

参考資料

目次

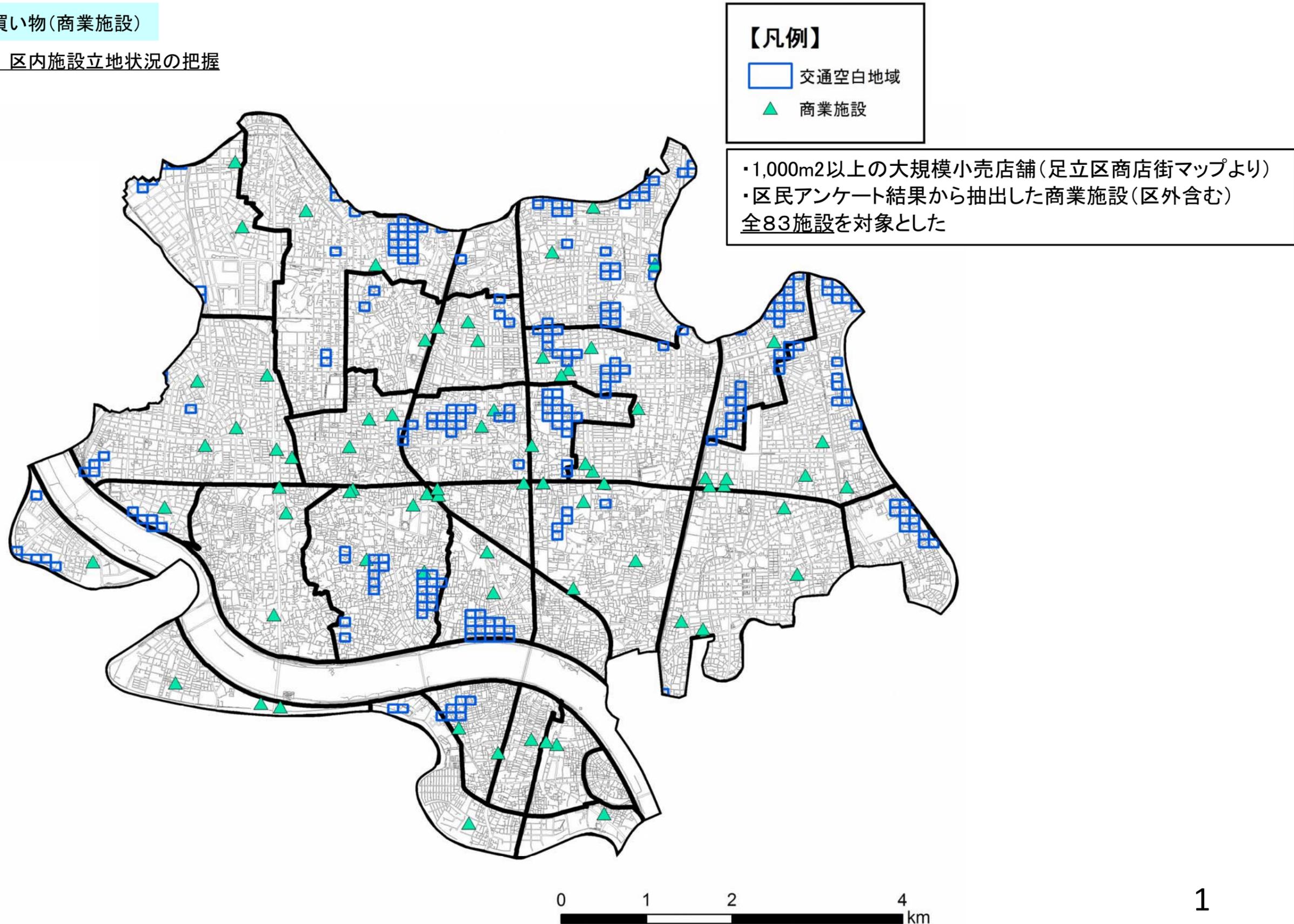
交通空白地域における地区別の不便度について	P 1～11
買い物目的	P 1～3
通院目的	P 4～6
通勤・通学目的	P 7～10
全目的	P 11
地区別の不便度とバス需要について	P 12～14
買い物目的	P 12
通院目的	P 13
通勤・通学目的	P 14
公共交通の利用促進の必要性について	P 15

交通空白地域における地区別の不便度について(買い物目的)

参考資料

買い物(商業施設)

1 区内施設立地状況の把握



交通空白地域における地区別の不便度について(買い物目的)

参考資料

買い物(商業施設)

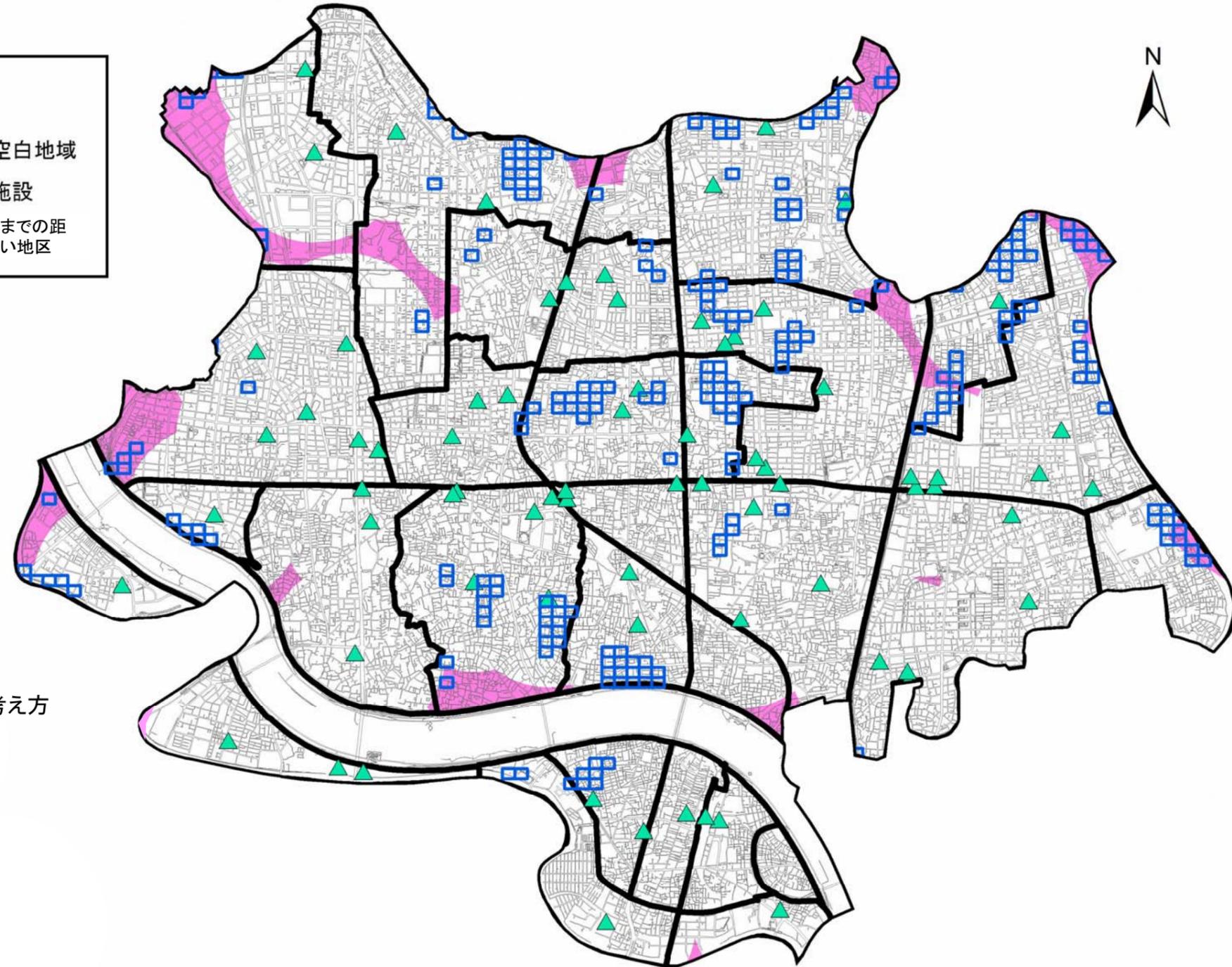
2. 目的地までの距離が遠い地区の抽出

■ 抽出の流れ

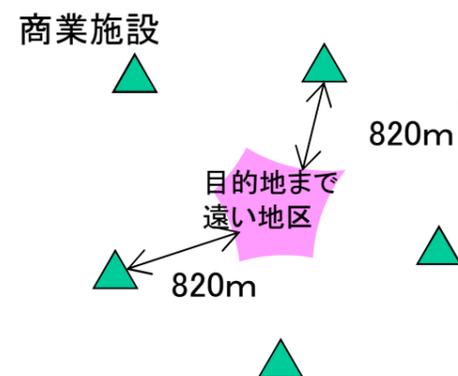
1. 施設への移動における満足できる時間の平均値:約10.1分 ※ 調査票[問19]より
2. 満足できる移動距離=[移動時間]10.1分×[歩行速度]80m/分≒820m
3. 満足できる移動距離の範囲内に商業施設が無い範囲を「目的地までの距離が遠い地区」として抽出し、ピンクに着色

【凡例】

- 交通空白地域
- ▲ 商業施設
- 目的地までの距離が遠い地区



■ 目的地までの距離が遠い地区の考え方



交通空白地域における地区別の不便度について(買い物目的)

