

# 参 考 资 料 编

# 目次

<b>1</b>	<b>計画にあたって参考とした計画・数値等</b>	<b>1</b>
(1)	社会情勢や交通を取り巻く環境の変化	1
(2)	上位計画・関連計画との整合性・連携	1 5
(3)	エリアデザインによる新たな取り組み	1 9
(4)	前計画に基づく取り組み成果	2 0
<b>2</b>	<b>計画策定にあたっての検討結果</b>	<b>2 4</b>
(1)	不便度・対策方法の分類	2 4
(2)	区民意識調査結果	2 6
<b>3</b>	<b>策定経緯</b>	<b>3 1</b>
(1)	足立区総合交通計画改定協議会による検討経緯	3 1
(2)	事業者部会・利用者部会による検討経緯	3 2
	<b>用語集</b>	<b>3 3</b>

1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

(1) 社会情勢や交通を取り巻く環境の変化

1) 交通網や交通基盤の変化

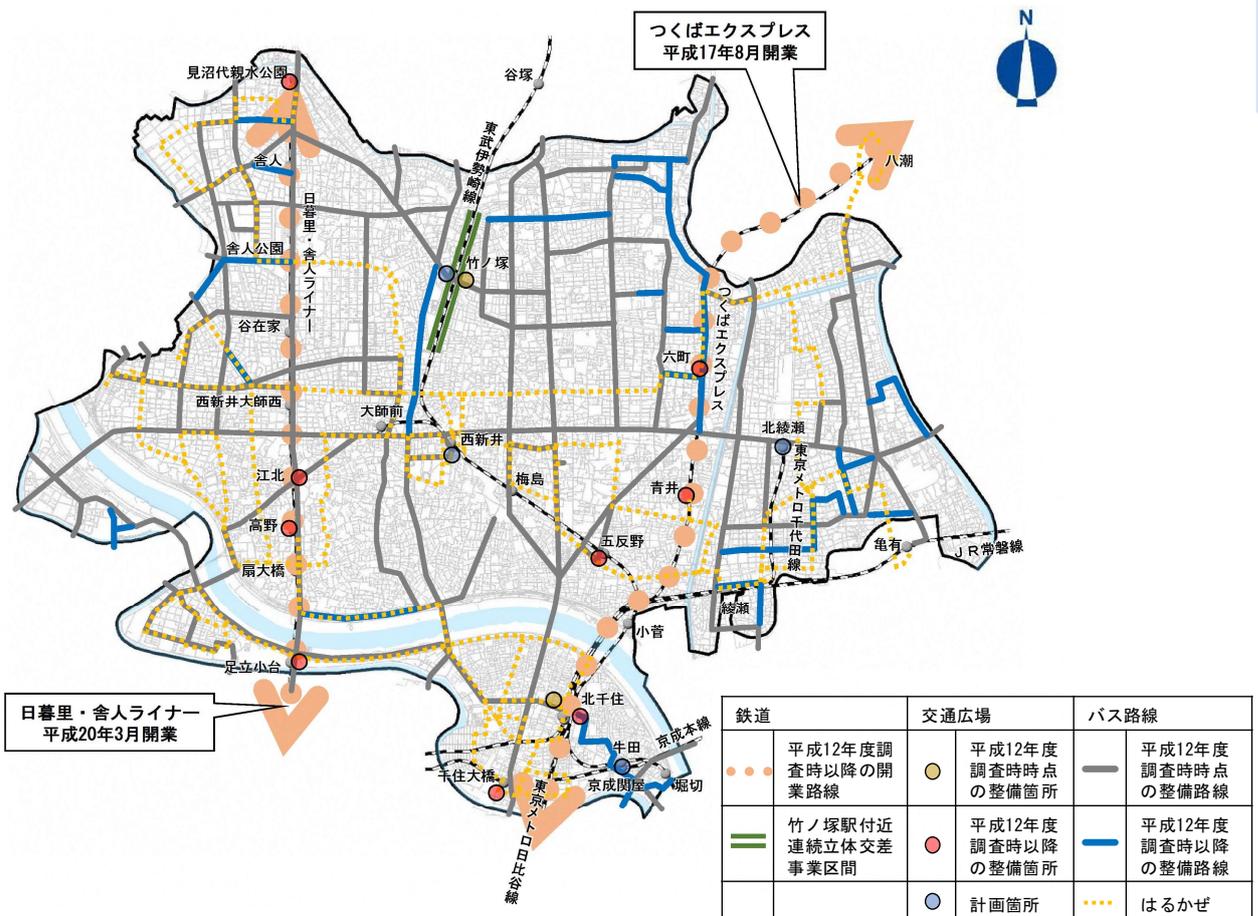
① 鉄道網・バス路線網

鉄道網は主に南北方向に縦断する形で整備されており、日暮里・舎人ライナー、東武伊勢崎線、東京メトロ日比谷線、つくばエクスプレス、東京メトロ千代田線、JR常磐線が配置され、南部地域を横断する形で京成本線が配置されており、区内には24の駅があります。

