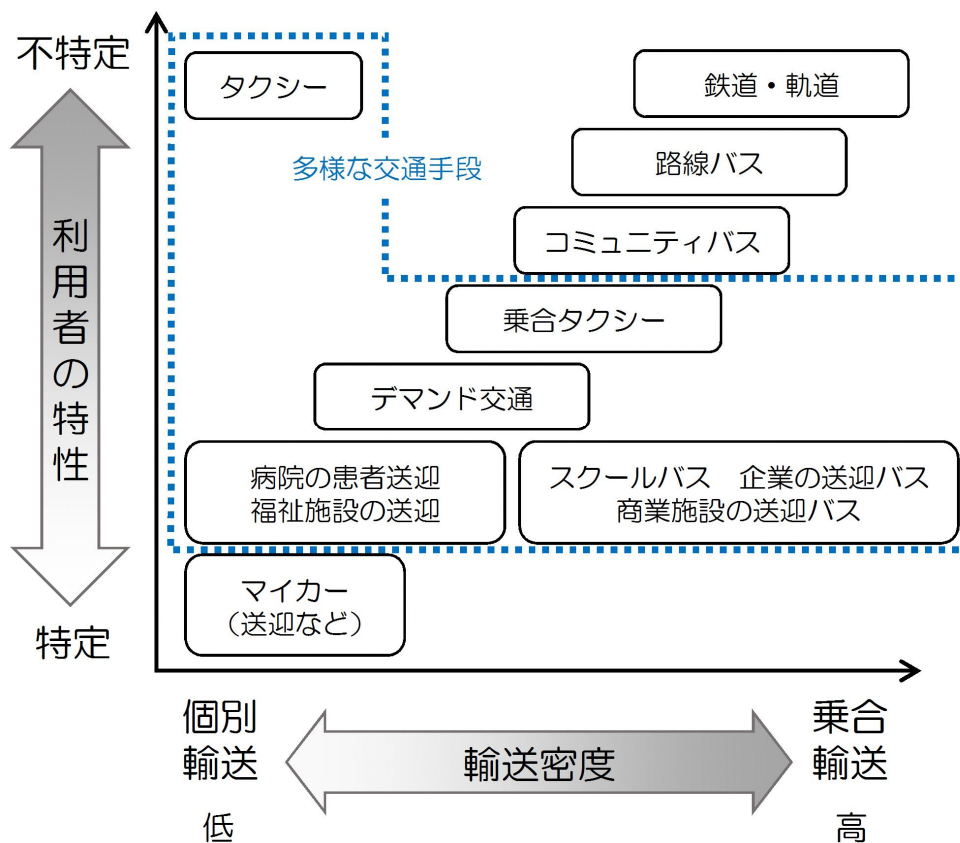


(2) 多様な交通手段

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2-10）。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、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2-10 鉄道・バス以外の多様な交通手段】



