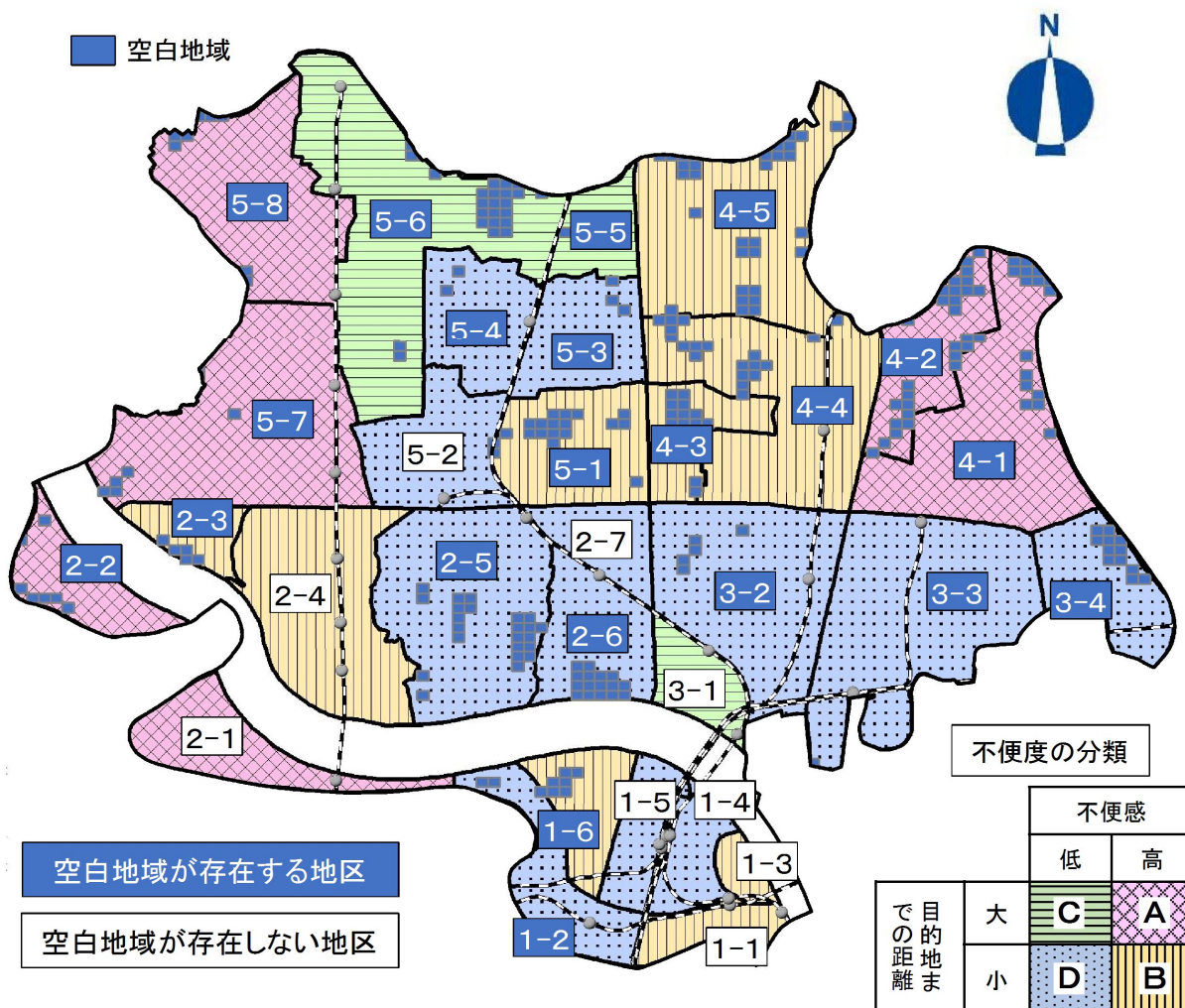
(3) 地区別不便度の分類

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】



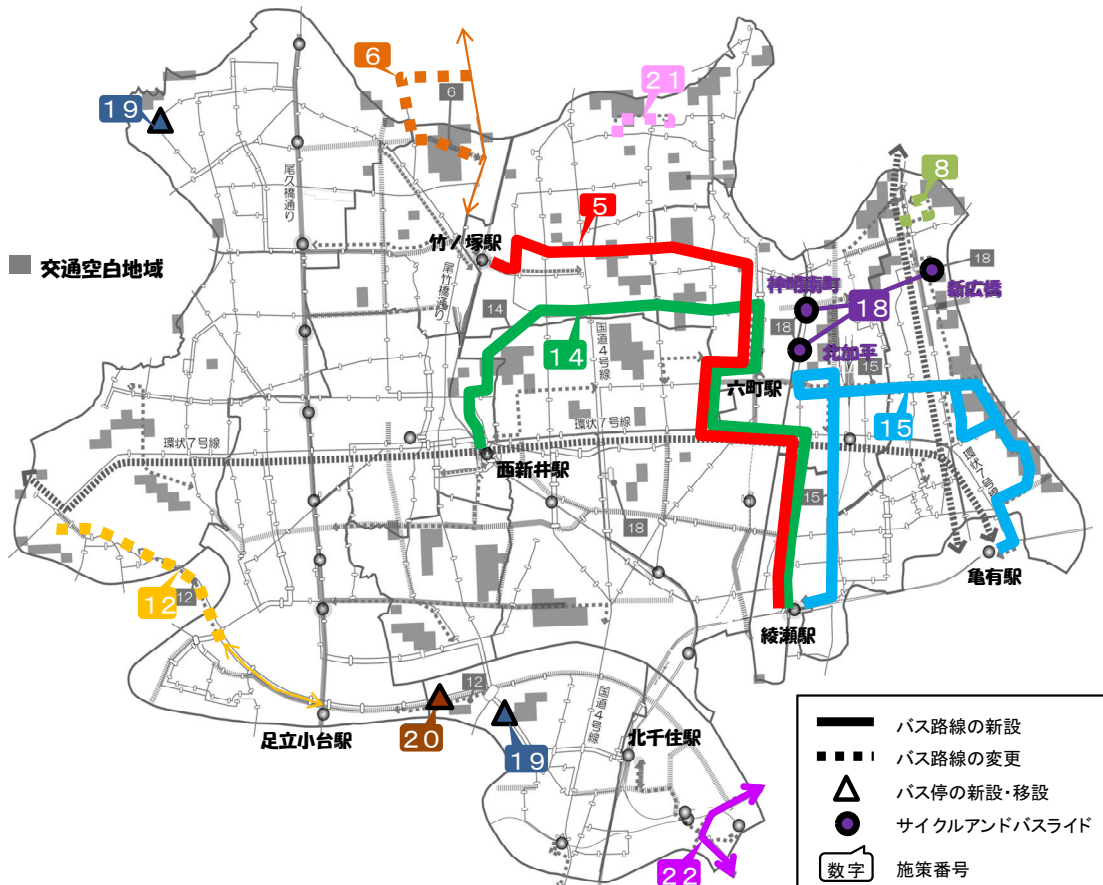
2. 視点2 バス計画路線の見直し