駅前に交通広場が整備されています。

路線バスやはるかぜは、鉄道駅の駅前広場を中心に発着しています。

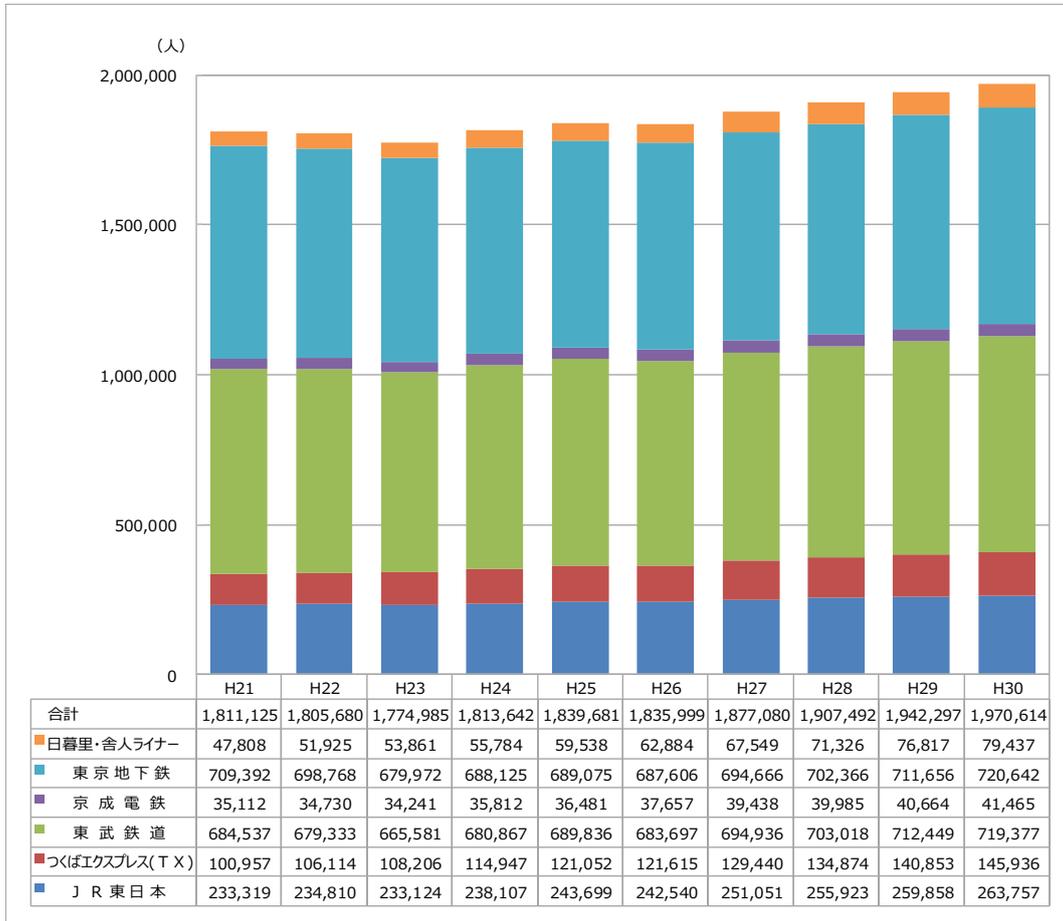
【参考図1-1 鉄道網・バス路線網・駅前広場の整備状況】



# 1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

区内の鉄道駅の利用者数（駅乗降客数）は、平成 30 年度で約 197.0 万人となっており、近年増加傾向にあります。

【参考図 1－2 足立区内の鉄道会社別利用者数の推移】



出典：数字で見る足立（令和元年版）「鉄道一日平均乗降客数」

1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

② 都市計画道路

平成 29 年 4 月時点で、区内には約 161.2 km の都市計画道路が計画されており、このうち事業中を含めて完成している道路が約 132.6 km で整備率は約 82.2% となっています。