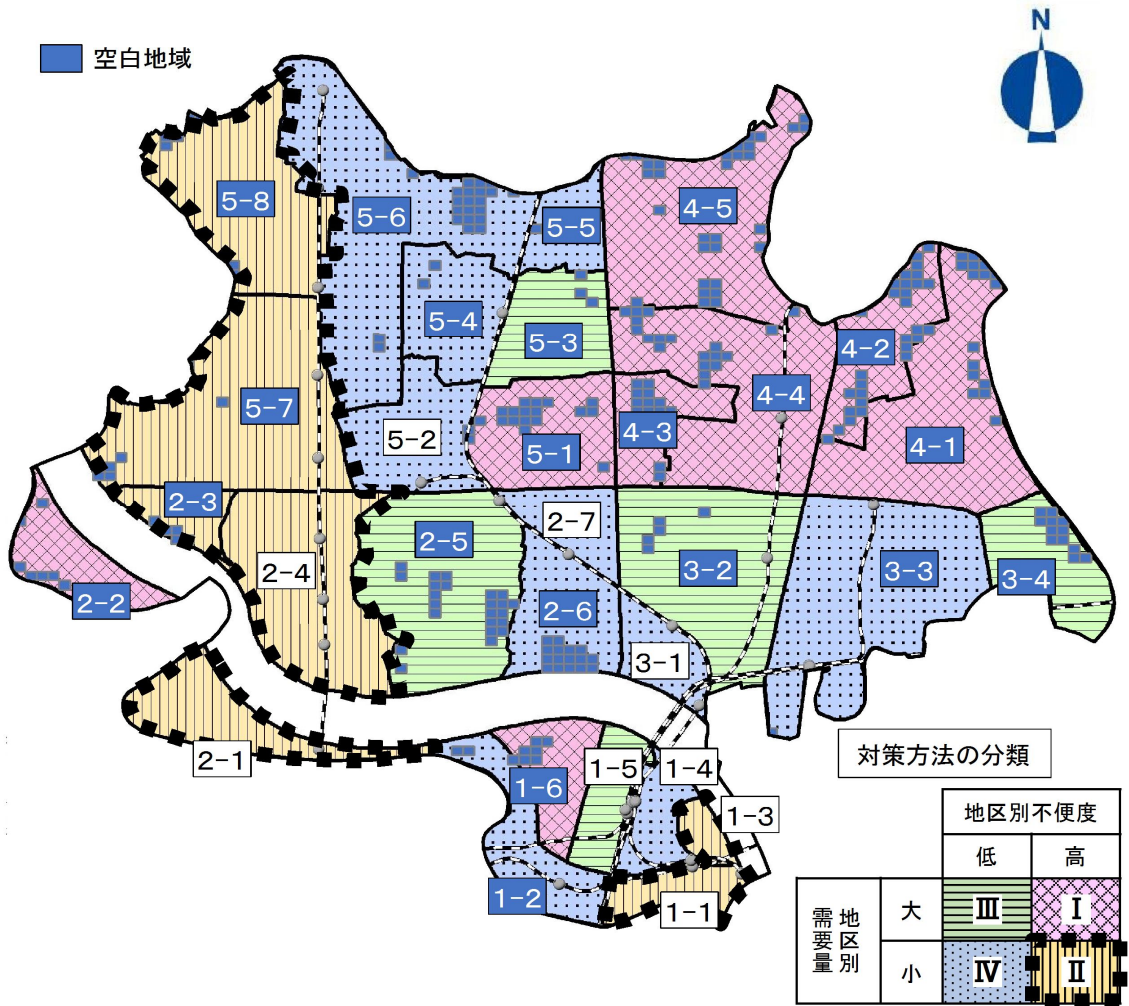
出典：国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画
作成のための手引き」より作成

(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、破線で囲んだ区の西側などの地区が該当します（図2-11）。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2-11 多様な交通手段検討地区】