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）。

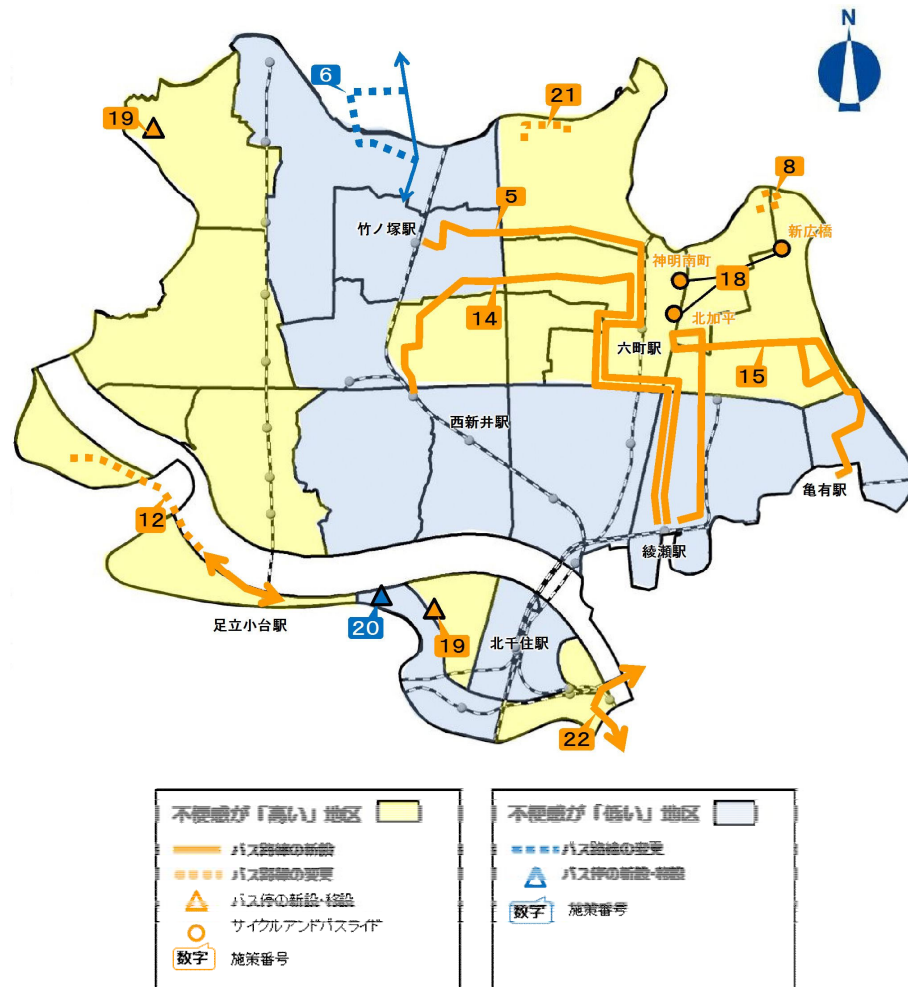
① 不便感が「高い」地区のバス施策

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】



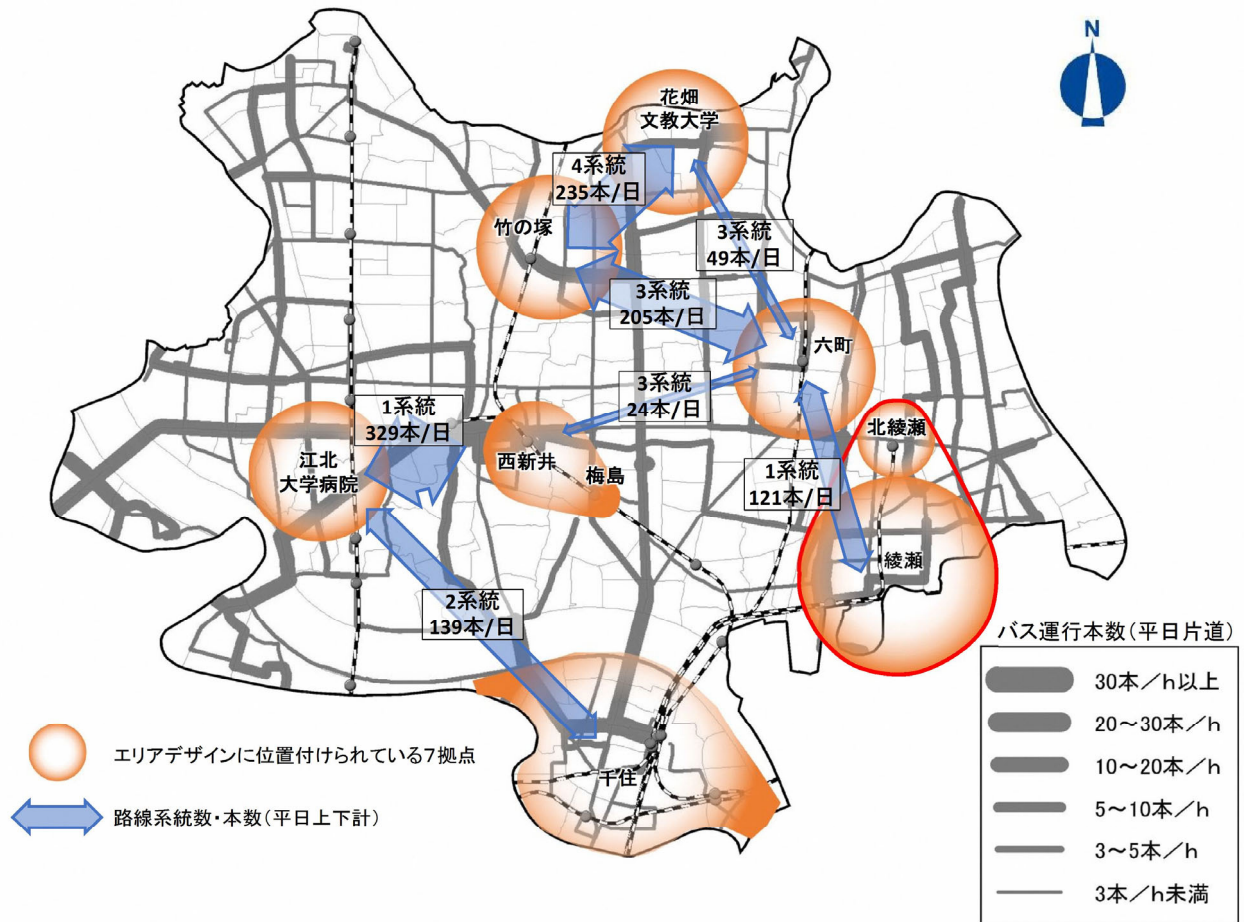