参考資料

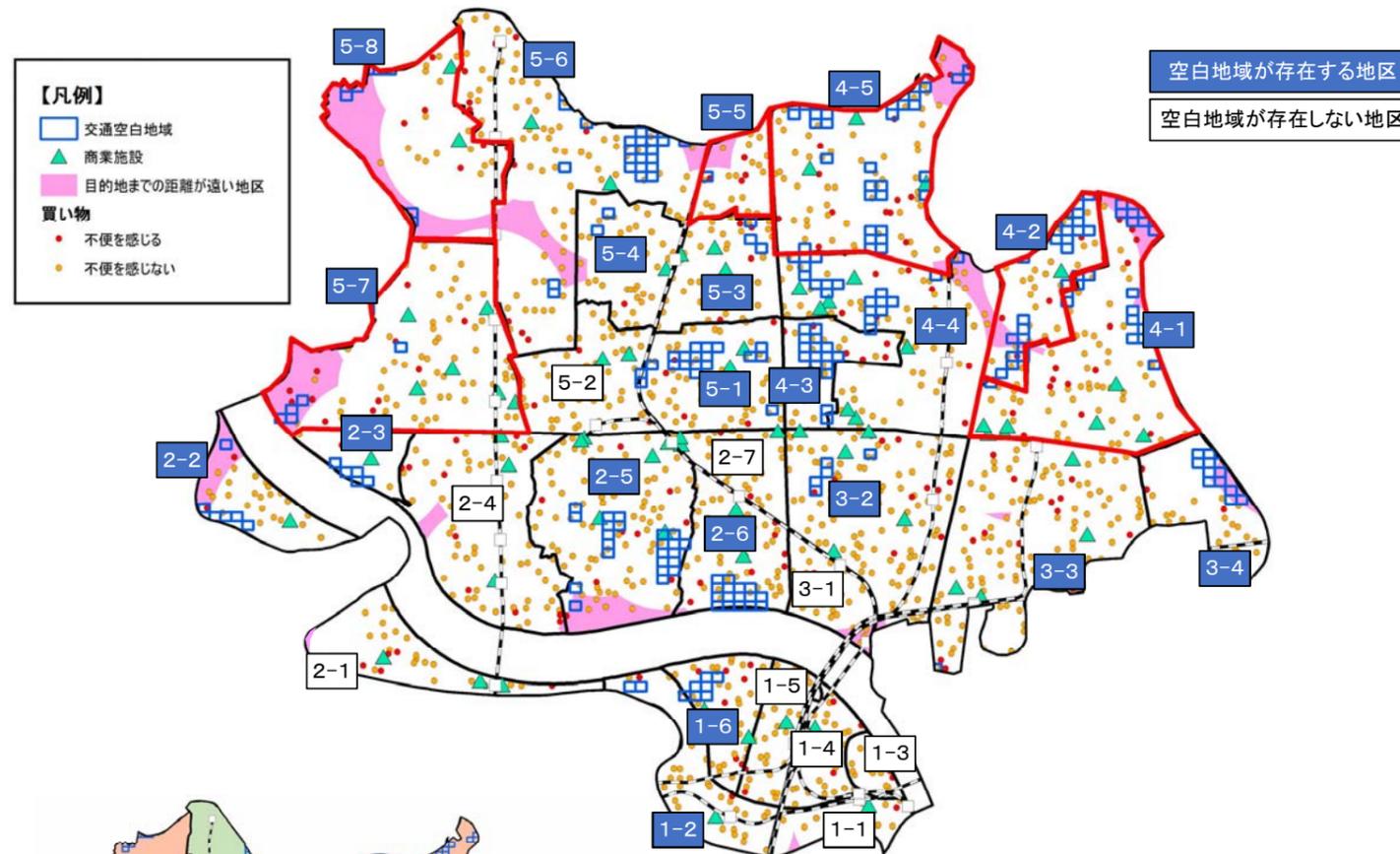
買い物(商業施設)

- ・不便感は、アンケート問20で、「不便と感じる」と回答した人の割合
- ・目的地までの距離が遠い地区は、地区面積に占める当該面積の割合

3. 地区別の不便度の分類

■ 不便度の分類の流れ

- ① 区民アンケートにおける移動の不便感の割合が、**区全体と比較**高い地区を不便度「高」と判断する。
- ② 商業施設までの距離が、**区全体と比較**して遠い地区を目的地までの距離「大」と判断する。
- ①と②で、空白地域における不便度を判断する。判定にあたっては、①を②より不便度「高」とする。



		①不便感	
		低	高
②目的地までの距離	大	C	A
	小	D	B

■ 30地区別の不便度の分類(A~D) Aの方が不便度が高い

空白地域	地区名	不便感	目的地までの距離が遠い地区	分類
有	1-2	6/59 (10%)	非該当 ()	D
有	1-6	7/40 (18%)	非該当 ()	B
有	2-2	5/47 (11%)	該当 (22.3%)	C
有	2-3	1/4 (25%)	非該当 ()	B
有	2-5	14/127 (11%)	該当 (9.9%)	C
有	2-6	8/68 (12%)	該当 (0.7%)	D
有	3-2	14/139 (10%)	該当 (1.2%)	D
有	3-3	17/151 (11%)	該当 (0.4%)	D
有	3-4	3/34 (9%)	該当 (8.2%)	C
有	4-1	15/90 (17%)	該当 (7.7%)	A
有	4-2	7/42 (17%)	該当 (6.5%)	A
有	4-3	10/38 (26%)	非該当 ()	B
有	4-4	8/86 (9%)	該当 (6.4%)	D
有	4-5	16/83 (19%)	該当 (8.6%)	A
有	5-1	9/71 (13%)	非該当 ()	D
有	5-3	9/62 (15%)	非該当 ()	B
有	5-4	3/46 (7%)	該当 (2.6%)	D
有	5-5	5/32 (16%)	該当 (12.4%)	A
有	5-6	12/109 (11%)	該当 (8.8%)	C
有	5-7	15/89 (17%)	該当 (12.1%)	A
有	5-8	7/27 (26%)	該当 (29.2%)	A
無	1-1	5/27 (19%)	該当 (2.8%)	B
無	1-3	2/12 (17%)	非該当 ()	B
無	1-4	3/37 (8%)	非該当 ()	D
無	1-5	3/36 (8%)	非該当 ()	D
無	2-1	6/35 (17%)	該当 (0.3%)	B
無	2-4	13/92 (14%)	該当 (2.7%)	B
無	2-7	4/33 (12%)	非該当 ()	D
無	3-1	6/43 (14%)	該当 (12.1%)	A
無	5-2	5/68 (7%)	非該当 ()	D
	区全体	238/1827 (13%)	(6.4%)	

※区全体と比較して、割合の「高い」地区を赤字で表示

交通空白地域における地区別の不便度について(通院目的)

参考資料

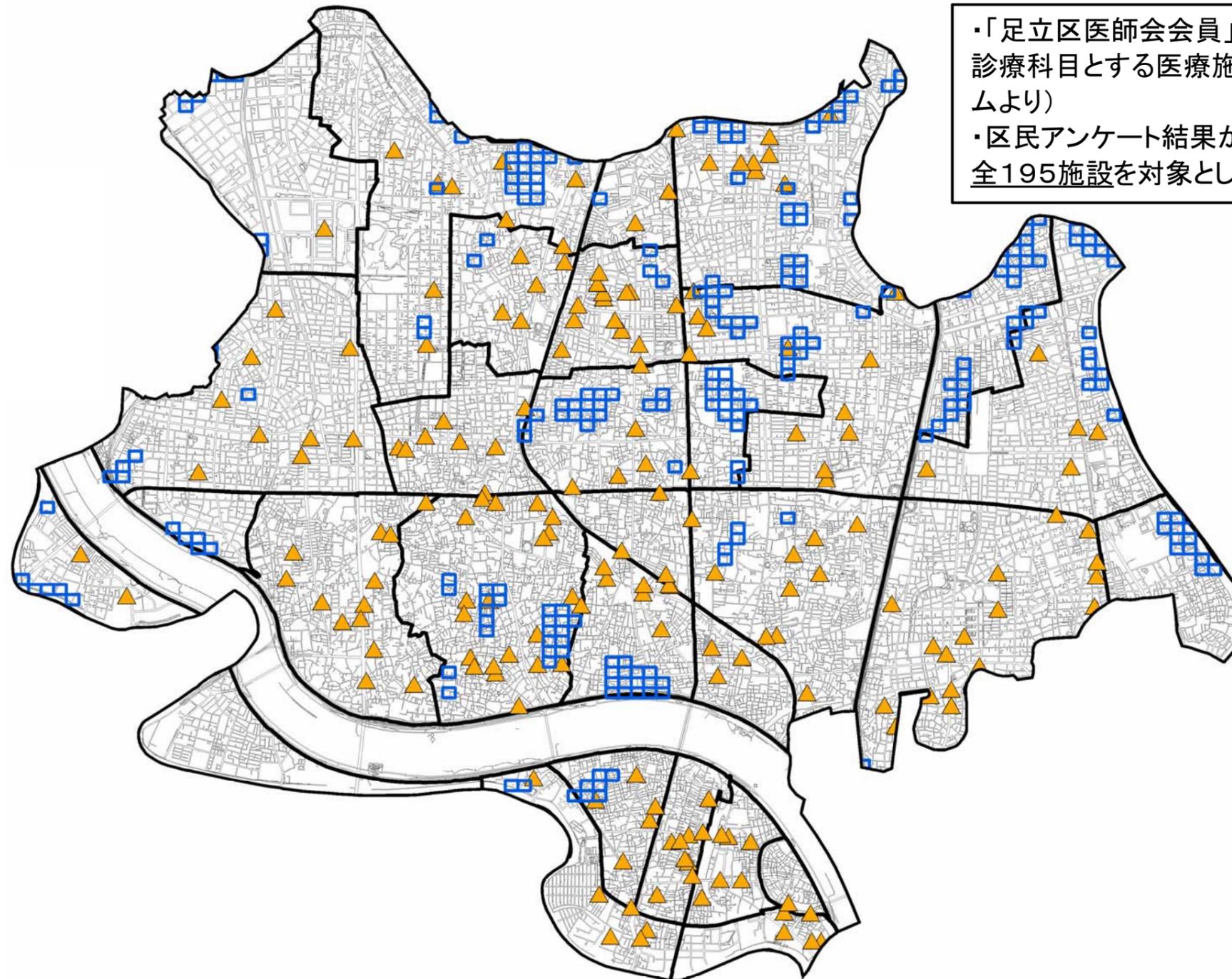
通院(医療施設)

1 区内施設立地状況の把握

【凡例】

- 交通空白地域
- ▲ 医療施設

- ・「足立区医師会会員」、「内科または外科または整形外科を診療科目とする医療施設(足立区医療介護情報提供システムより)
- ・区民アンケート結果から抽出した医療施設(区外)全195施設を対象とした



交通空白地域における地区別の不便度について(通院目的)