【参考図 1-3 都市計画道路の整備状況】



出典：区街路橋りょう課資料

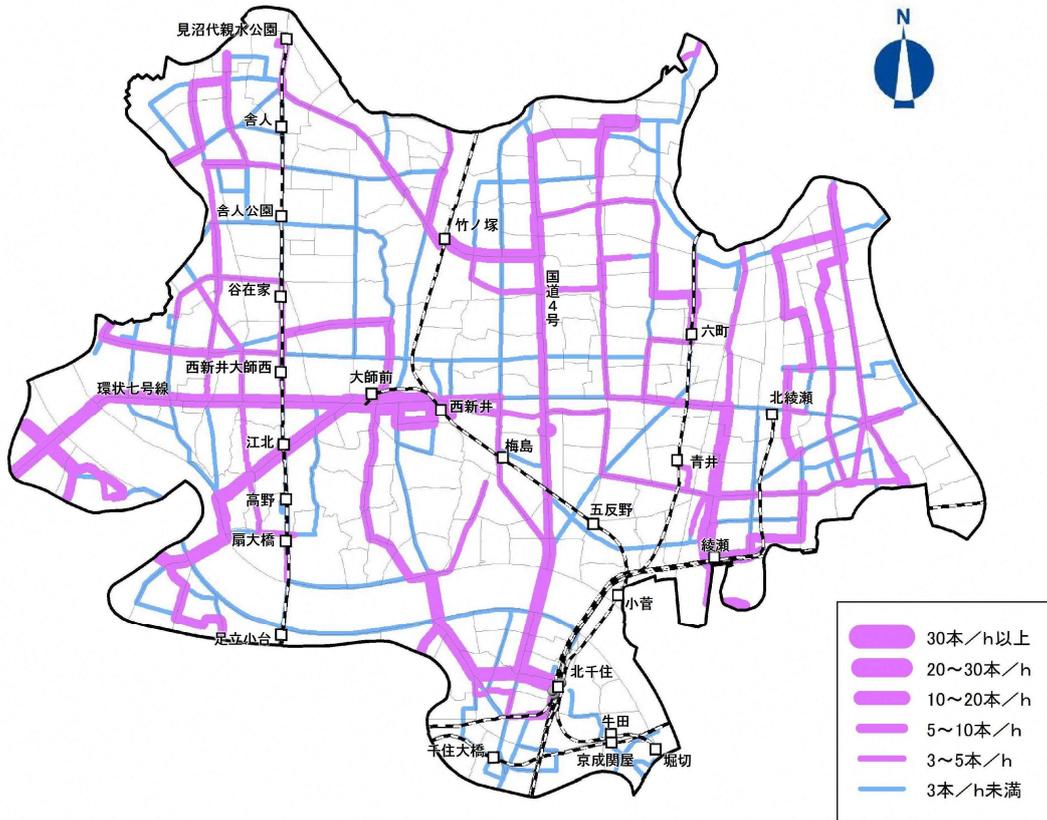
足立区内延長	事業済延長	事業中延長	未事業延長	事業済率 (事業中含む)
161,220m	121,342m	11,219m	28,659m	82.2%

出典：足立区都市計画図（平成 29 年 4 月）

# 1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

足立区の公共交通網は、南北方向に鉄道が多く、東西方向はバス路線に依存しているものの、便数に差が生じているのが現状となっています。

【参考図1-4 バス路線網の運行本数（平日片道）】



### ③ 自転車駐車場

主に鉄道駅周辺に多く整備されていますが、宮城二丁目バス停など、サイクルアンドバスライド用の自転車駐車場も整備されています。

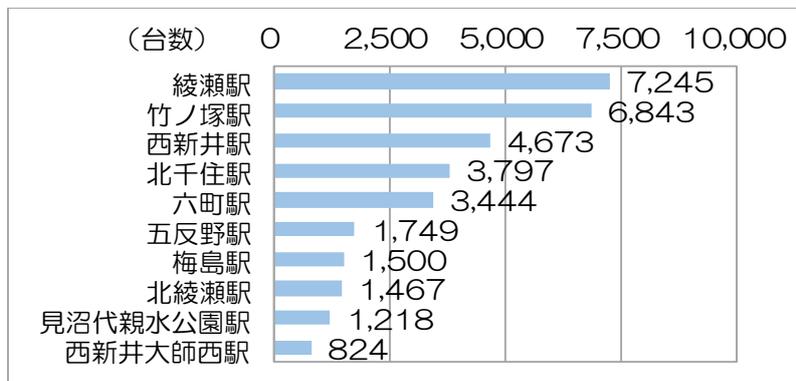
【参考図 1-5 区営自転車駐車場の整備状況】



出典：足立区HP「自転車駐車場一覧」

鉄道駅別の自転車乗入台数は、「綾瀬駅」、「竹ノ塚駅」、「西新井駅」、「北千住駅」、「六町駅」が上位となっています。

【参考図 1-6 駅別の自転車乗入台数（上位 10 駅）】



出典：区交通対策課資料（平成 29 年 10 月時点）

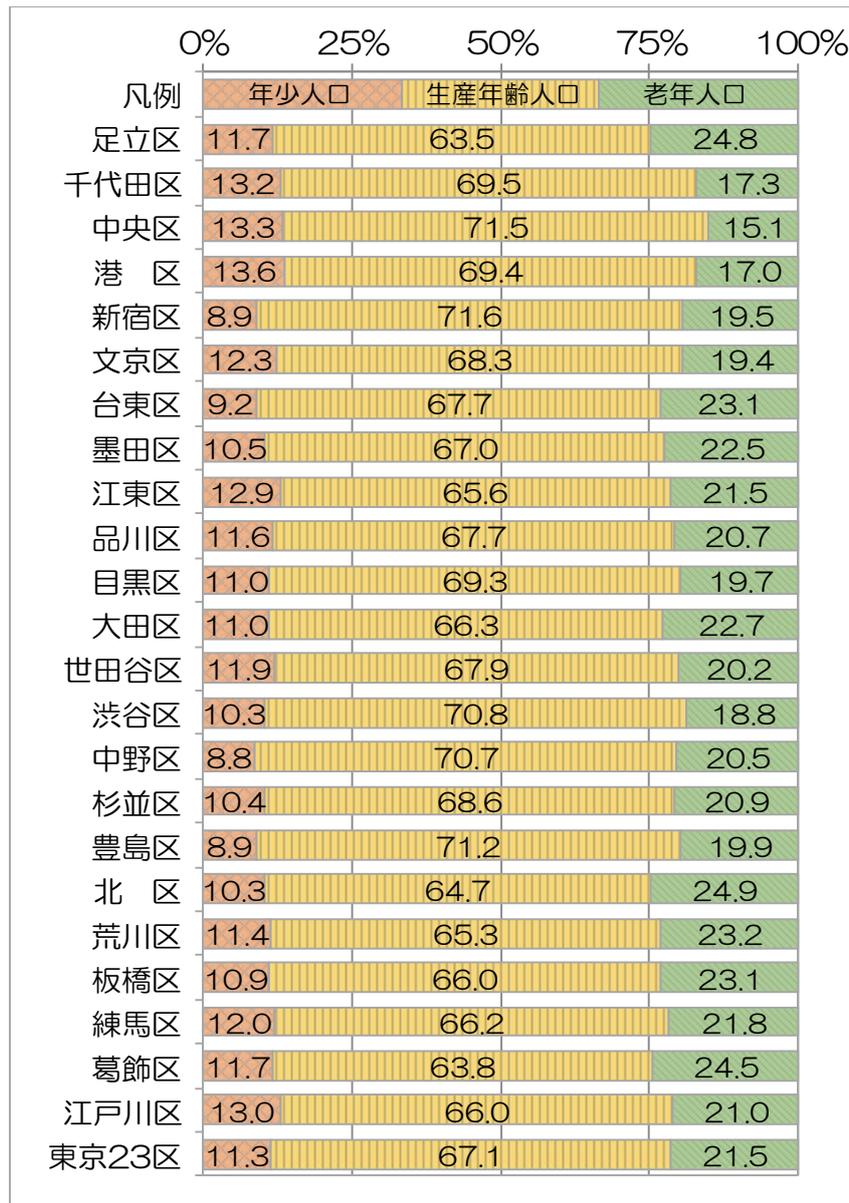
1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