(3) 拠点間バス路線網の現状

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】



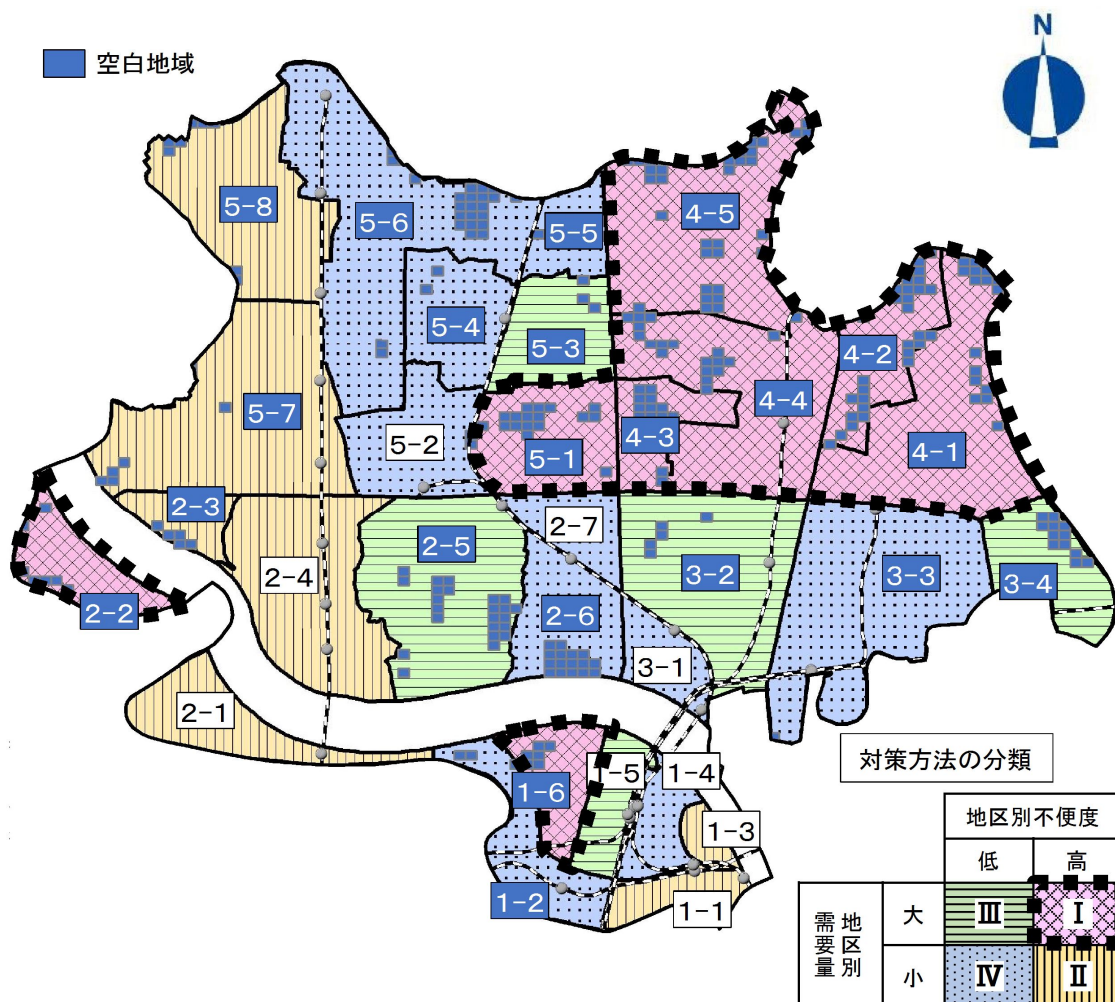
(4) 区民ニーズにあった実効性の高いバス路線の検討