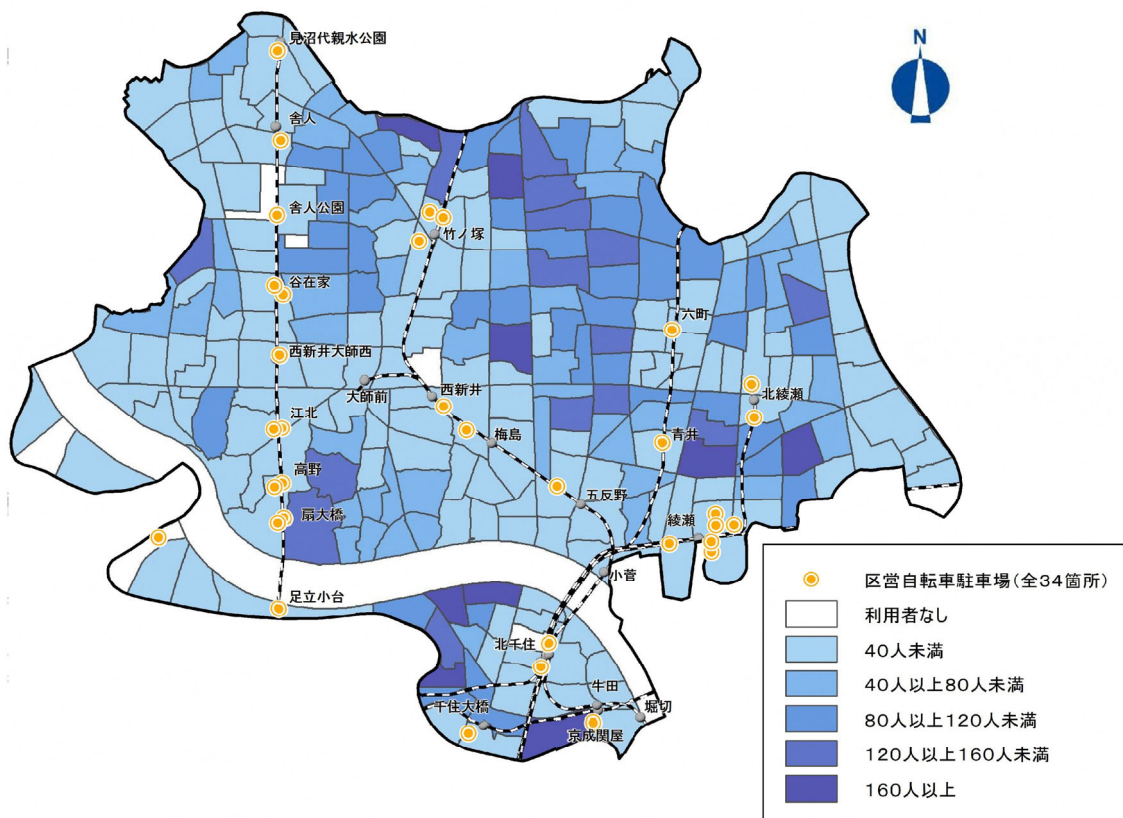


(4) 自転車施策の必要性

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2-12）。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2-12 区営自転車駐車場の利用者分布図】



※定期利用可能な区営自転車駐車場の定期利用者数を町丁目単位で算出

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

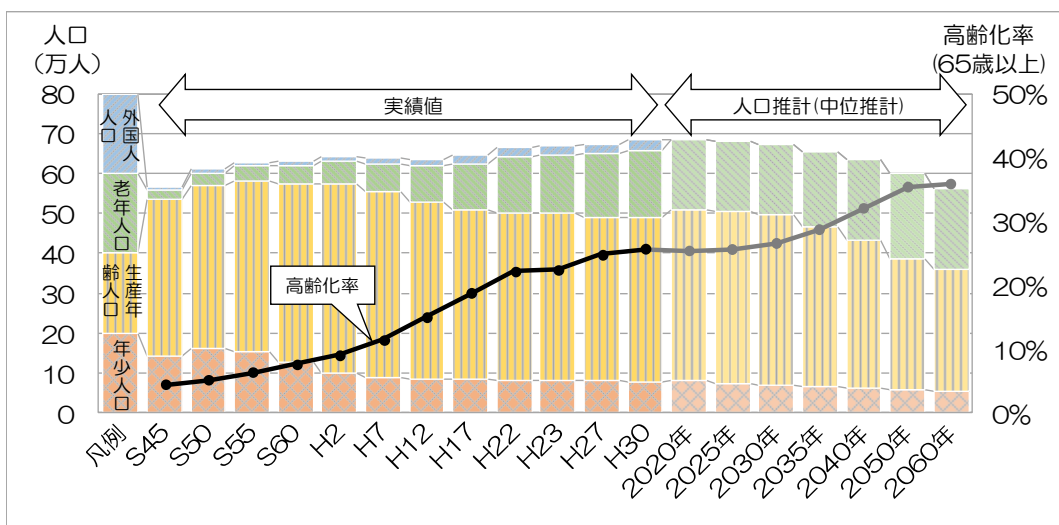
超高齢社会の進展にあわせて、介護保険制度における要支援認定者は増加しています。また、自動車運転免許を自主的に返納する人のうち、約95%以上が高齢者となっています。区の高齢者数、高齢化率は、平成23年から30年にかけて、23,868人増加、2.9ポイントアップしており、今後も増加が見込まれています（表2-1、図2-13）。高齢化率の分布状況では、35%を超える地区も点在しています（図2-14）。