2) 社会情勢

① 人口構成

23区における足立区の人口構成は、高齢化率は2番目に高く、生産年齢人口比率は最下位となっています。

【参考図1-7 23区における人口構成比率】

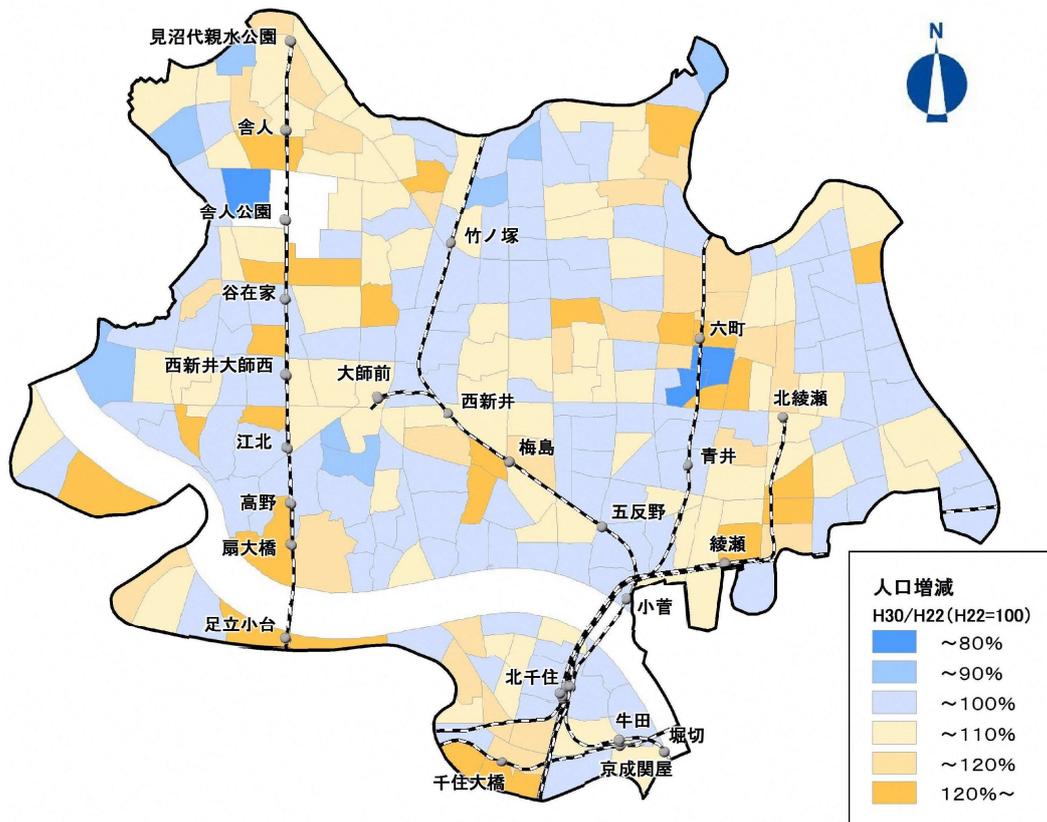


出典：東京都の統計「年齢3区分別人口（平成31年1月）」

1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

平成 22 年と平成 30 年を比較すると、駅周辺を中心に人口が増加しています。

【参考図 1-8 人口増減率】



出典：平成 22 年、平成 30 年の足立区住民基本台帳

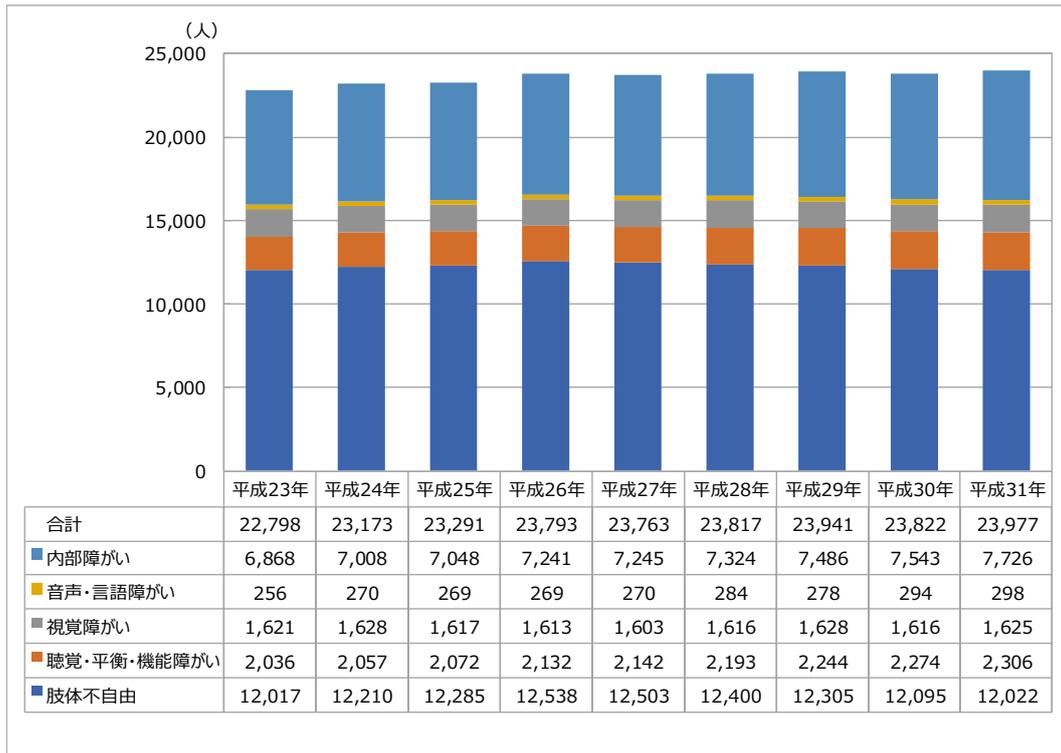
