

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、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。

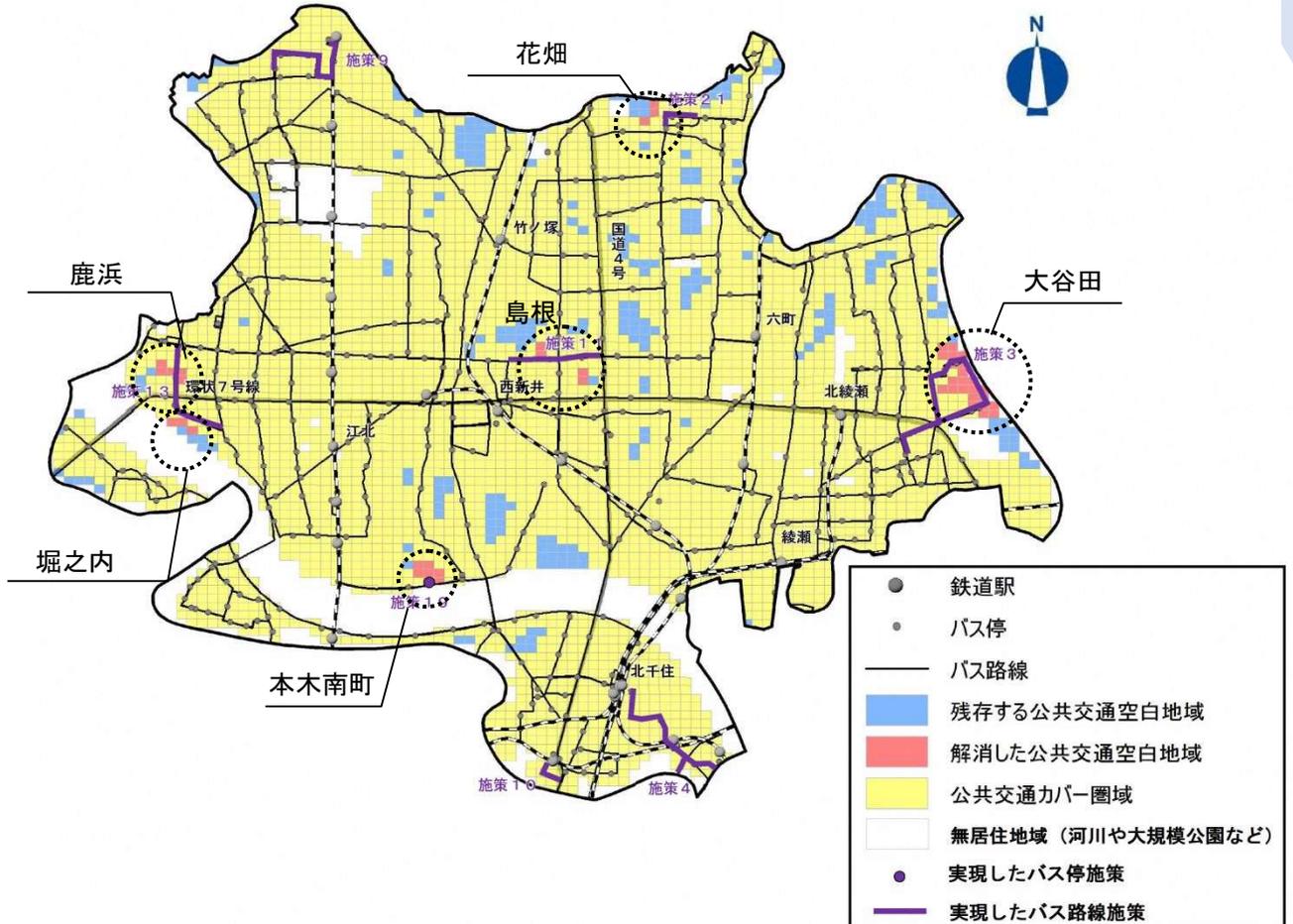
1. **視点1** 公共交通空白地域等への対応

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、かつ、鉄道駅から道路距離 1,000m以上の区域

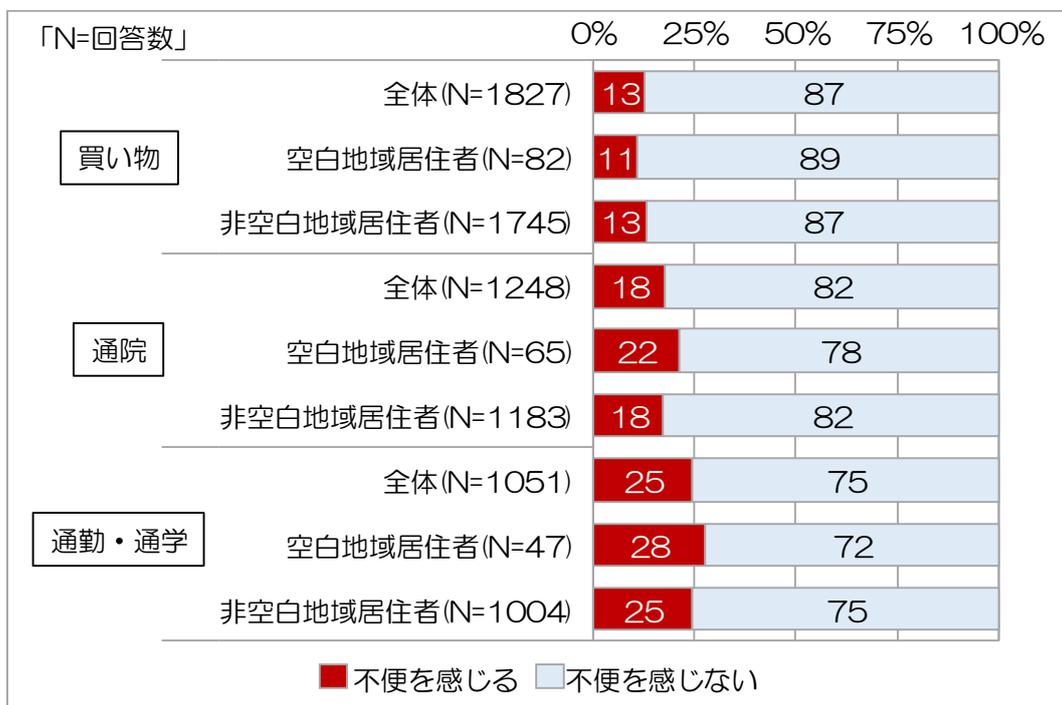