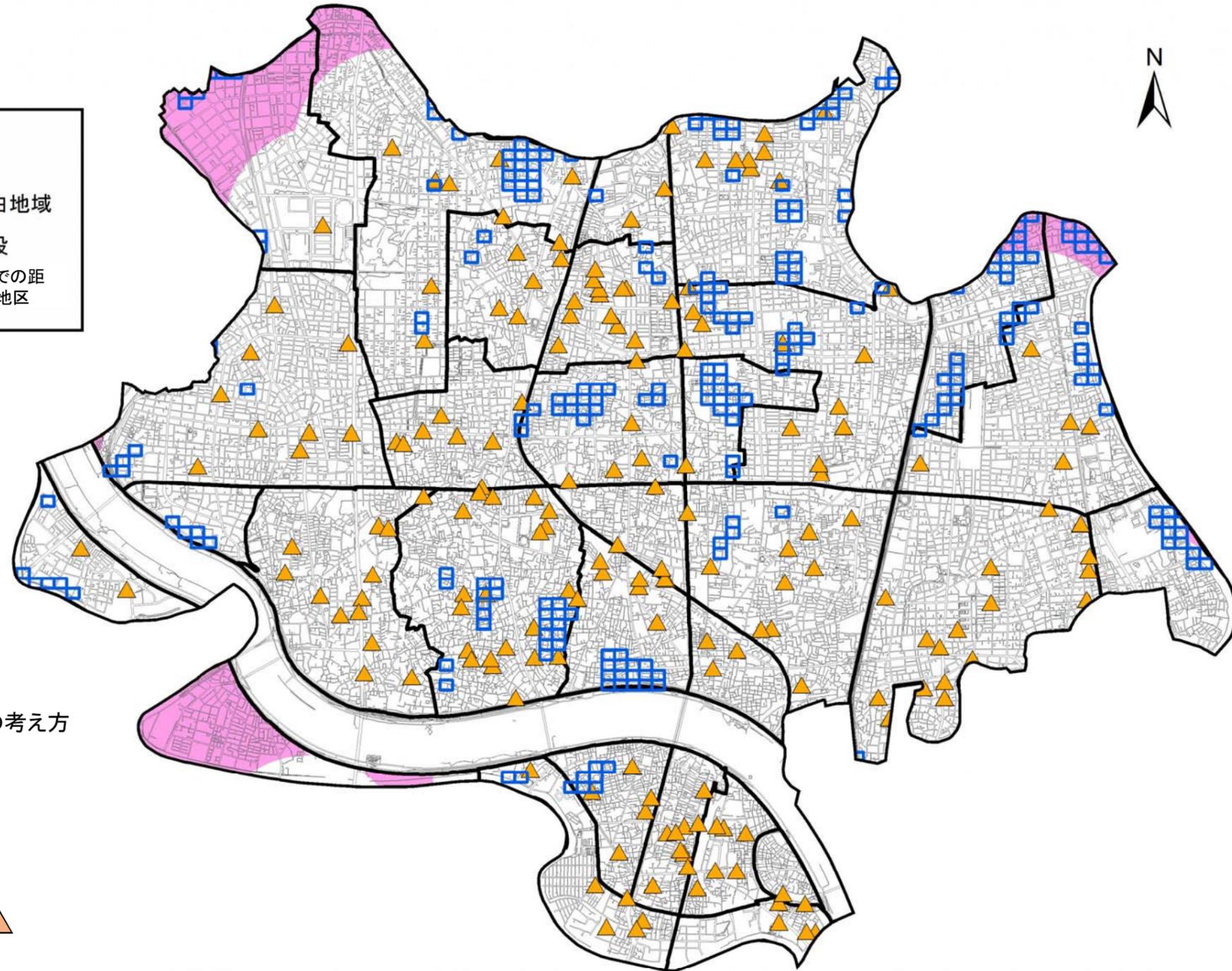
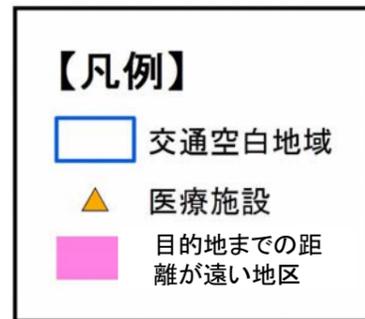
参考資料

通院(医療施設)

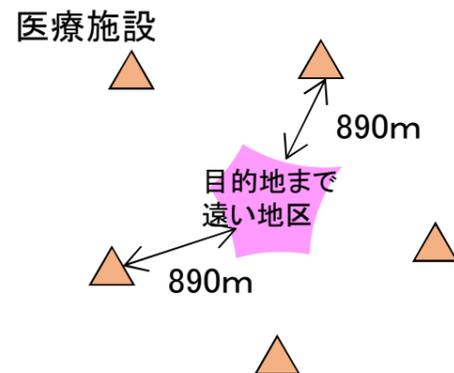
2. 目的地までの距離が遠い地区の抽出

■ 抽出の流れ

1. 施設への移動における満足できる時間の平均値: 約11.0分 ※ 調査票[問19]より
2. 満足できる移動距離 = [移動時間]11.0分 × [歩行速度]80m/分 = 890m
3. 満足できる移動距離の範囲内に医療施設が無い範囲を「目的地までの距離が遠い地区」として抽出し、ピンクに着色



■ 目的地までの距離が遠い地区の考え方



交通空白地域における地区別の不便度について(通院目的)

参考資料

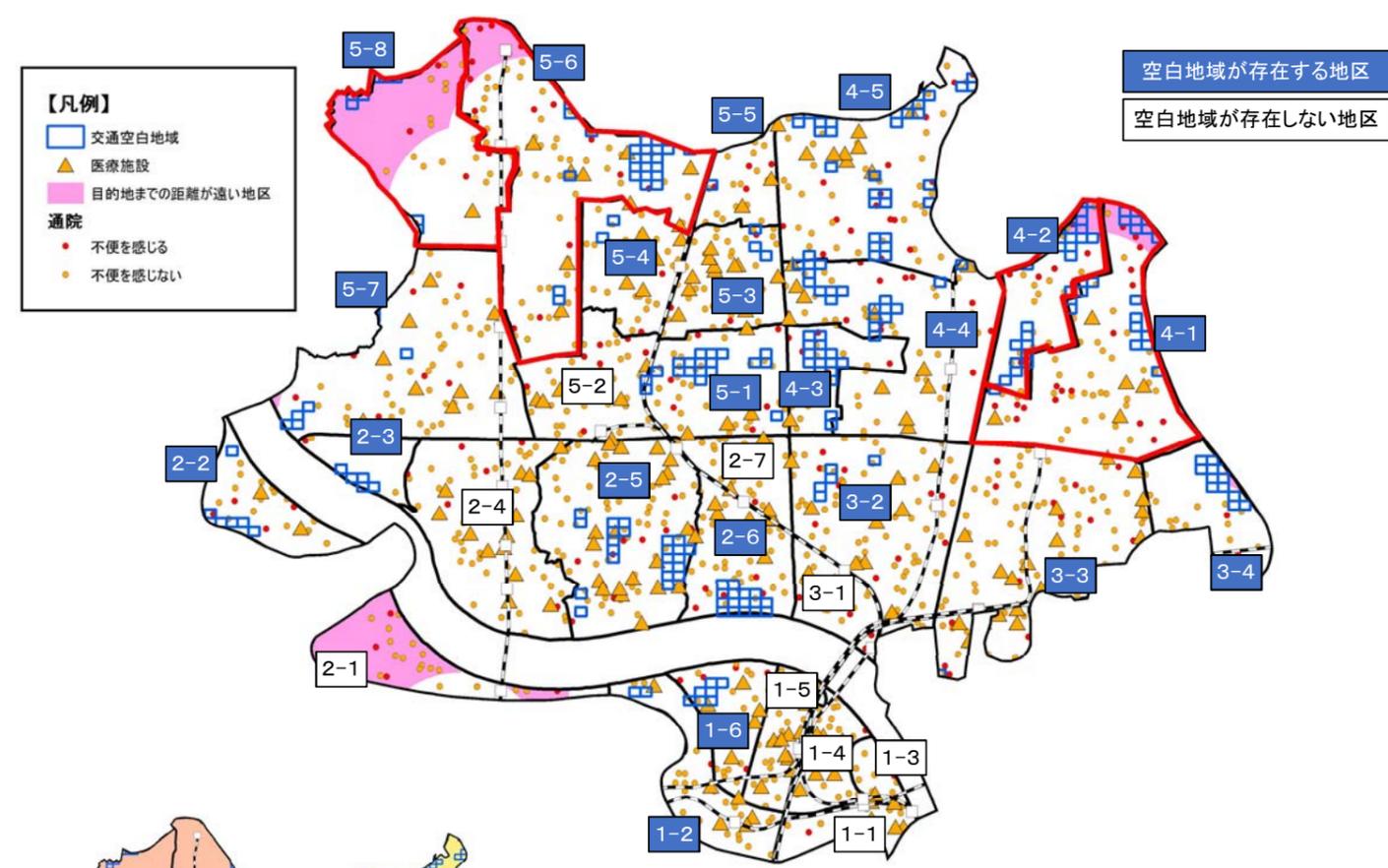
通院(医療施設)

・不便感は、アンケート問20で、「不便と感じる」と回答した人の割合
 ・目的地までの距離が遠い地区は、地区面積に占める当該面積の割合

3. 地区別の不便度の分類

■ 不便度の分類の流れ

- ① 区民アンケートにおける移動の不便感の割合が、区全体と比較し高い地区を不便度「高」と判断する。
- ② 医療施設までの距離が、区全体と比較して遠い地区を目的地までの距離「大」と判断する。
- ①と②で、空白地域における不便度を判断する。判定にあたっては、①を②より不便度「高」とする。



		①不便感	
		低	高
②目的地までの距離	大	C	A
	小	D	B

■ 30地区別の不便度の分類(A~D) Aの方が不便度が高い

空白地域	地区名	不便感	目的地までの距離が遠い地区	分類
有	1-2	7/46 (15%)	非該当 ()	D
有	1-6	5/25 (20%)	非該当 ()	B
有	2-2	5/30 (17%)	非該当 ()	D
有	2-3	1/3 (33%)	非該当 ()	B
有	2-5	11/80 (14%)	非該当 ()	D
有	2-6	7/50 (14%)	非該当 ()	D
有	3-2	15/96 (16%)	非該当 ()	D
有	3-3	15/101 (15%)	非該当 ()	D
有	3-4	2/24 (8%)	該当 (1.5%)	D
有	4-1	18/63 (29%)	該当 (7.3%)	A
有	4-2	8/30 (27%)	該当 (9.7%)	A
有	4-3	8/27 (30%)	非該当 ()	B
有	4-4	12/49 (24%)	非該当 ()	B
有	4-5	18/57 (32%)	非該当 ()	B
有	5-1	7/47 (15%)	非該当 ()	D
有	5-3	4/41 (10%)	非該当 ()	D
有	5-4	6/31 (19%)	非該当 ()	B
有	5-5	4/21 (19%)	非該当 ()	B
有	5-6	17/82 (21%)	該当 (7.7%)	A
有	5-7	9/55 (16%)	該当 (0.4%)	D
有	5-8	6/24 (25%)	該当 (46.1%)	A
無	1-1	4/19 (21%)	非該当 ()	B
無	1-3	1/8 (13%)	非該当 ()	D
無	1-4	1/23 (4%)	非該当 ()	D
無	1-5	1/25 (4%)	非該当 ()	D
無	2-1	5/25 (20%)	該当 (71.2%)	A
無	2-4	8/61 (13%)	非該当 ()	D
無	2-7	1/27 (4%)	非該当 ()	D
無	3-1	7/26 (27%)	非該当 ()	B
無	5-2	9/52 (17%)	非該当 ()	D
	区全体	222/1248 (18%)	(5.4%)	