# 1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

## ② 移動制約者等の状況

### ②-1 身体障がい者

区内の身体障害者手帳の保持者は、平成31年4月現在で約24,000人となっています。

【参考図1-9 身体障害者手帳保持者数の推移】



出典：数字で見る足立（令和元年版）

「身体障がい者名簿登録数（身体障害者手帳保持者）」

交通に関する区民意識調査では、外出時に介助者が必要など、制約がある人は約3%存在しています。

【参考表1-1 外出困難度】

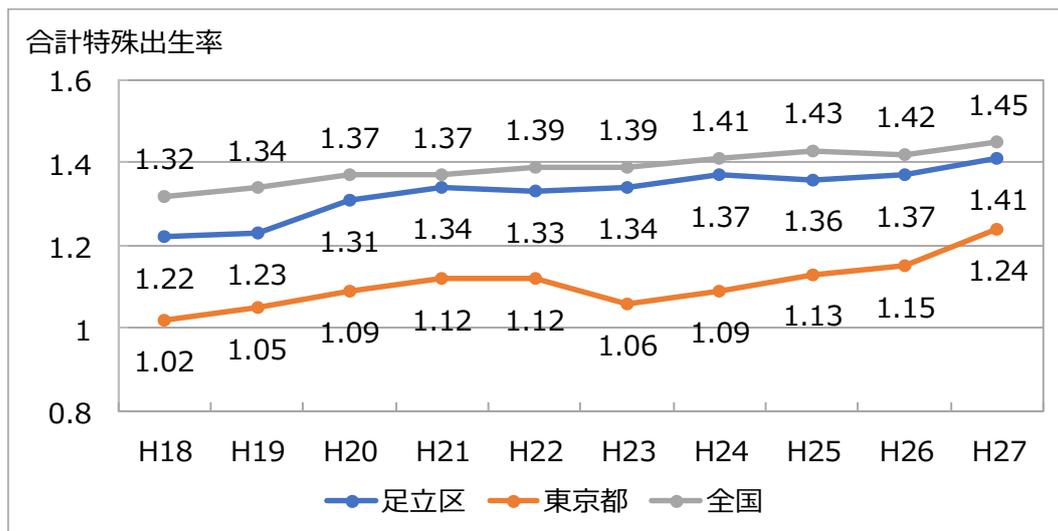
回答数=2,293	構成比率
困難ではない	89.1%
多少困難であるが、一人で外出できる	7.9%
一部で介助者が必要	1.0%
常に介助者が必要	1.5%
基本的に外出できない	0.5%