1. 公共交通空白地域等への対応

(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

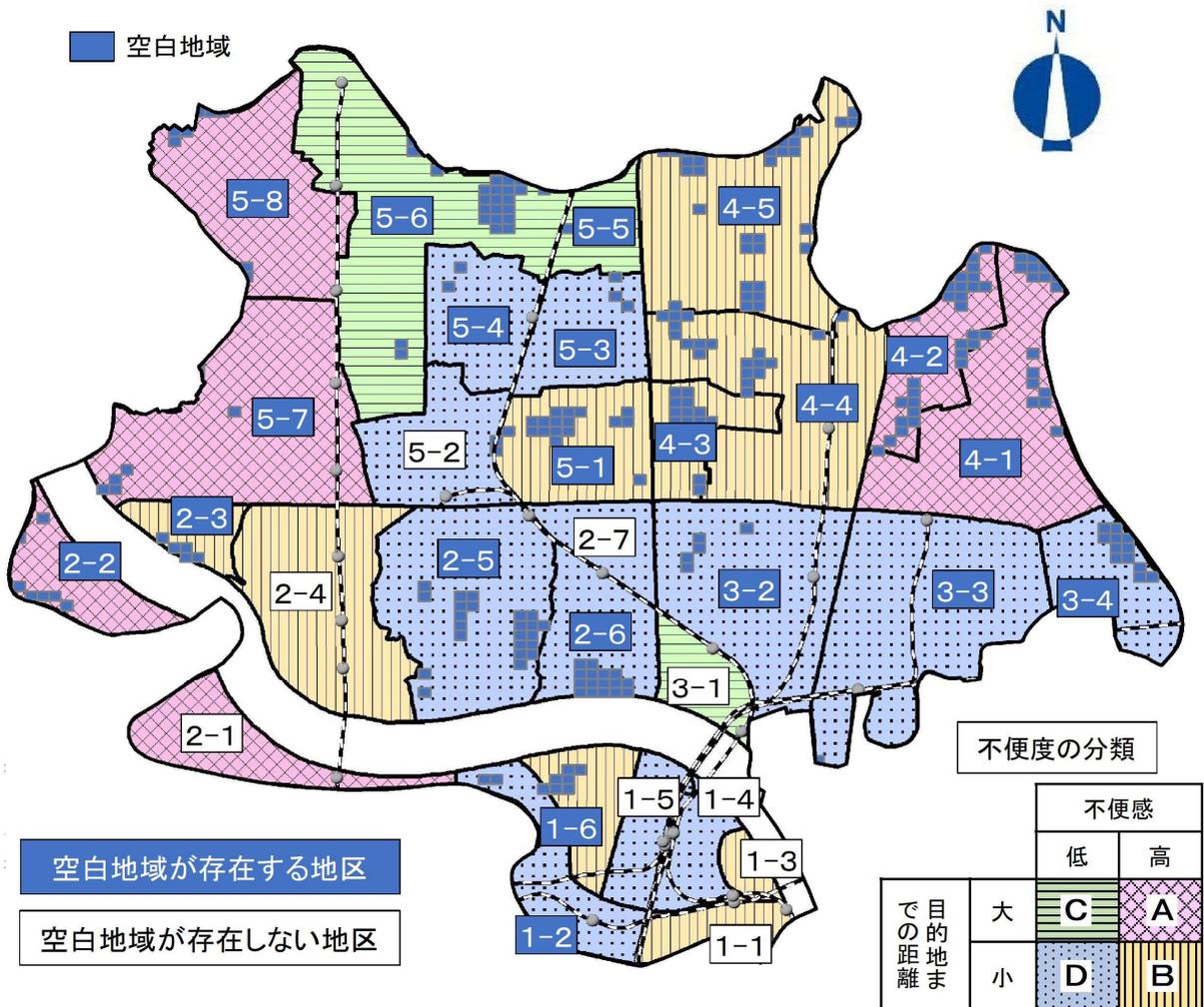
(3) 地区別不便度の分類

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】



2. バス計画路線の見直し

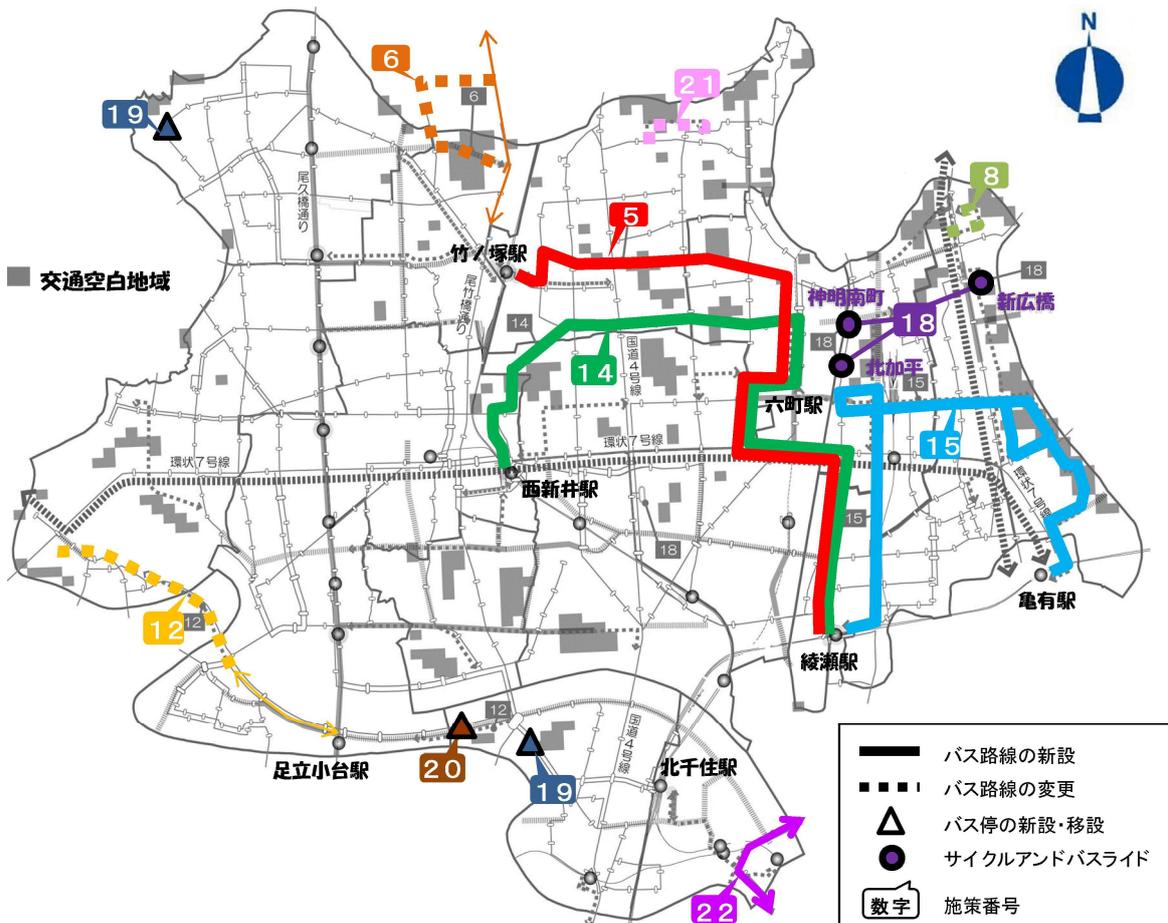
2. 視点2 バス計画路線の見直し