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2-15）。

【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)	外国人人口	全人口
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%	

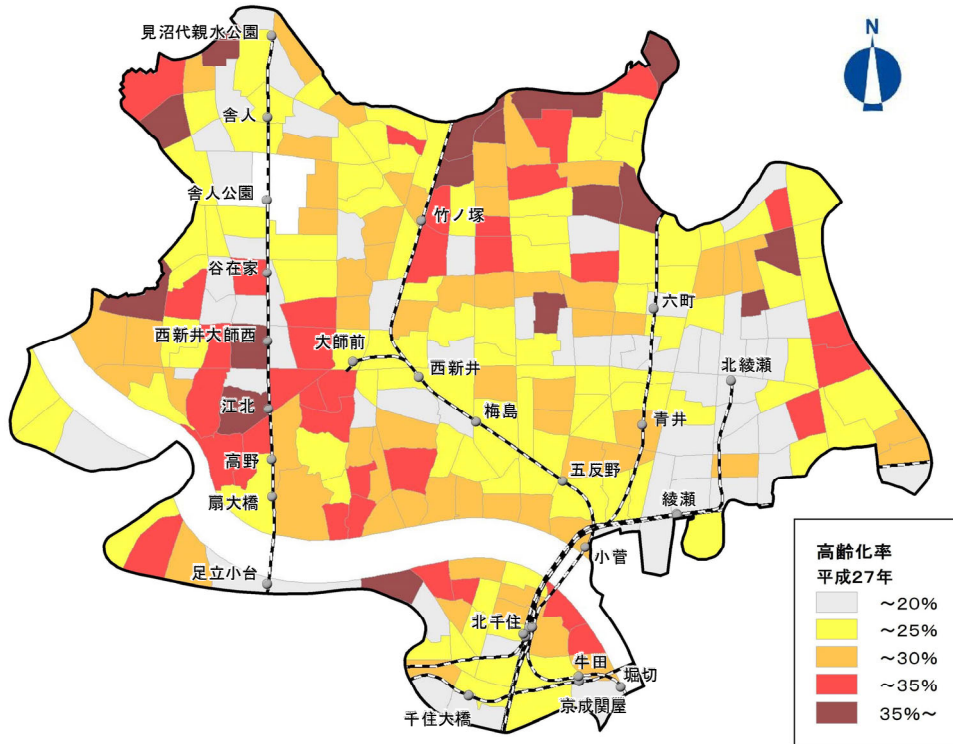
【図2-13 足立区の人口動向】



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）

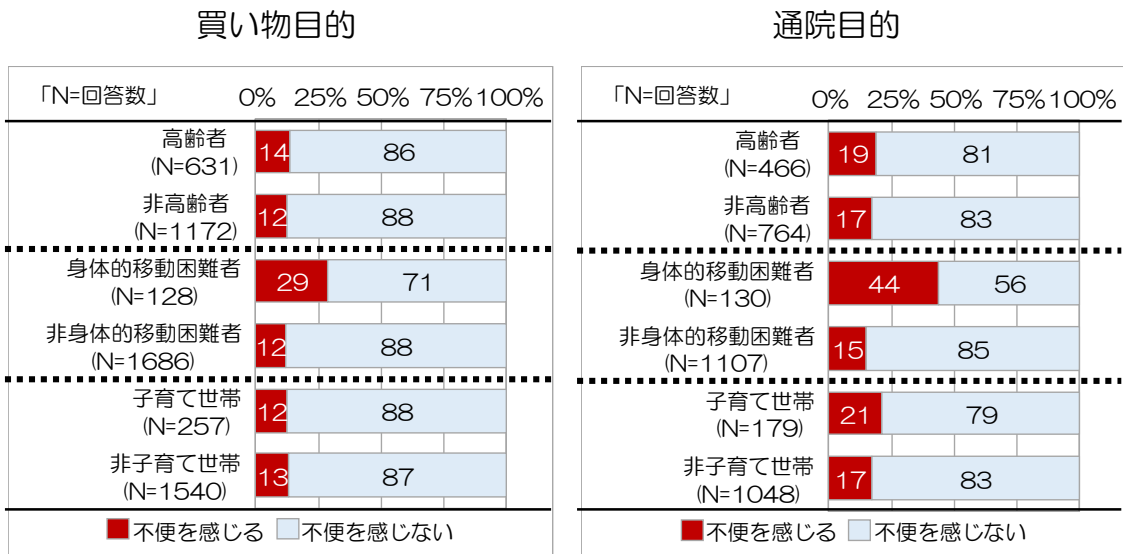
【図2-14 高齢化率分布図（平成27年）】



※白地は無居住地域

出典：平成27年の国勢調査結果

【図2-15 移動制約者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