※区全体と比較して、割合の「高い」地区を赤字で表示

交通空白地域における地区別の不便度について(通勤・通学目的)

参考資料

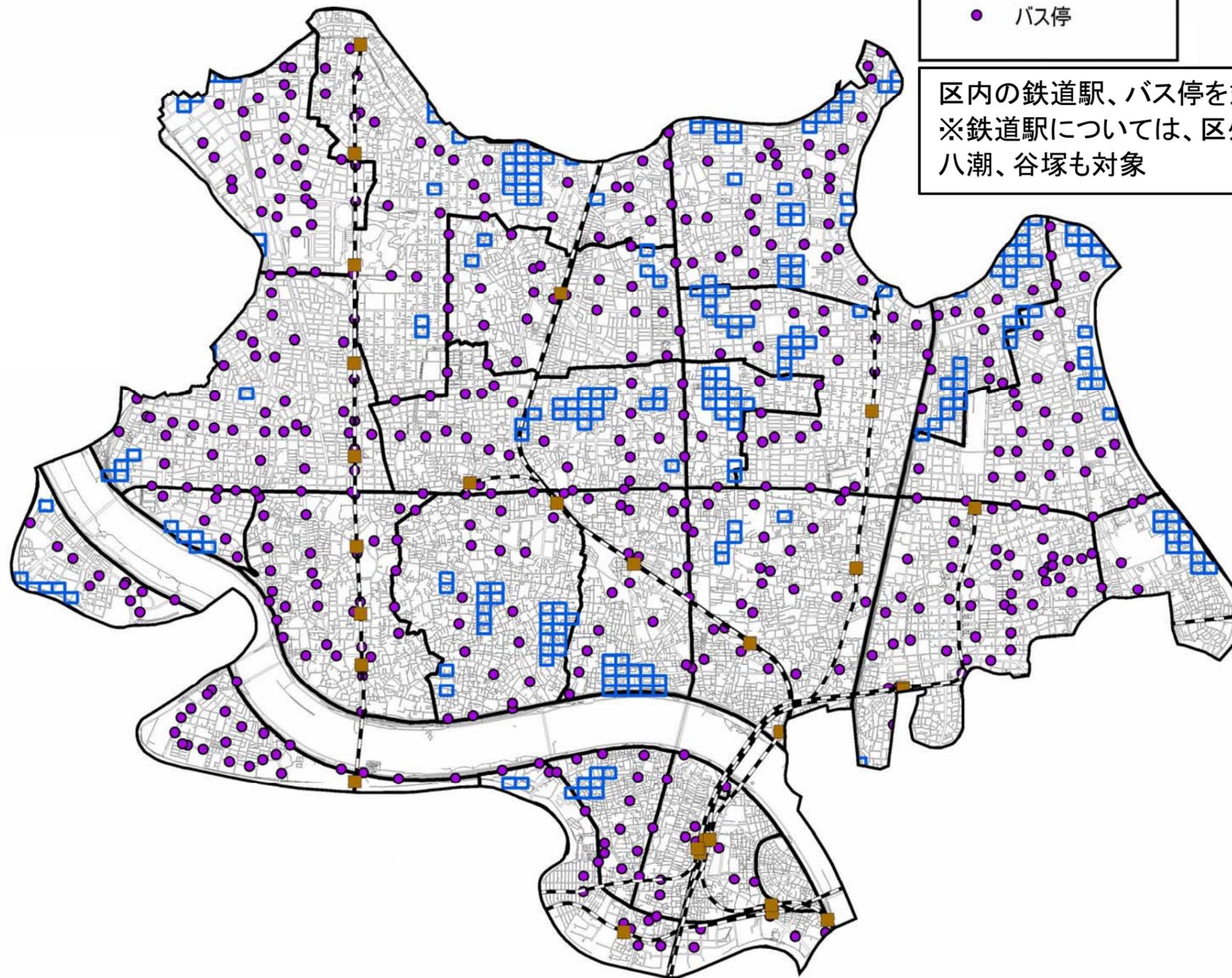
通勤・通学(鉄道駅、バス停)

1 区内施設立地状況の把握

【凡例】

- 交通空白地域
- 鉄道駅
- バス停

区内の鉄道駅、バス停を対象とした。
 ※鉄道駅については、区外の王子神谷、小台、亀有、八潮、谷塚も対象



0 1 2 4 km

交通空白地域における地区別の不便度について(通勤・通学目的)

参考資料

通勤・通学(鉄道駅、バス停)

2. 公共交通までの距離が遠い地区の抽出

■ 抽出の流れ

1. 歩ける時間の平均値

鉄道駅: 約14.9分 ※ 調査票[問24]より

バス停: 約7.6分 ※ 調査票[問32]より

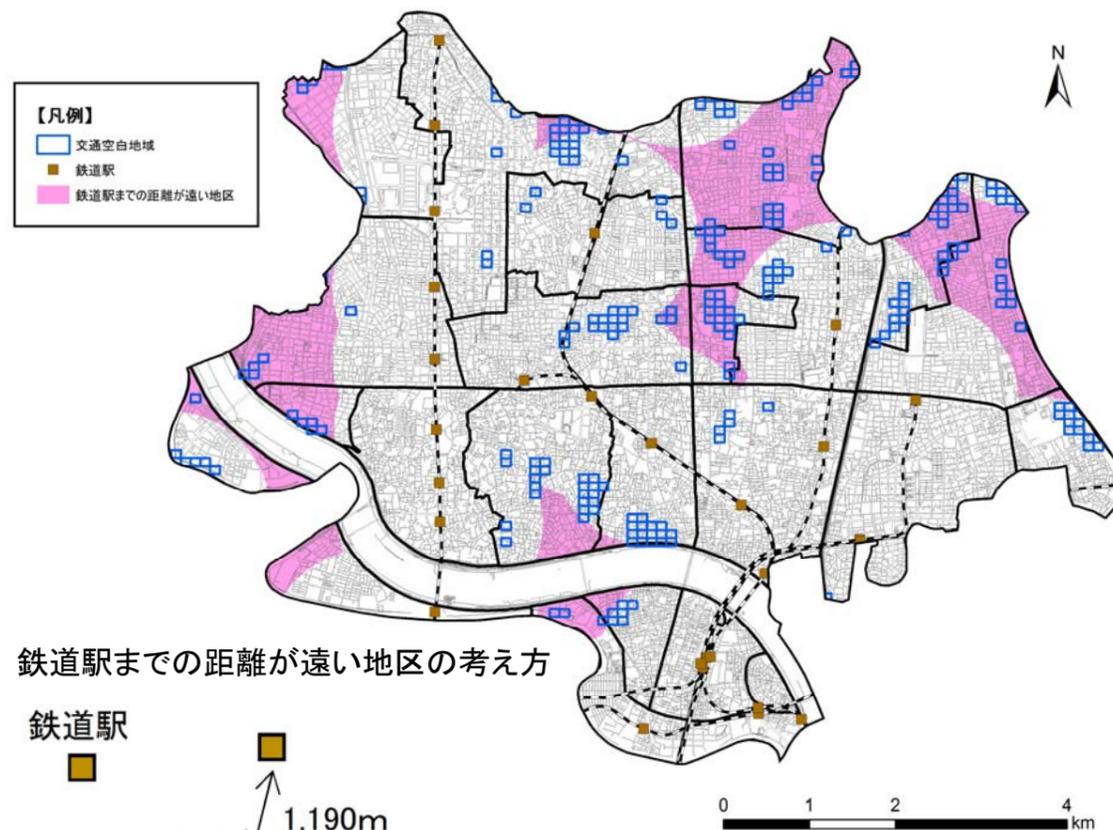
2. 歩ける距離の平均値の算出

鉄道駅 [歩ける時間]14.9分 × [歩行速度]80m/分 ÷ 60 = 1,190m

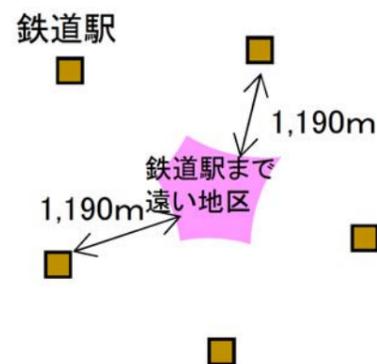
バス停 [歩ける時間]7.6分 × [歩行速度]80m/分 ÷ 60 = 610m

3. 歩ける距離の範囲内に鉄道駅・バス停が無い範囲を「公共交通までの距離が遠い地区」として抽出し、ピンクに着色

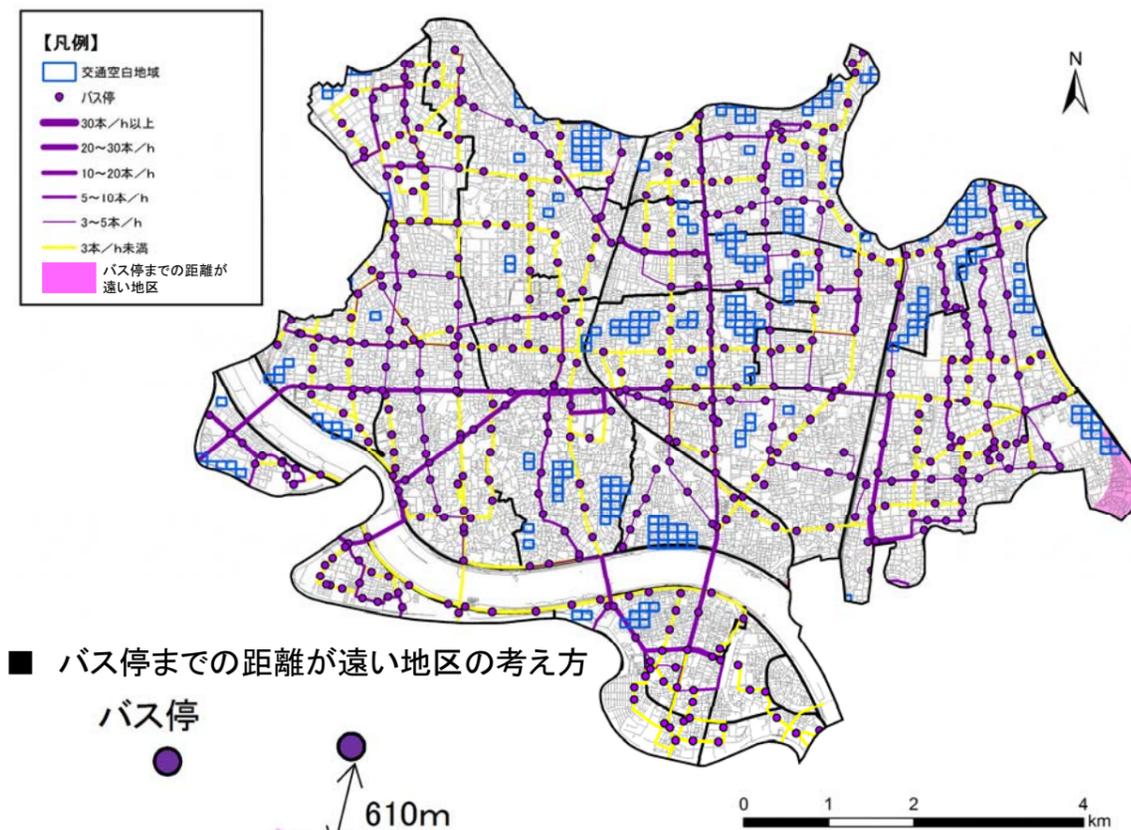
■ 鉄道駅



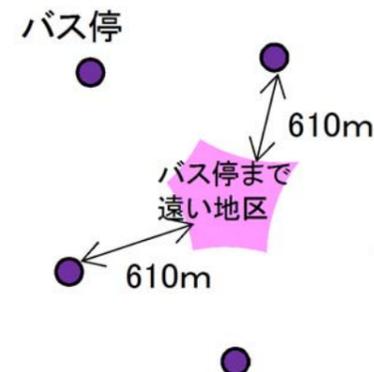
■ 鉄道駅までの距離が遠い地区の考え方



■ バス停



■ バス停までの距離が遠い地区の考え方



交通空白地域における地区別の不便度について(通勤・通学目的)