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います。

【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）。

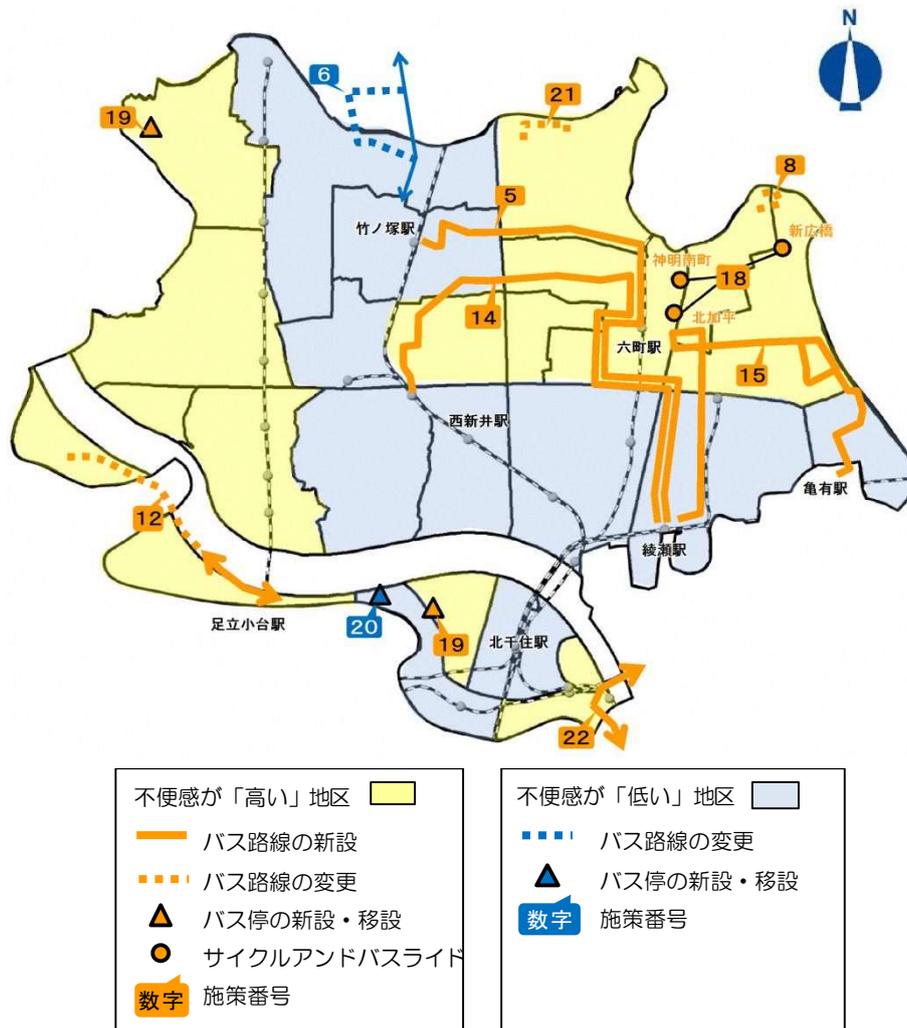
① 不便感が「高い」地区のバス施策

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、交通便利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】