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

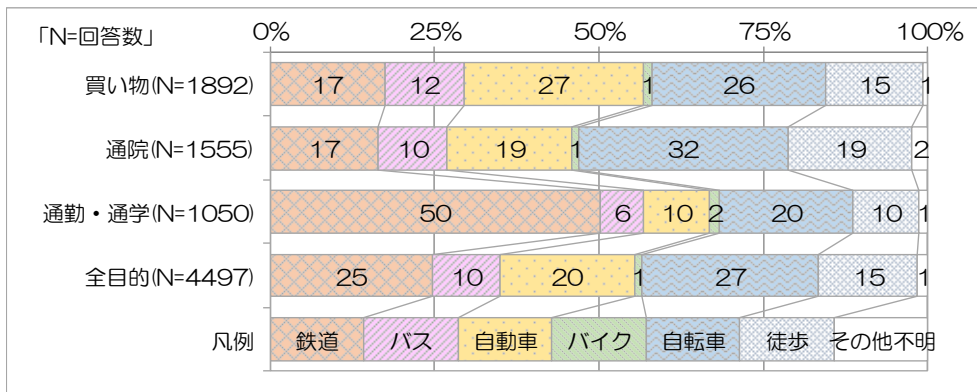
幅広い世代の様々な移動ニーズに対応するためには、定時・定路線、大量輸送の交通手段である「鉄道やバス」以外の交通手段導入の検討が必要となっています。合わせて、自転車がより利用しやすくなるよう、走行しやすい道路を整備することなども求められています。