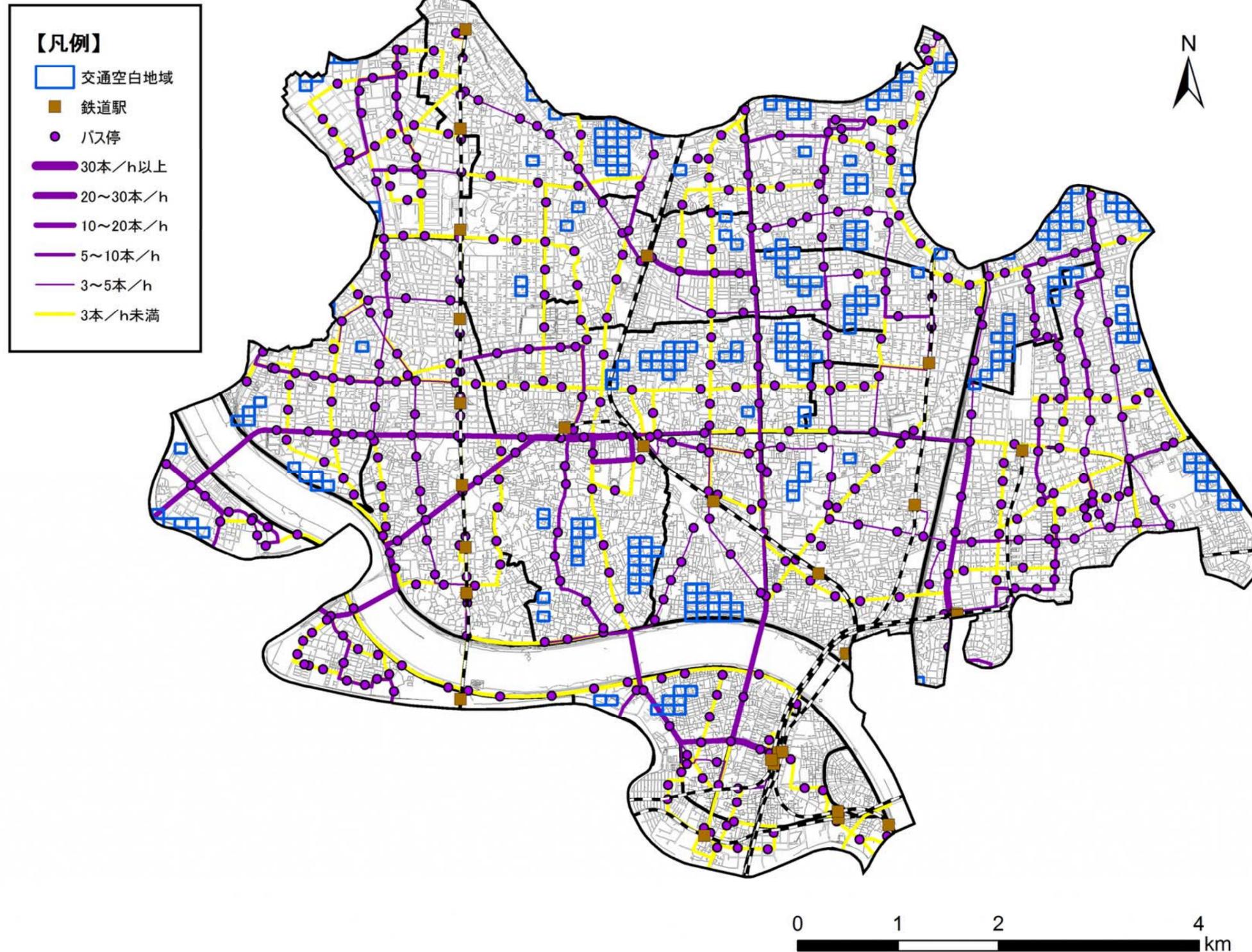
参考資料

通勤・通学(鉄道駅、バス停)

2. 公共交通までの距離が遠い地区の抽出

■鉄道とバスまでの距離が遠い地区を重ね合わせた図

→鉄道とバスそれぞれまでの距離が遠い地区を重ね合わせた結果、両方の地区に該当する地区はなかった



交通空白地域における地区別の不便度について(通勤・通学目的)

参考資料

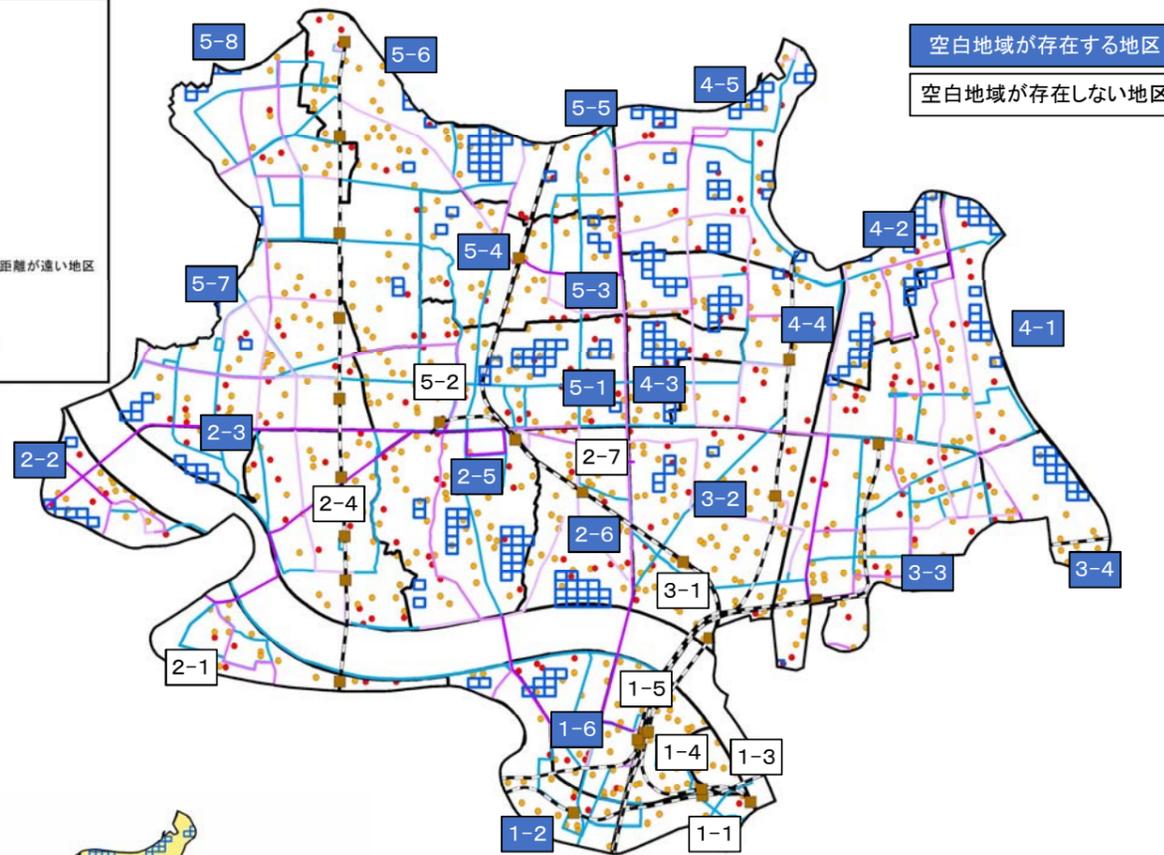
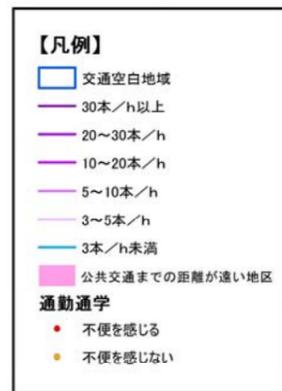
通勤・通学(鉄道駅、バス停)

- ・不便感は、アンケート問20で、「不便と感じる」と回答した人の割合
- ・公共交通までの距離が遠い地区は、地区面積に占める当該面積の割合

3. 地区別の不便度の分類

■ 不便度の分類の流れ

- ① 区民アンケートにおける移動の不便感の割合が、**区全体と比較**し高い地区を不便度「高」と判断する。
 - ② 公共交通までの距離が、**区全体と比較**して遠い地区を距離「大」と判断する。
- ①と②で、空白地域における不便度を判断する。判定にあたっては、①を②より不便度「高」とする。