2. バス計画路線の見直し

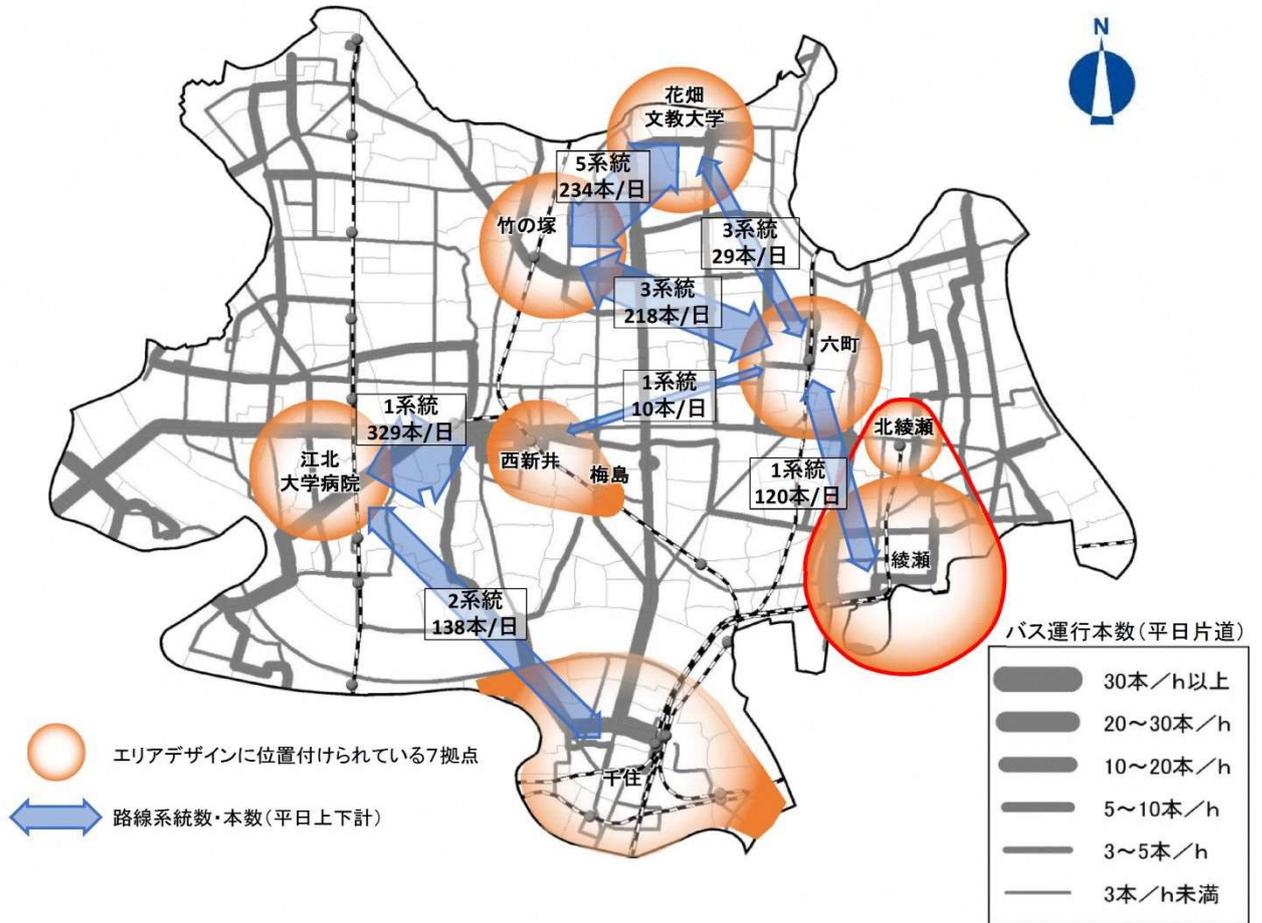
(3) 拠点間バス路線網の現状

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、東西方向について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）。

令和3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、新たな公共公益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(平成30年1月時点)・エリアデザイン地区】