出典：平成29年度交通に関する区民意識調査

②-2 子育て世帯

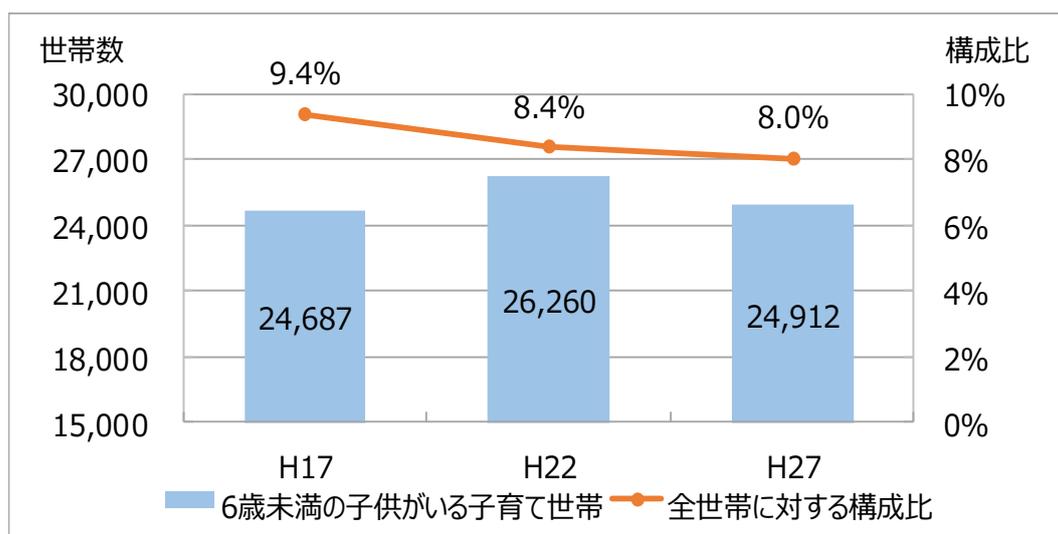
子育て環境についてみると、合計特殊出生率（※1）は近年増加傾向にあります。一方、子育て世帯（※2）数は減少傾向となっています。