不便度の分類

		①不便感	
		低	高
②公共交通までの距離	大	C	A
	小	D	B

■ 30地区別の不便度の分類(A~D) Aの方が不便度が高い

空白地域	地区名	不便感	公共交通までの距離が遠い地区	分類
有	1-2	7/28 (25%)	非該当 ()	B
有	1-6	7/18 (39%)	非該当 ()	B
有	2-2	12/35 (34%)	非該当 ()	B
有	2-3	1/2 (50%)	非該当 ()	B
有	2-5	20/73 (27%)	非該当 ()	B
有	2-6	8/36 (22%)	非該当 ()	D
有	3-2	14/78 (18%)	非該当 ()	D
有	3-3	21/89 (24%)	非該当 ()	D
有	3-4	2/22 (9%)	非該当 ()	D
有	4-1	19/51 (37%)	非該当 ()	B
有	4-2	6/30 (20%)	非該当 ()	D
有	4-3	8/22 (36%)	非該当 ()	B
有	4-4	13/45 (29%)	非該当 ()	B
有	4-5	16/34 (47%)	非該当 ()	B
有	5-1	12/35 (34%)	非該当 ()	B
有	5-3	10/35 (29%)	非該当 ()	B
有	5-4	3/23 (13%)	非該当 ()	D
有	5-5	2/12 (17%)	非該当 ()	D
有	5-6	14/69 (20%)	非該当 ()	D
有	5-7	16/58 (28%)	非該当 ()	B
有	5-8	4/16 (25%)	非該当 ()	B
無	1-1	3/20 (15%)	非該当 ()	D
無	1-3	2/8 (25%)	非該当 ()	B
無	1-4	2/23 (9%)	非該当 ()	D
無	1-5	1/23 (4%)	非該当 ()	D
無	2-1	7/22 (32%)	非該当 ()	B
無	2-4	15/46 (33%)	非該当 ()	B
無	2-7	4/25 (16%)	非該当 ()	D
無	3-1	3/29 (10%)	非該当 ()	D
無	5-2	8/44 (18%)	非該当 ()	D
	区全体	260/1051 (25%)	()	

※区全体と比較して、割合の「高い」地区を赤字で表示

交通空白地域における地区別の不便度について(全目的)

参考資料

全目的

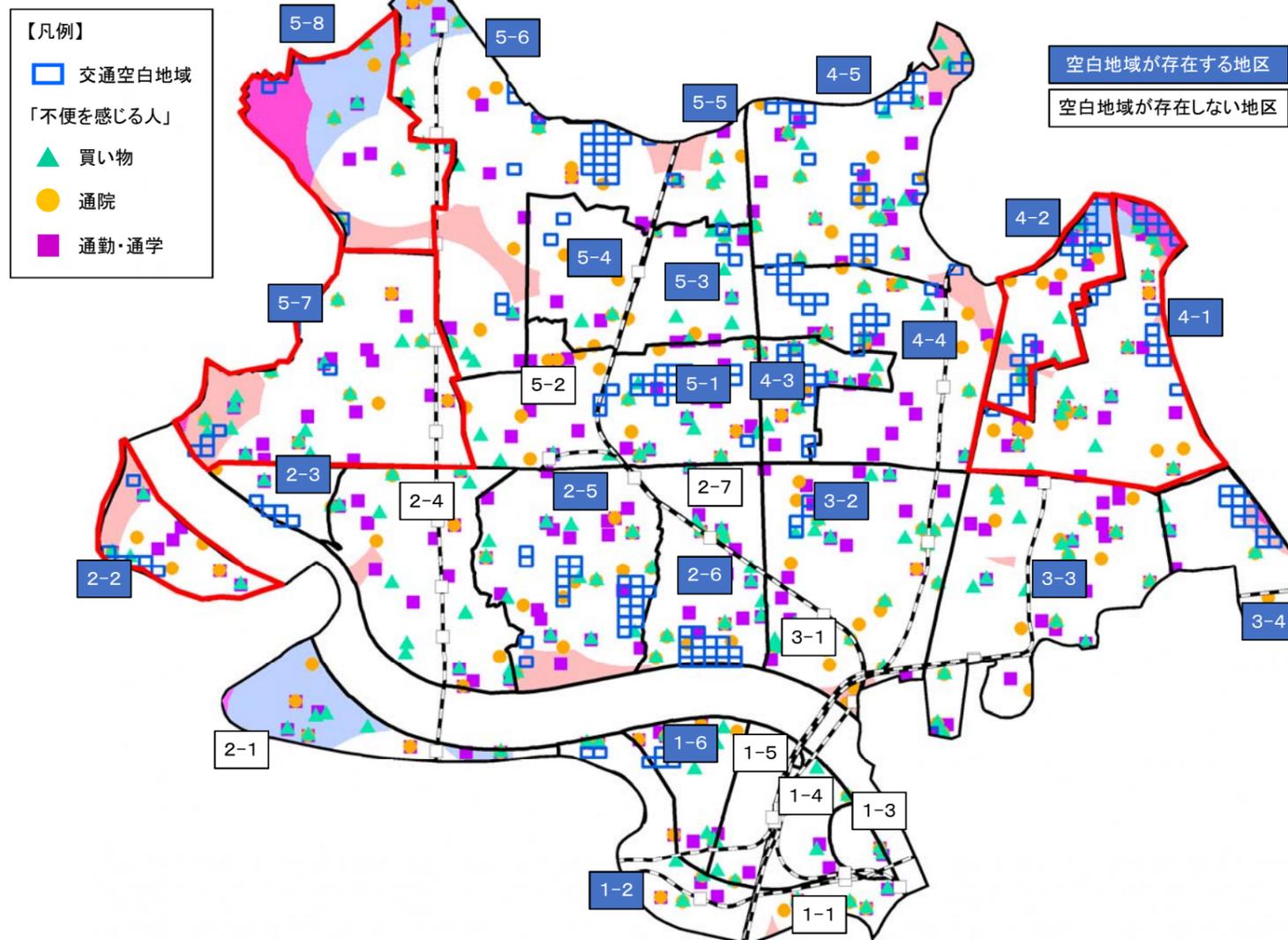
- ・不便度は、アンケート問20で、「不便と感じる」と回答した人の割合
- ・目的地までの距離が遠い地区は、地区面積に占める当該面積の割合

地区別の不便度の分類

■ 不便度の分類の流れ

- ① 区民アンケートにおける移動の不便度の割合が、**区全体と比較**し高い地区を不便度「高」と判断する。
 - ② 各地区の面積に占める目的地までの距離が遠い地区の面積が、**区全体と比較**して多い地区を距離「大」と判断する。
- ①と②で、空白地域における不便度を判断する。判定にあたっては、①を②より不便度「高」とする。

不便度の分類			
		①不便感	
		低	高
②目的地までの距離	大	C	A
	小	D	B



■ 30地区別の不便度の分類(A~D) Aの方が不便度が高い

空白地域	地区名	不便感	目的地までの距離が遠い地区	分類
有	1-2	20/133 (15%)	非該当 ()	D
有	1-6	19/83 (23%)	非該当 ()	B
有	2-2	22/112 (20%)	該当 (22.3%)	A
有	2-3	3/9 (33%)	非該当 ()	B
有	2-5	45/280 (16%)	該当 (9.9%)	D
有	2-6	23/154 (15%)	該当 (0.7%)	D
有	3-2	43/313 (14%)	該当 (1.2%)	D
有	3-3	53/341 (16%)	該当 (0.4%)	D
有	3-4	7/80 (9%)	該当 (9.7%)	D
有	4-1	52/204 (25%)	該当 (14.9%)	A
有	4-2	21/102 (21%)	該当 (16.2%)	A
有	4-3	26/87 (30%)	非該当 ()	B
有	4-4	33/180 (18%)	該当 (6.4%)	B
有	4-5	50/174 (29%)	該当 (8.6%)	B
有	5-1	28/153 (18%)	非該当 ()	B
有	5-3	23/138 (17%)	非該当 ()	D
有	5-4	12/100 (12%)	該当 (2.6%)	D
有	5-5	11/65 (17%)	該当 (12.4%)	C
有	5-6	43/260 (17%)	該当 (16.6%)	C
有	5-7	40/202 (20%)	該当 (12.6%)	A
有	5-8	17/67 (25%)	該当 (75.4%)	A
無	1-1	12/66 (18%)	該当 (2.8%)	B
無	1-3	5/28 (18%)	非該当 ()	B
無	1-4	6/83 (7%)	非該当 ()	D
無	1-5	5/84 (6%)	非該当 ()	D
無	2-1	18/82 (22%)	該当 (71.4%)	A
無	2-4	36/199 (18%)	該当 (2.7%)	B
無	2-7	9/85 (11%)	非該当 ()	D
無	3-1	16/98 (16%)	該当 (12.1%)	C
無	5-2	22/164 (13%)	非該当 ()	D
	区全体	720/4126 (17%)	(11.8%)	

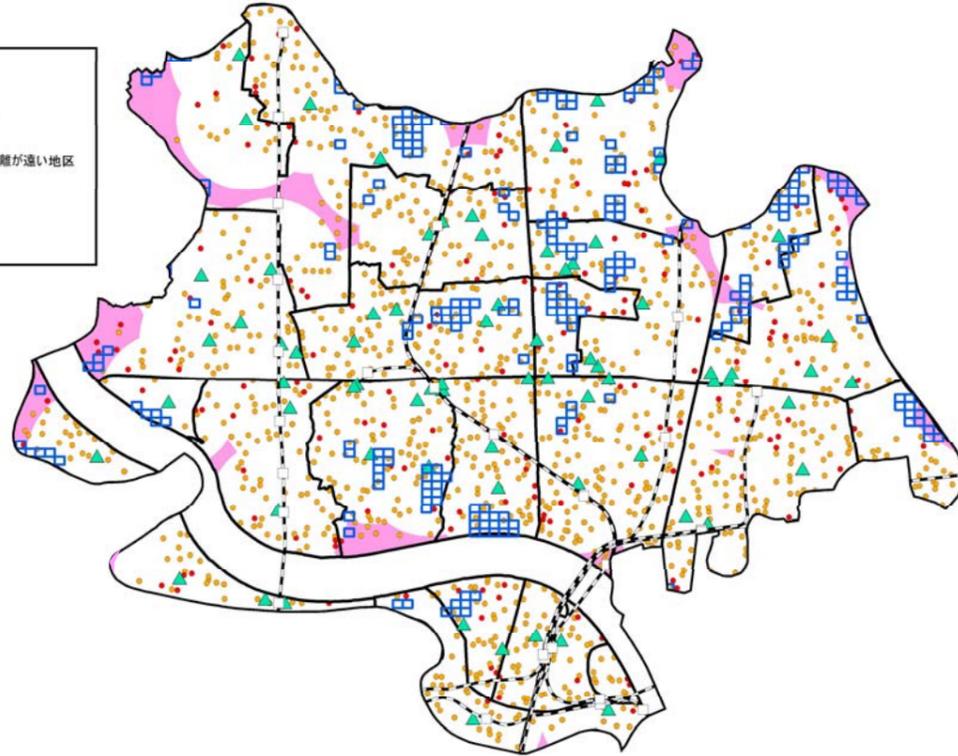
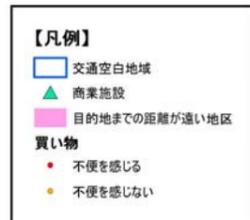
※区全体と比較して、割合の「高い」地区を赤字で表示

地区別の不便度とバス需要について(買い物目的)