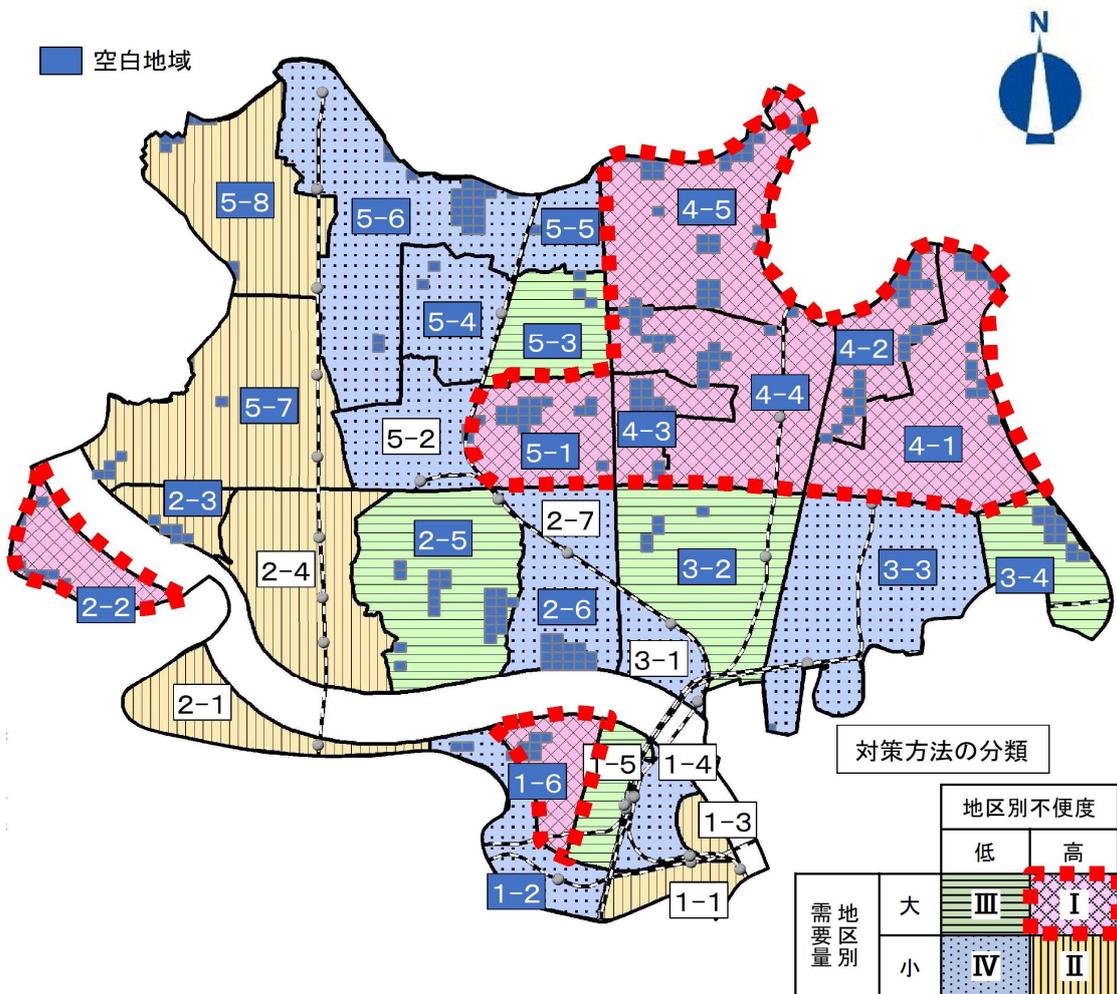
(4) 区民ニーズにあった実効性の高いバス路線の検討

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ことが必要です。

【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. 多様な交通手段の活用

3. 視点3 多様な交通手段の活用

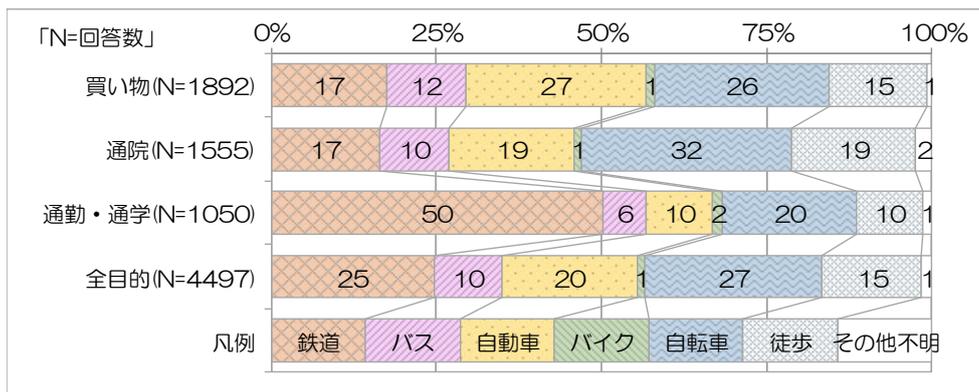
幅広い世代の様々な移動ニーズに対応するためには、定時・定路線、大量輸送の交通手段である「鉄道やバス」以外の交通手段導入の検討が必要となっています。併せて、自転車がより利用しやすくなるよう、走行しやすい道路を整備することなども求められています。

(1) 多様化する移動ニーズ

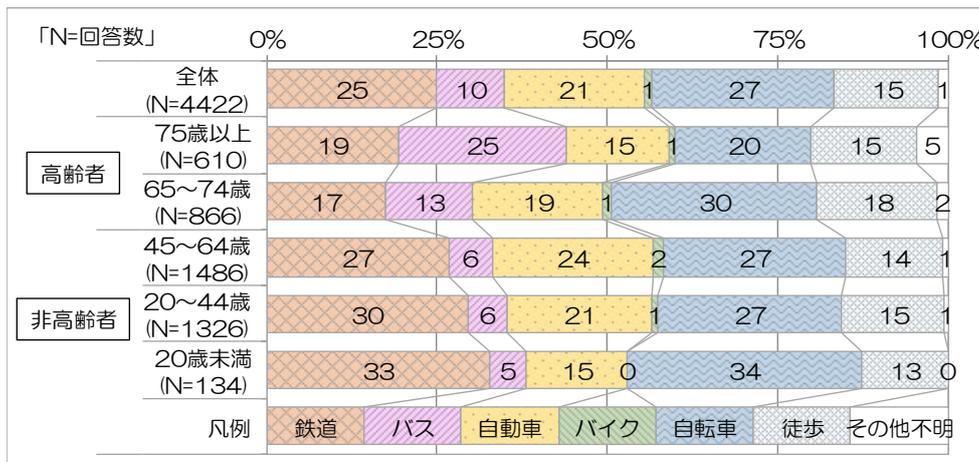
区民の活動目的別の交通手段分担率は、買い物や通院目的では、自動車や自転車、通勤・通学目的では鉄道が高くなっています(図2-8)。

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

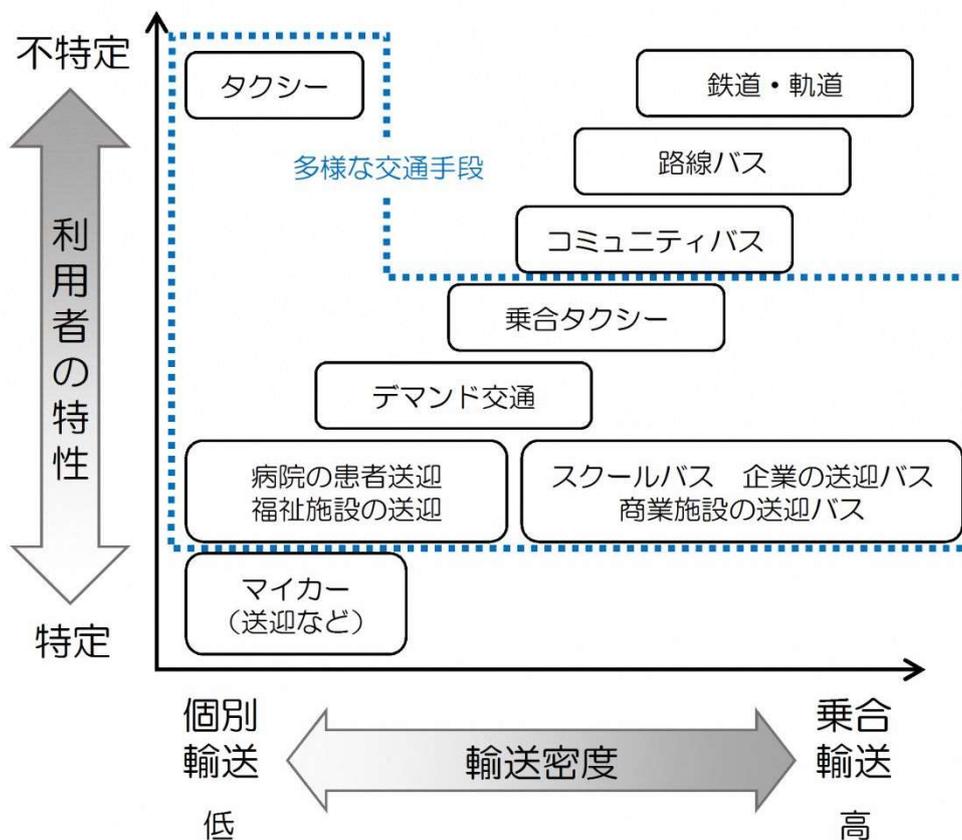
※代表交通手段とは、複数の交通手段を利用した場合、その中の主な交通手段のことであり、優先順位は鉄道、バス、自動車、バイク、自転車、徒歩の順としている。