(1) 多様化する移動ニーズ

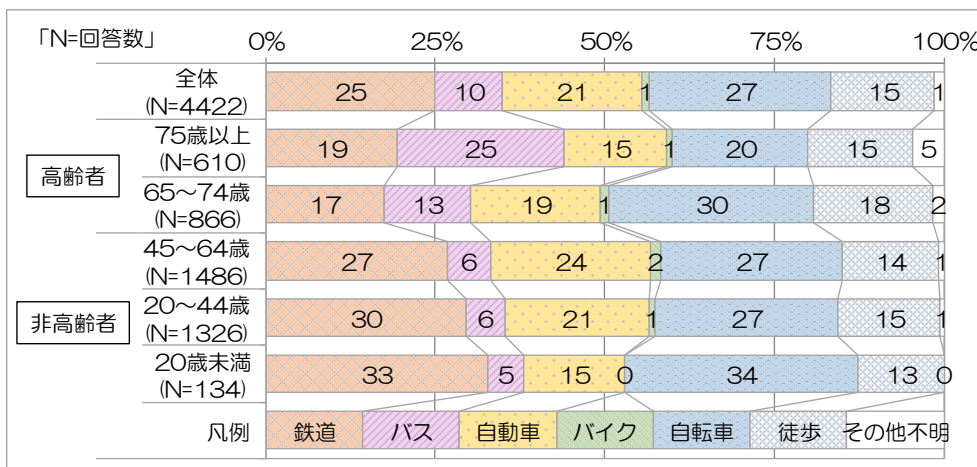
区民の活動目的別の交通手段分担率は、買い物や通院目的では、自動車や自転車、通勤・通学目的では鉄道が高くなっています（図2-8）。

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。