参考資料

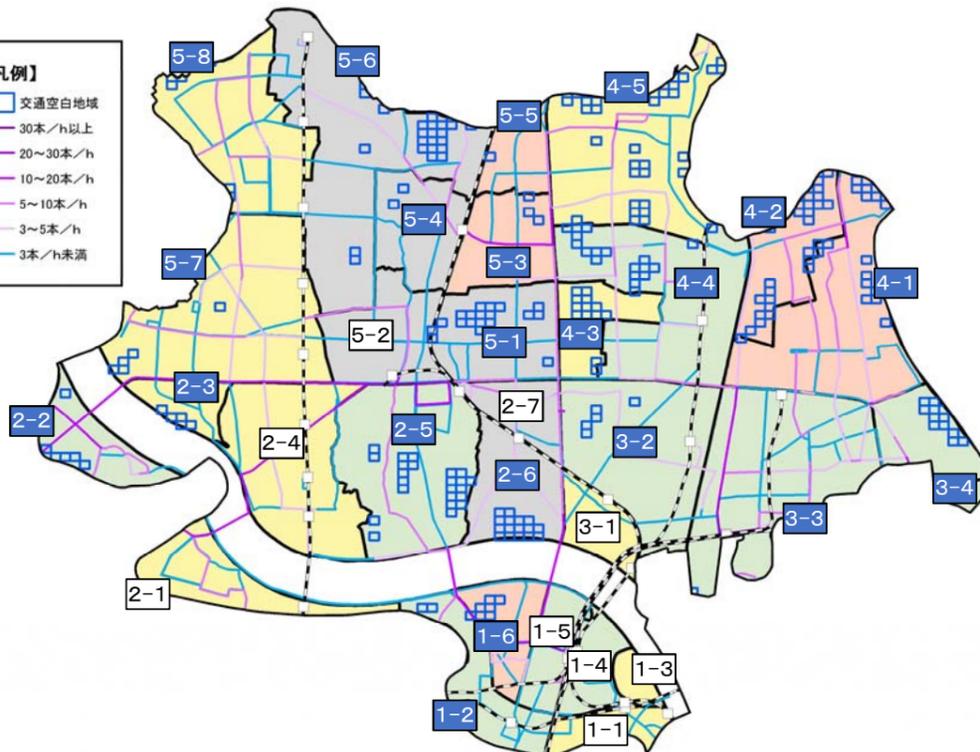
買い物目的

対策の優先順位の設定



不便度の分類

		①不便感	
		低	高
②目的地までの距離	大	C	A
	小	D	B



対策方法の分類

		地区別不便度	
		低	高
需要量地区別	大	Ⅲ	Ⅰ
	小	Ⅳ	Ⅱ

30地区別の対策方法の分類(Ⅰ～Ⅳ)

Ⅰの方が優先度が高い

空白地域	地区名	分類	需要量	バス優先度	
有	1.2%	1-2	D	2378	Ⅲ
有	2.3%	1-6	B	1987	Ⅰ
有	2.3%	2-2	C	2034	Ⅲ
有	1.9%	2-3	B	0	Ⅱ
有	8.9%	2-5	C	2515	Ⅲ
有	6.2%	2-6	D	726	Ⅳ
有	1.9%	3-2	D	2147	Ⅲ
有	0.4%	3-3	D	2026	Ⅲ
有	4.7%	3-4	C	1751	Ⅲ
有	6.6%	4-1	A	1990	Ⅰ
有	10.9%	4-2	A	2166	Ⅰ
有	6.2%	4-3	B	332	Ⅱ
有	7.4%	4-4	D	1930	Ⅲ
有	13.6%	4-5	A	1281	Ⅱ
有	7.4%	5-1	D	1253	Ⅳ
有	1.2%	5-3	B	2483	Ⅰ
有	0.8%	5-4	D	0	Ⅳ
有	0.4%	5-5	A	2833	Ⅰ
有	10.1%	5-6	C	595	Ⅳ
有	2.7%	5-7	A	822	Ⅱ
有	3.1%	5-8	A	769	Ⅱ
無		1-1	B	0	Ⅱ
無		1-3	B	0	Ⅱ
無		1-4	D	2531	Ⅲ
無		1-5	D	4543	Ⅲ
無		2-1	B	383	Ⅱ
無		2-4	B	734	Ⅱ
無		2-7	D	0	Ⅳ
無		3-1	A	0	Ⅱ
無		5-2	D	0	Ⅳ
	区全体		1417		

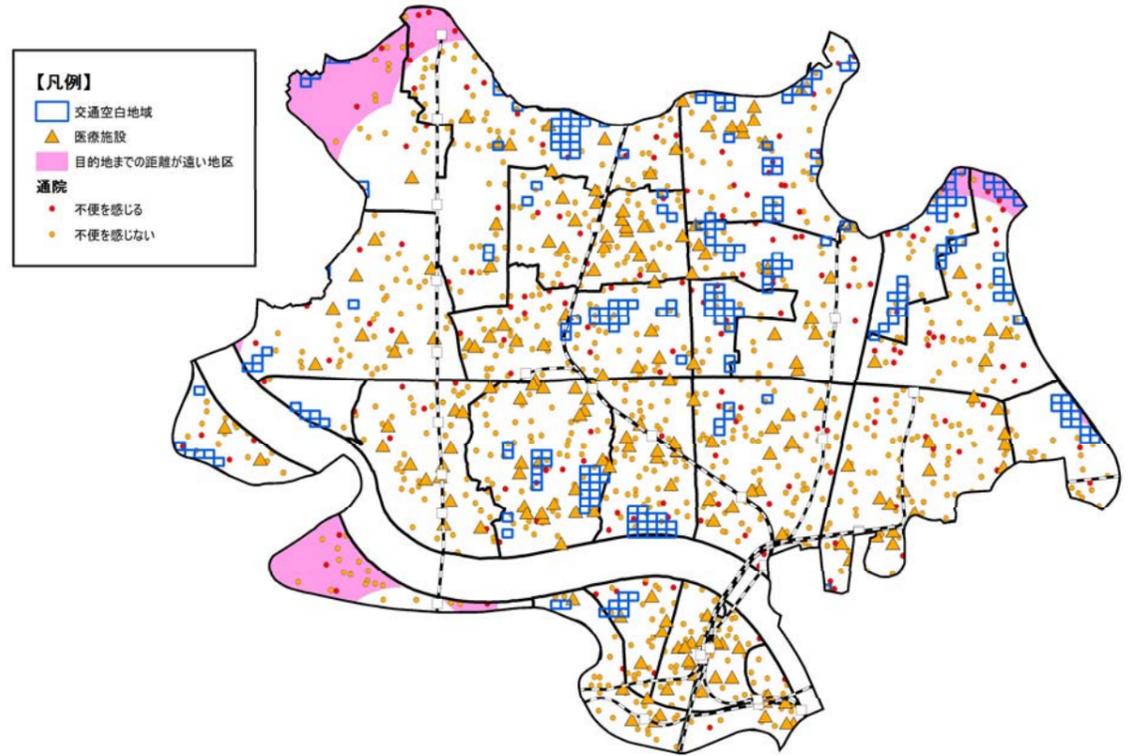
※ 区全体と比較して、需要量の「高い」地区を赤字で表示

地区別の不便度とバス需要について(通院目的)

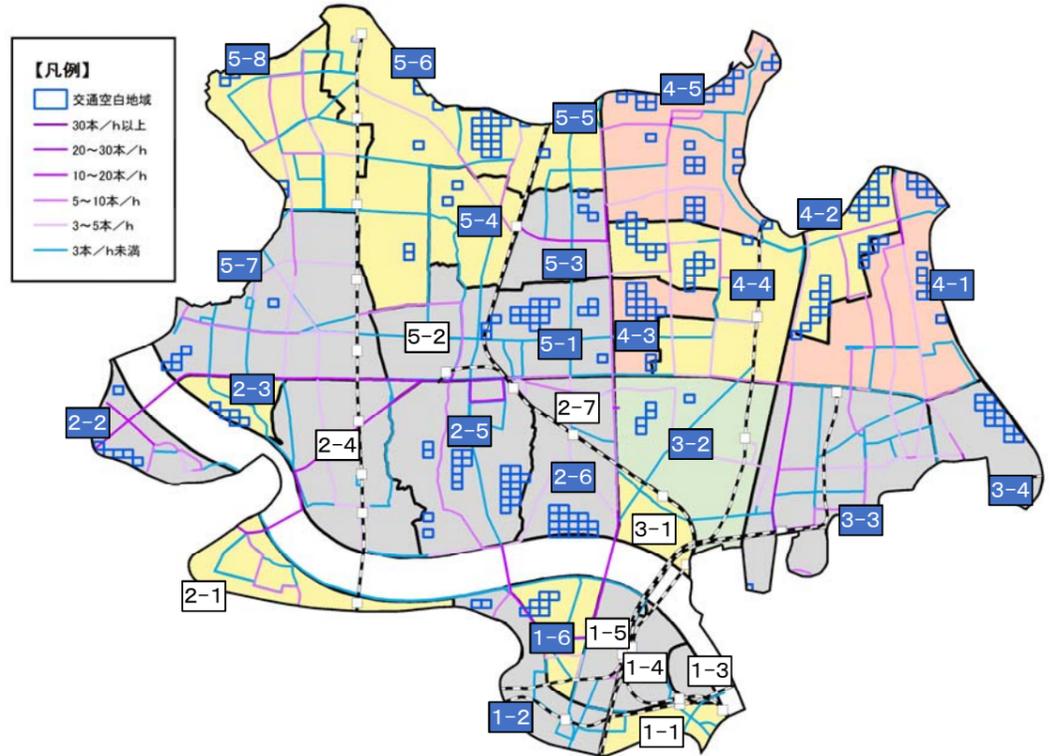
参考資料

通院目的

対策の優先順位の設定



不便度の分類			
		①不便感	
		低	高
②目的地までの距離	大	C	A
	小	D	B



対策方法の分類			
		地区別不便度	
		低	高
需要量地区別	大	Ⅲ	Ⅰ
	小	Ⅳ	Ⅱ

30地区別の対策方法の分類(Ⅰ～Ⅳ)