(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

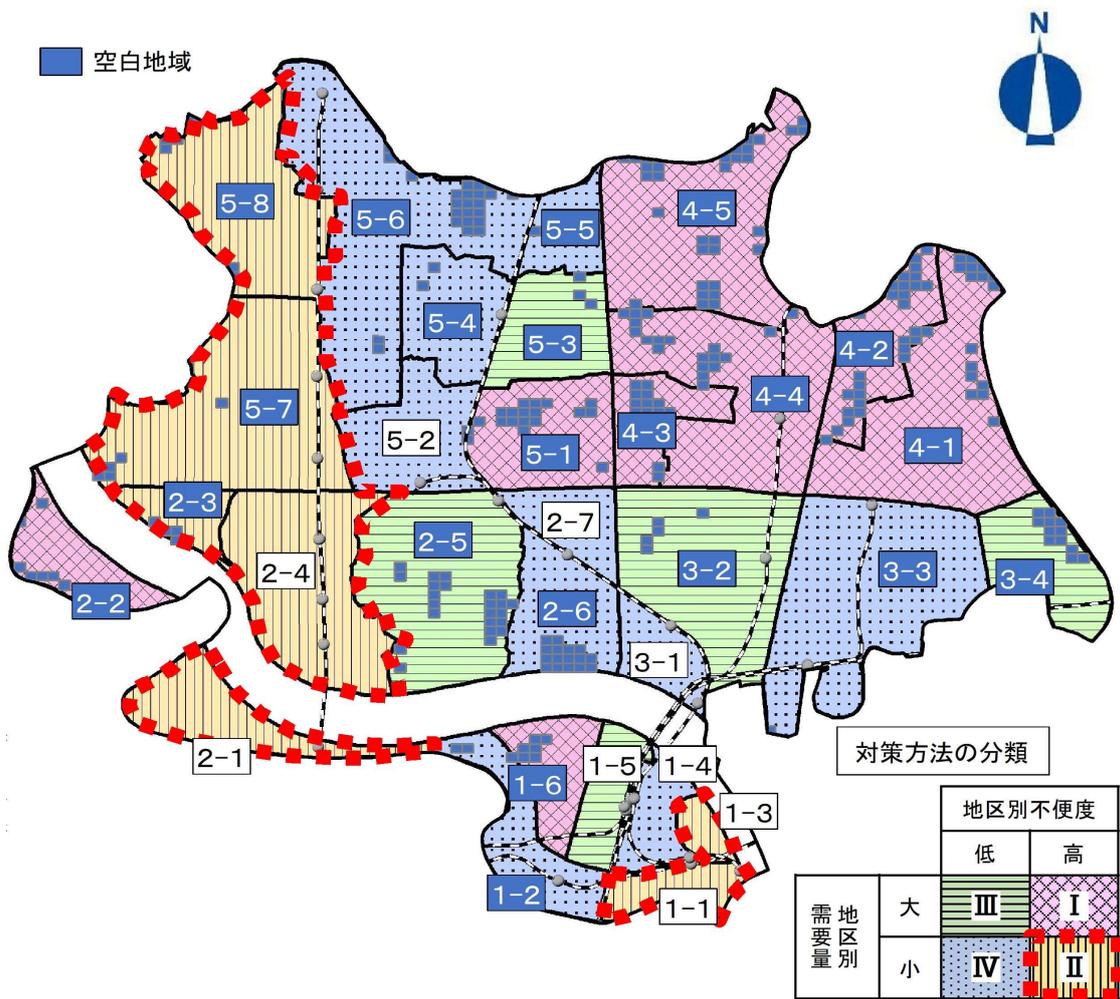
3. 多様な交通手段の活用

(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】

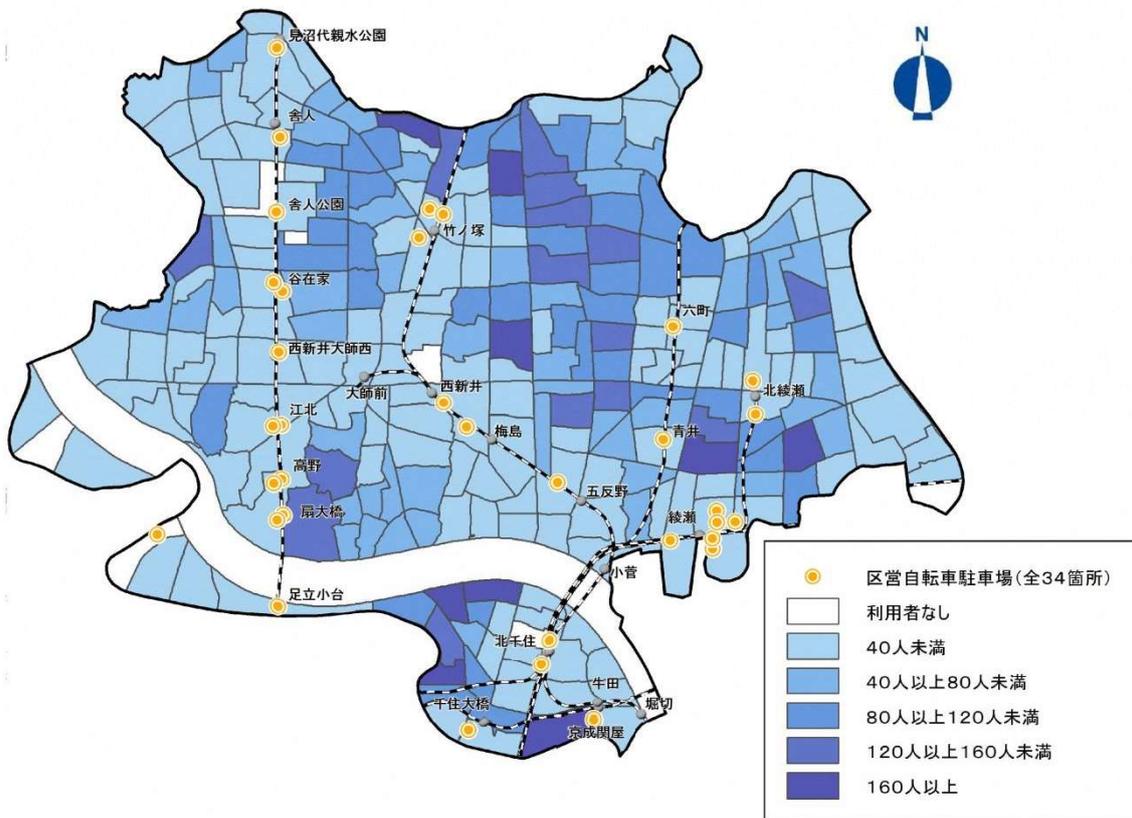


(4) 自転車施策の必要性

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23区中3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. 超高齢社会に対応した交通サービス