注1) 移動制約者：高齢者、身体的移動困難者、子育て世帯

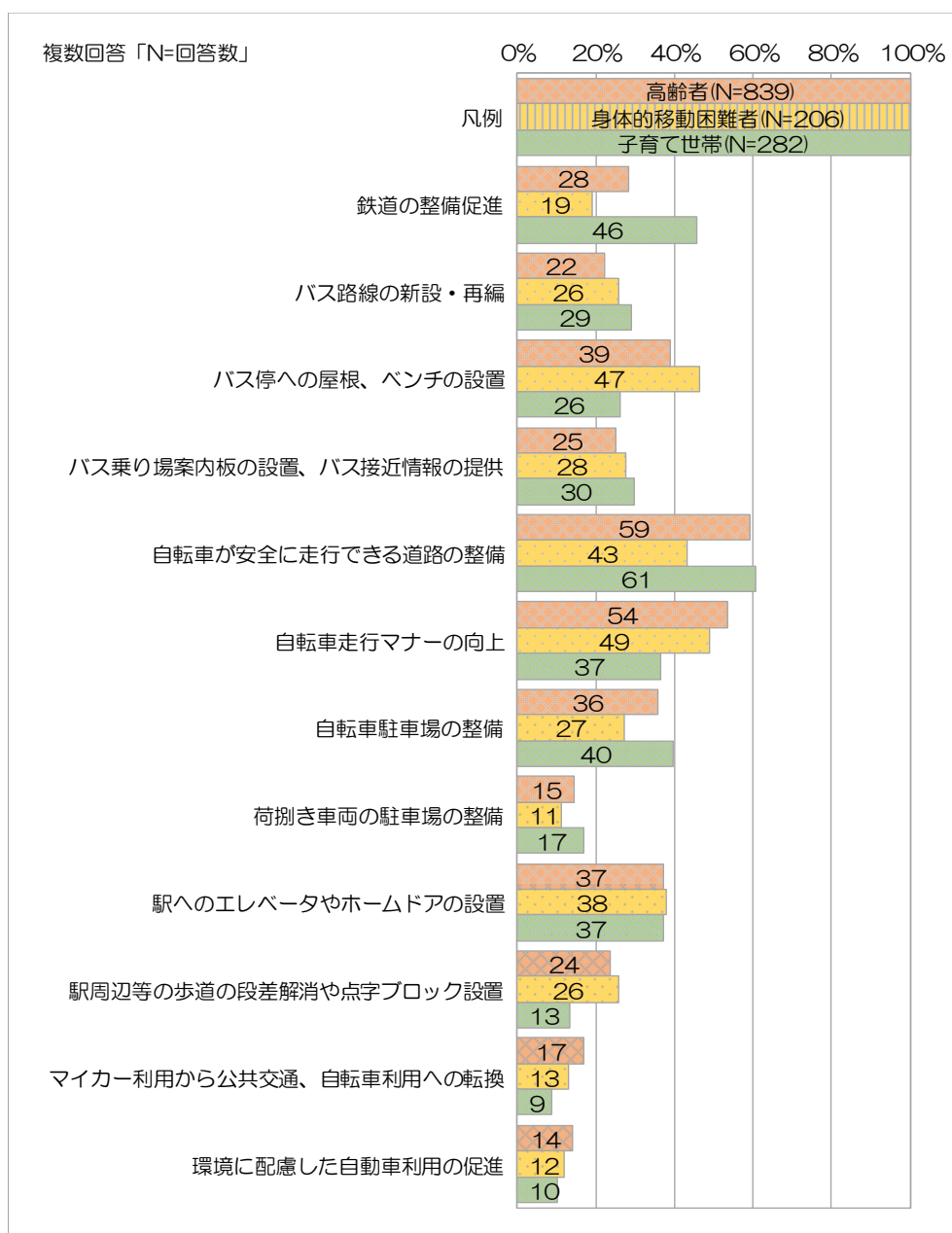
注2) 子育て世帯：0～6歳の未就学児がいる世帯とした

(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。

また、多くの区民が利用する自転車に対しても、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2-16)。

【図2-16 移動に制約がある人の交通に関する要望】



平成29年度交通に関する区民意識調査より

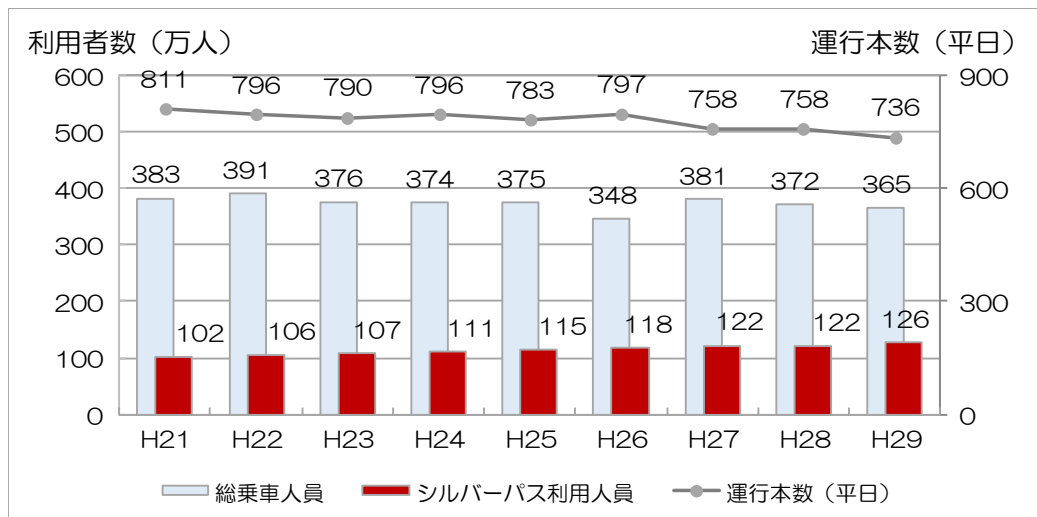
5. 視点5 公共交通の利用促進

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増加傾向である一方で、運行本数、総乗車数ともに減少しています（図2-17）。

【図2-17 はるかぜの利用者数と運行本数の推移】

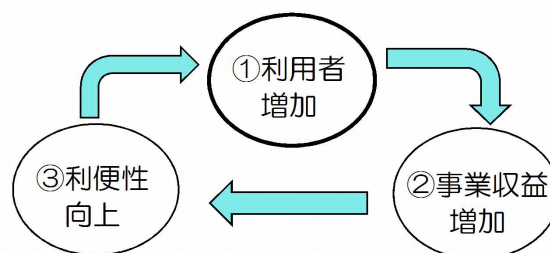


出典：区交通対策課資料

(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2-18）。

【図2-18 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

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。

区は、交通不便地域の改善を図るため、地域やバス事業者と協力し、新たに計画するバスやバス以外の多様な交通手段の導入にあたり、財政支援も含めた対応を検討します。財政支援は、検証運行に対して実施しますが、その後本格運行を行う場合には、検証運行の実績等を元に判断していきます。