Ⅰの方が優先度が高い

空白地域	地区名	分類	需要量	バス優先度
有 1.2%	1-2	D	105	Ⅳ
有 2.3%	1-6	B	214	Ⅱ
有 2.3%	2-2	D	0	Ⅳ
有 1.9%	2-3	B	0	Ⅱ
有 8.9%	2-5	D	500	Ⅳ
有 6.2%	2-6	D	107	Ⅳ
有 1.9%	3-2	D	662	Ⅲ
有 0.4%	3-3	D	483	Ⅳ
有 4.7%	3-4	D	127	Ⅳ
有 6.6%	4-1	A	1321	Ⅰ
有 10.9%	4-2	A	300	Ⅱ
有 6.2%	4-3	B	772	Ⅰ
有 7.4%	4-4	B	164	Ⅱ
有 13.6%	4-5	B	725	Ⅰ
有 7.4%	5-1	D	399	Ⅳ
有 1.2%	5-3	D	109	Ⅳ
有 0.8%	5-4	B	107	Ⅱ
有 0.4%	5-5	B	0	Ⅱ
有 10.1%	5-6	A	142	Ⅱ
有 2.7%	5-7	D	496	Ⅳ
有 3.1%	5-8	A	60	Ⅱ
無	1-1	B	0	Ⅱ
無	1-3	D	0	Ⅳ
無	1-4	D	468	Ⅳ
無	1-5	D	266	Ⅳ
無	2-1	A	215	Ⅱ
無	2-4	D	179	Ⅳ
無	2-7	D	0	Ⅳ
無	3-1	B	0	Ⅱ
無	5-2	D	0	Ⅳ
	区全体		526	

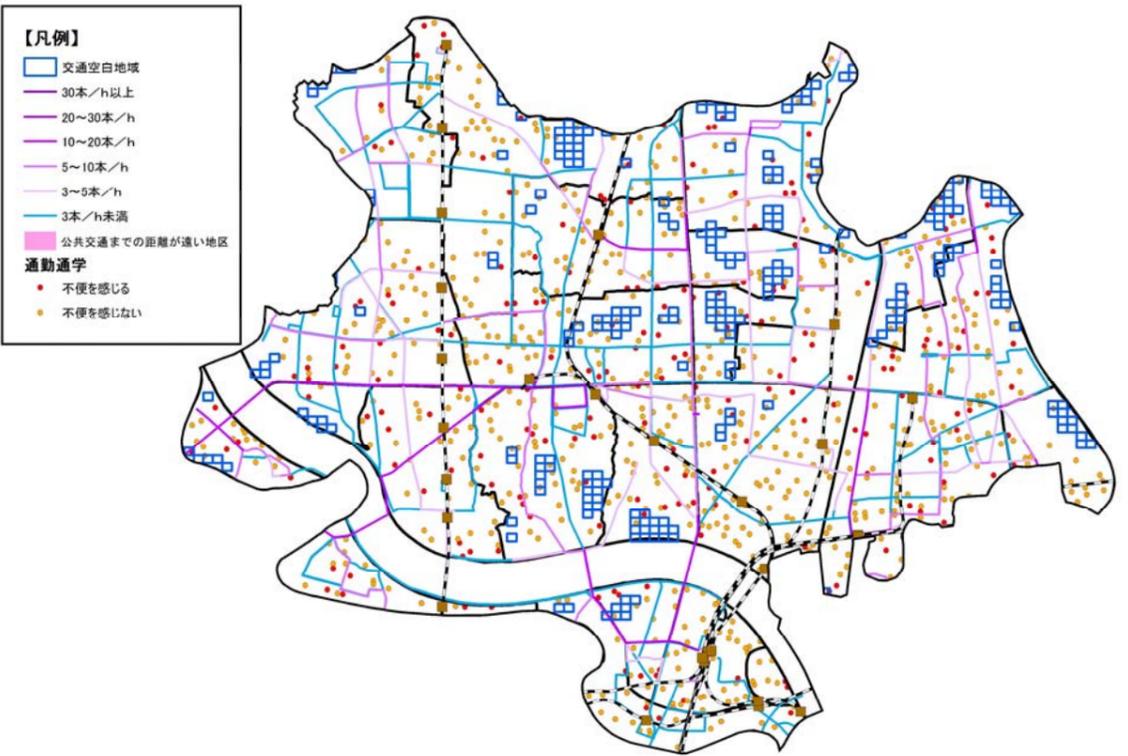
※ 区全体と比較して、需要量の「高い」地区を赤字で表示

地区別の不便度とバス需要について(通勤・通学目的)

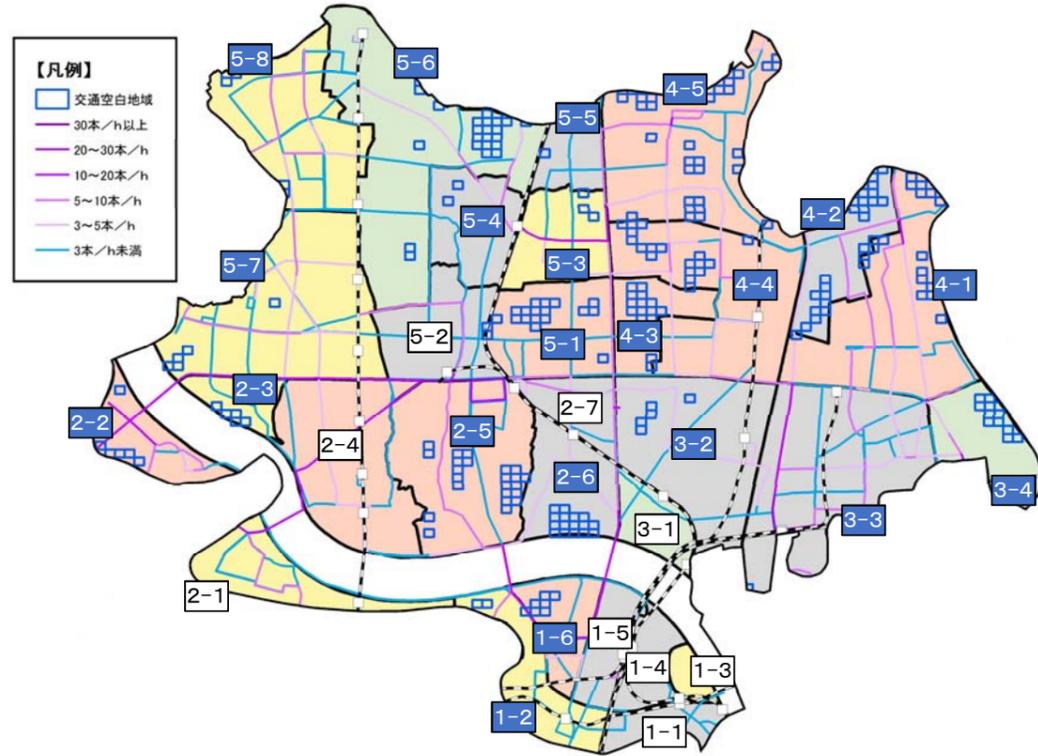
参考資料

通勤・通学目的

対策の優先順位の設定



不便度の分類			
		①不便感	
		低	高
②公共交通までの距離	大	C	A
	小	D	B



対策方法の分類			
		地区別不便度	
		低	高
需要地区別	大	Ⅲ	Ⅰ
	小	Ⅳ	Ⅱ

30地区別の対策方法の分類(Ⅰ～Ⅳ)

Ⅰの方が優先度が高い

空白地域	地区名	分類	需要量	バス優先度	
有	1.2%	1-2	B	0	Ⅱ
有	2.3%	1-6	B	5621	Ⅰ
有	2.3%	2-2	B	2504	Ⅰ
有	1.9%	2-3	B	0	Ⅱ
有	8.9%	2-5	B	3950	Ⅰ
有	6.2%	2-6	D	0	Ⅳ
有	1.9%	3-2	D	1764	Ⅳ
有	0.4%	3-3	D	842	Ⅳ
有	4.7%	3-4	D	2359	Ⅲ
有	6.6%	4-1	B	2852	Ⅰ
有	10.9%	4-2	D	2106	Ⅳ
有	6.2%	4-3	B	4935	Ⅰ
有	7.4%	4-4	B	3397	Ⅰ
有	13.6%	4-5	B	6301	Ⅰ
有	7.4%	5-1	B	3896	Ⅰ
有	1.2%	5-3	B	1870	Ⅱ
有	0.8%	5-4	D	0	Ⅳ
有	0.4%	5-5	D	0	Ⅳ
有	10.1%	5-6	D	2815	Ⅲ
有	2.7%	5-7	B	2297	Ⅱ
有	3.1%	5-8	B	1470	Ⅱ
無		1-1	D	0	Ⅳ
無		1-3	B	0	Ⅱ
無		1-4	D	0	Ⅳ
無		1-5	D	0	Ⅳ
無		2-1	B	0	Ⅱ
無		2-4	B	3039	Ⅰ
無		2-7	D	0	Ⅳ
無		3-1	D	3326	Ⅲ
無		5-2	D	0	Ⅳ
		区全体		2319	

※ 区全体と比較して、需要量の「高い」地区を赤字で表示

公共交通の利用促進の必要性について

参考資料

○居住地におけるMM

○転入者対象MM

[茨城県龍ヶ崎市（2005年～継続中）]
 龍ヶ崎市の転入者、居住者を対象にコミュニティバスの利用促進を主な目的として、ニューズレターの発行、事前調査、事後調査等を実施。
 調査の結果、自動車の利用回数が2割減するなど、公共交通利用促進において大きな効果が示された。これにより、2007年4月より、コミュニティバスの路線図・時刻表を、転入者に配布するキットに加えることとなった。

ニューズレター



バス利用法パンフ



○職場におけるMM

○ノルデ運動

[鳥取県鳥取市（2012年）]
 鳥取市職員、市内事業所等従業員に対して、過度なマイカー依存から公共交通等のバス利用を推進するため、動機付けちらしの配付、路線バス利用者に対しては、路線バス運賃を特別運賃とする施策等を実施。
 2ヶ月で563名が参加表明し、CO2排出量を26.236kg削減。また、地域特性等、政策を推進する上での課題把握のための事後アンケートを行った。

【実施内容】

- ①ノルデ運動（ノーマイカー通勤）参加証
 参加意志を表明した者に対して、ノルデ運動参加証を配布。参加登録者は期間中の実際の取組日数や交通手段などの実績を報告。
- ②路線バスの参加者特別運賃
 参加登録者は通勤経路内の路線バス運賃を特別運賃（片道上限200円）を設定。

動機付けチラシ



○学校におけるMM

○交通スリム化教育

[神奈川県秦野市（2005年～継続中）]
 秦野市の小学校（平成28年度は12校）において、様々な交通手段を考える授業を行った結果、公共交通の大切さ、車利用への考え方等への意識の変化を確認。

【授業の構成】

1. 「座学」
 プロジェクター映像を用いて、自動車の良さや問題点（費用、健康、地球環境などの面から）について考える。
2. 「行動プラン」の作成
 複数の目的地を一巡するために、様々な交通手段（徒歩、自転車、バス、電車、タクシー）を組み合わせ、移動するプランを立てる。
3. 「クルマのかしこい使い方」
 様々な交通手段を組み合わせ移動することの大切さを学習。

授業風景