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・要介護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%が高齢者となっています。

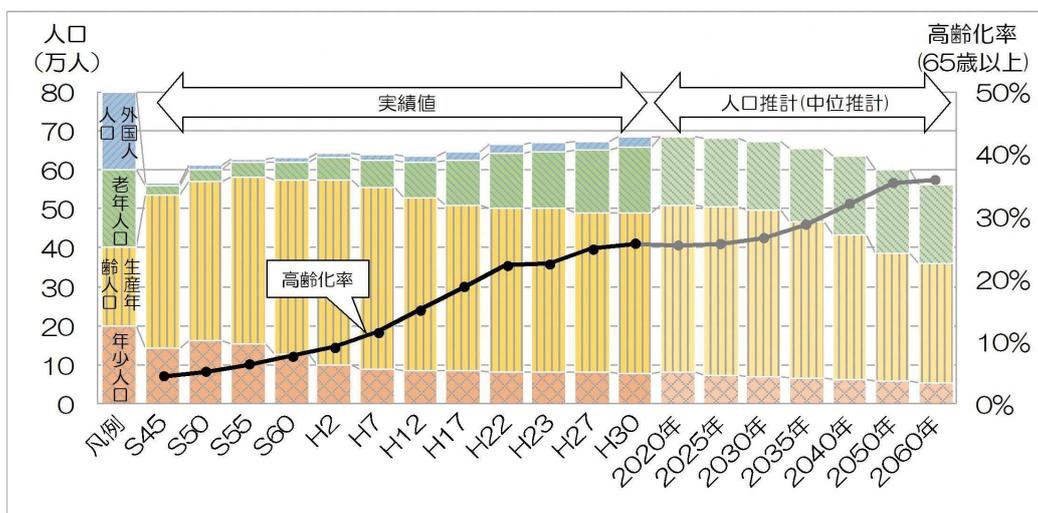
区の高齢者数、高齢化率は、平成23年から平成31年にかけて、24,650人増加、2.9ポイントアップしており、今後も増加が見込まれています(表2-1、図2-13)。高齢化率の分布状況では、35%を超える地区も点在しています(図2-14)。

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31年の足立区の人口変化】

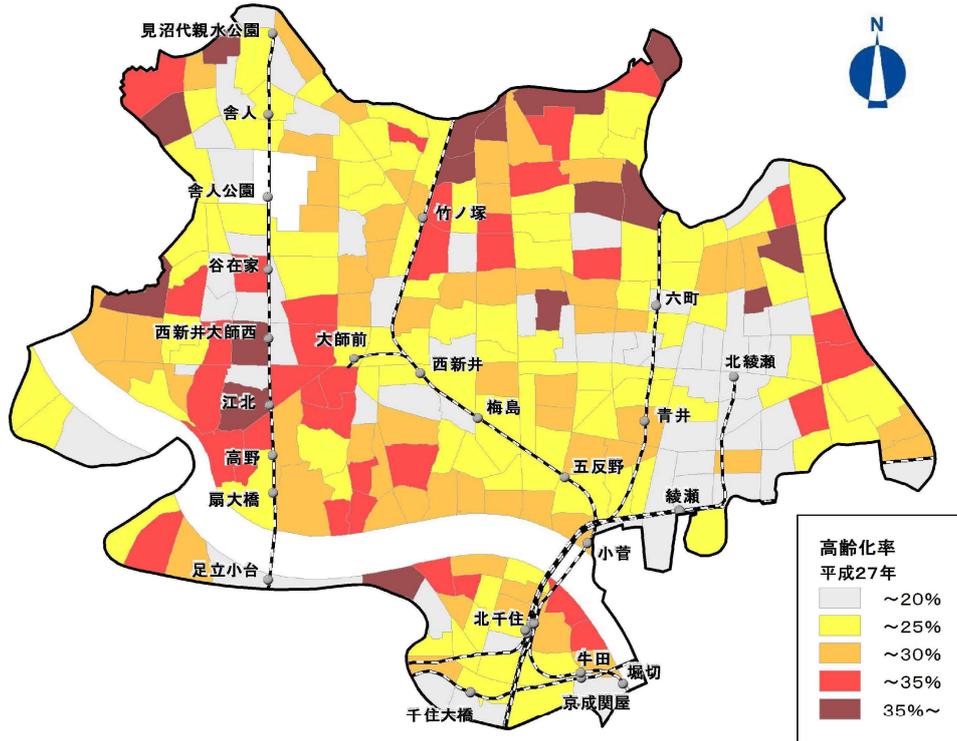
		年少人口 (14歳以下)	生産年齢人口 (15~64歳)	老年人口 (65歳以上)	外国人人口	全人口
平成23年	人	81,482	418,892	144,074	23,443	667,891
	構成比	12.2%	62.7%	21.6%	3.5%	
平成31年	人	76,434	411,648	168,724	31,706	688,512
	構成比	11.1%	59.8%	24.5%	4.6%	

【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】

買い物目的

通院目的

「N=回答数」	0%	25%	50%	75%	100%
高齢者 (N=631)	14		86		
非高齢者 (N=1172)	12		88		
身体的移動困難者 (N=128)	29		71		
非身体的移動困難者 (N=1686)	12		88		
子育て世帯 (N=257)	12		88		
非子育て世帯 (N=1540)	13		87		

■ 不便を感じる □ 不便を感じない

「N=回答数」	0%	25%	50%	75%	100%
高齢者 (N=466)	19		81		
非高齢者 (N=764)	17		83		
身体的移動困難者 (N=130)	44		56		
非身体的移動困難者 (N=1107)	15		85		
子育て世帯 (N=179)	21		79		
非子育て世帯 (N=1048)	17		83		