【参考図1-10 合計特殊出生率の推移（足立区・東京都・全国）】



出典：人口動態統計（東京都福祉保健局）

【参考図1-11 子育て世帯数及び構成比率の推移】



出典：各年国勢調査（足立区）

（※1）合計特殊出生率とは、1人の女性が生涯に産むことが見込まれる子供の数を示す指標である。

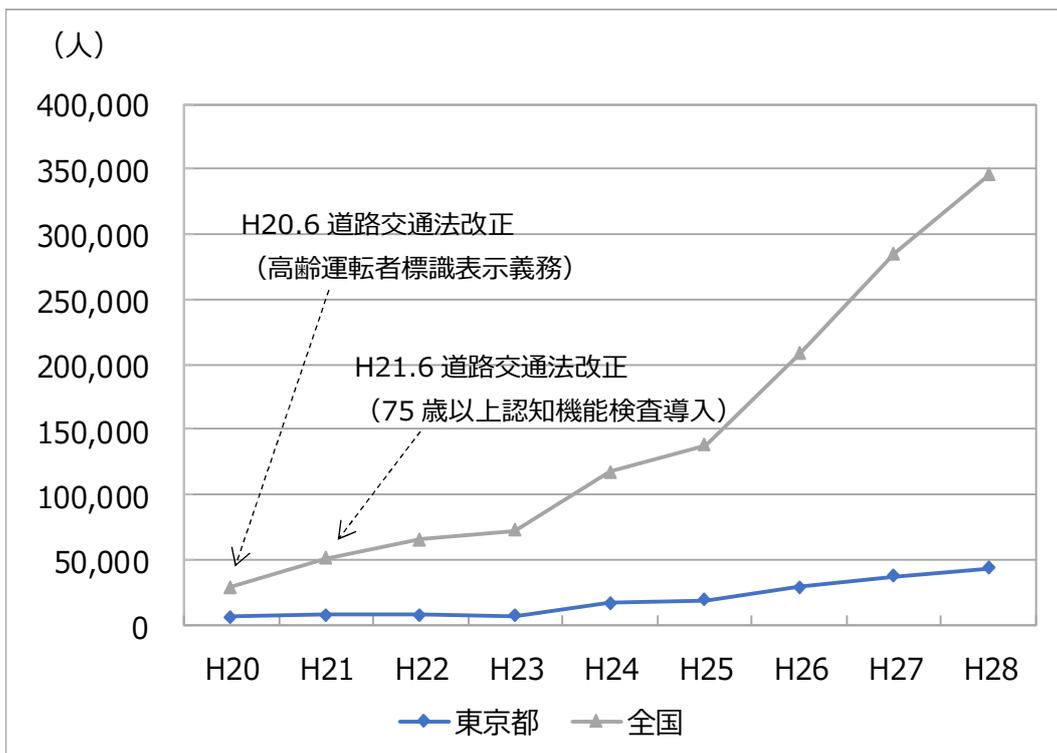
（※2）6歳未満の子供がいる世帯を子育て世帯とした。

# 1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

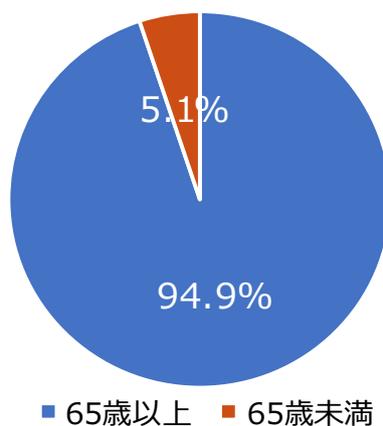
## ②-3 免許返納者

全国的な傾向として、自動車運転免許を自主的に返納する人が増加傾向にあり、そのうち、約95%が65歳以上の高齢者となっています。

【参考図1-12 運転免許返納者の推移（全国及び東京都）】



【参考図1-13 免許返納者の構成比】

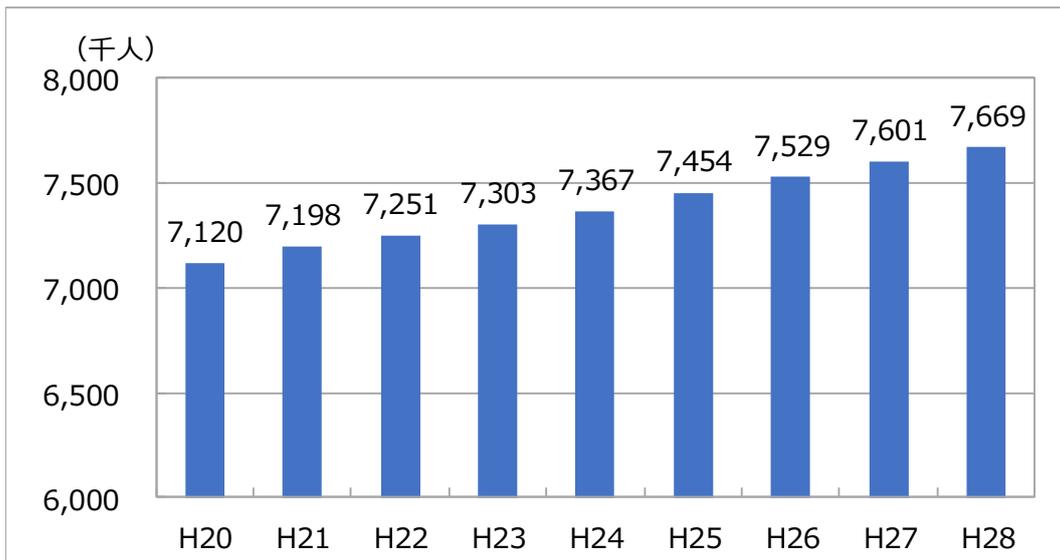


出典：運転免許統計（警視庁）

③ 免許・自動車保有の状況

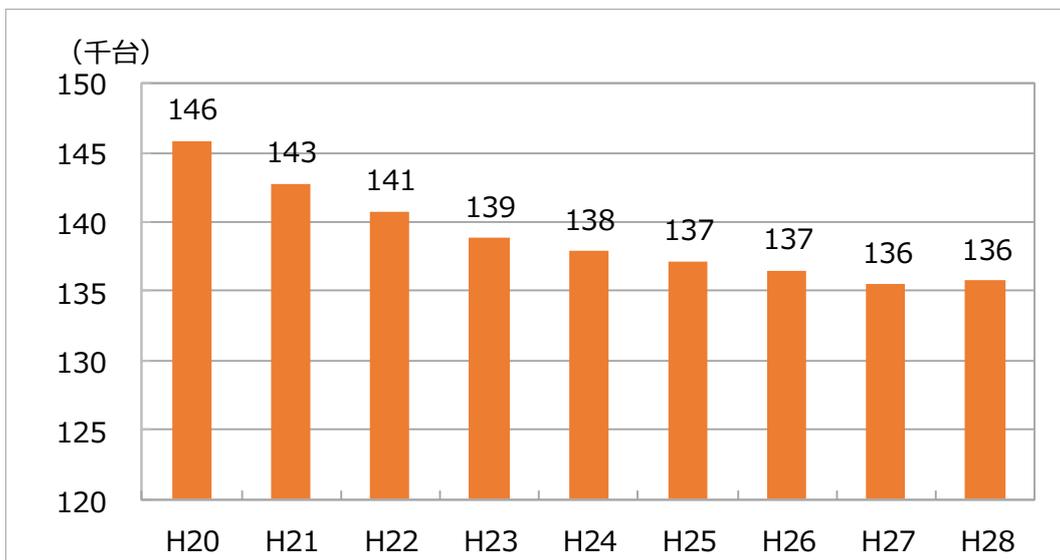
東京都内の自動車運転免許保有者数は増加傾向にある一方、足立区の自家用・乗用自動車の保有車両数は減少傾向となっています。