■ 不便を感じる □ 不便を感じない

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

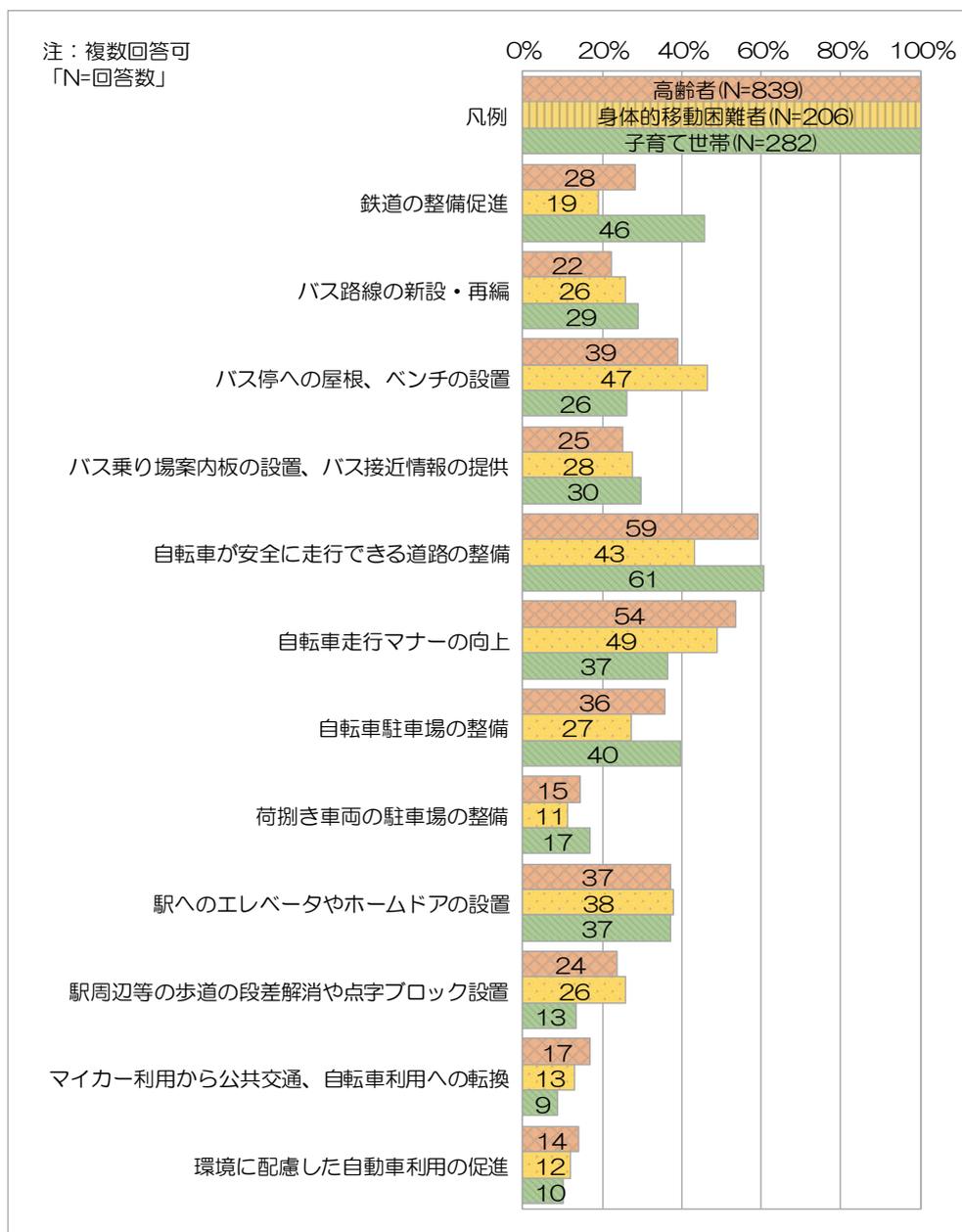
4. 超高齢社会に対応した交通サービス

(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

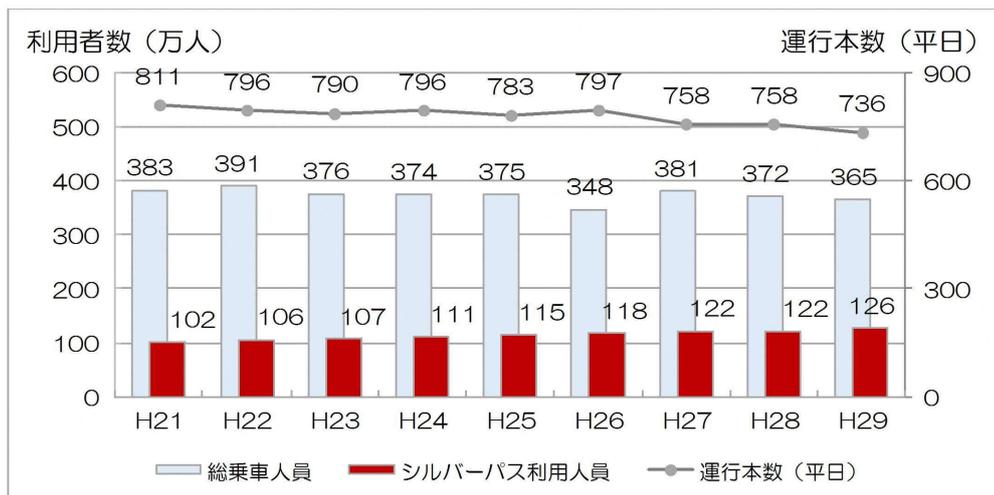
5. **視点5** 公共交通の利用促進

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】

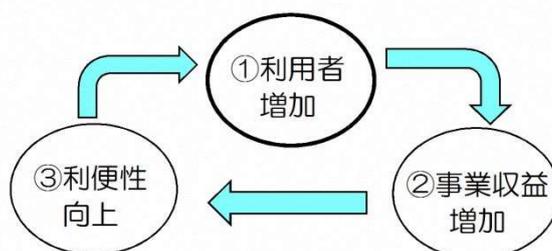


出典：区交通対策課資料

(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

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