【参考図1-14 運転免許保有者数の推移（東京都）】



出典：運転免許統計（警視庁）

【参考図1-15 保有車両（自家用・乗用）数の推移（足立区）】



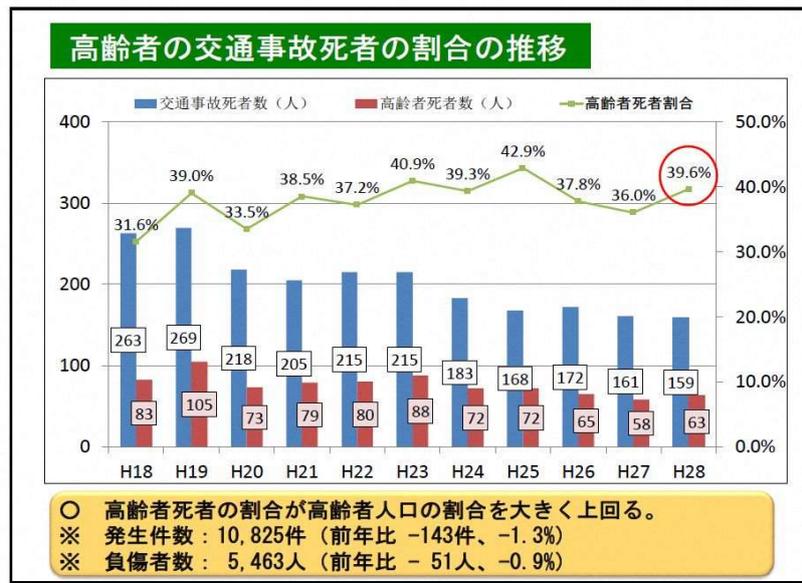
出典：国土交通省関東運輸局の統計

# 1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

## ④ 事故関連

平成 28 年度の東京都内の交通事故死者数のうち、39.6%が高齢者となっています。

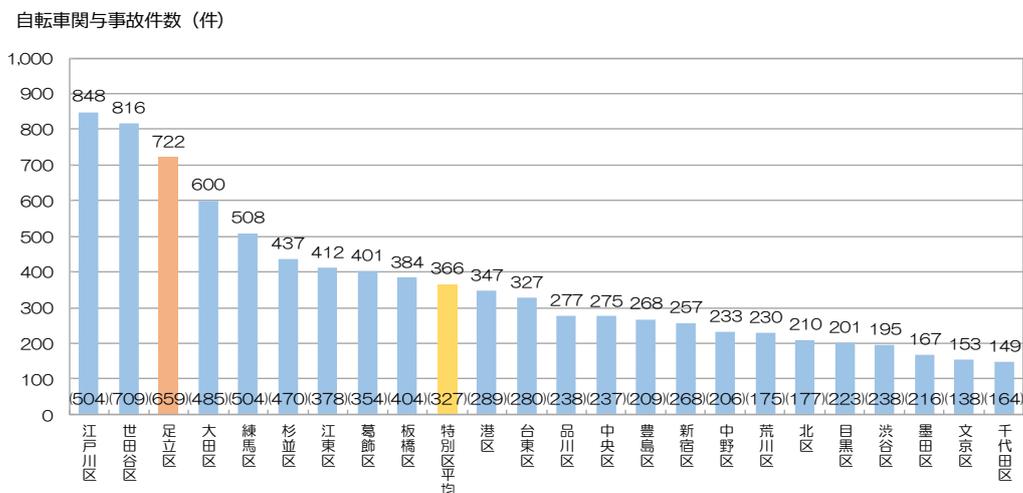
【参考図 1 - 16 高齢者の交通事故死者の割合の推移】



出典：東京都における交通事故の現状（H29.3 警視庁）

自転車利用の多い足立区では、自転車が関与した事故件数が 23 区の中で3番目に多くなっています。

【参考図 1 - 17 平成 30 年の自転車関与事故件数（23 区比較）】



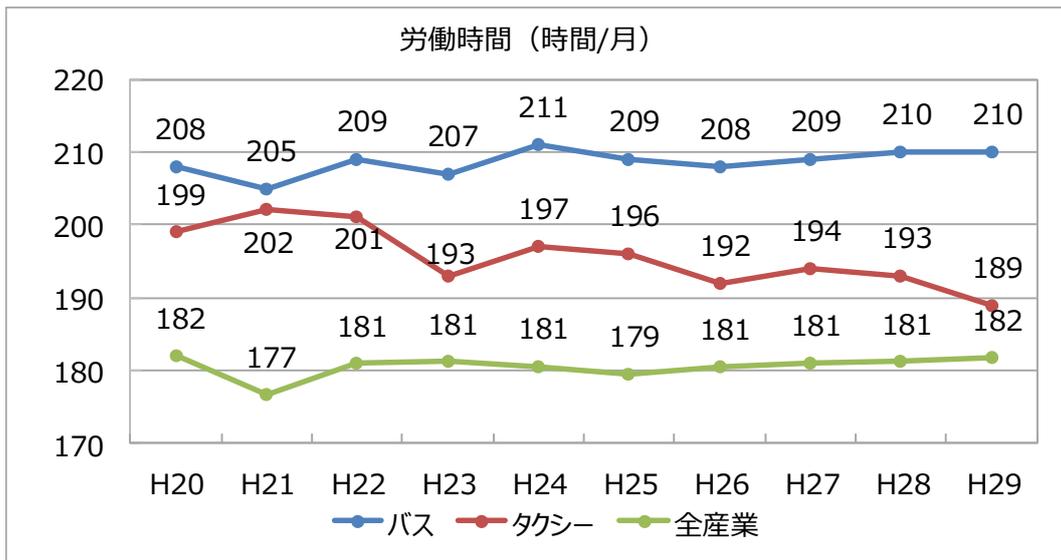
出典：都内自転車の交通事故発生状況（平成 30 年 警視庁）

※ ( ) 内数値は過去 3 年の平均値

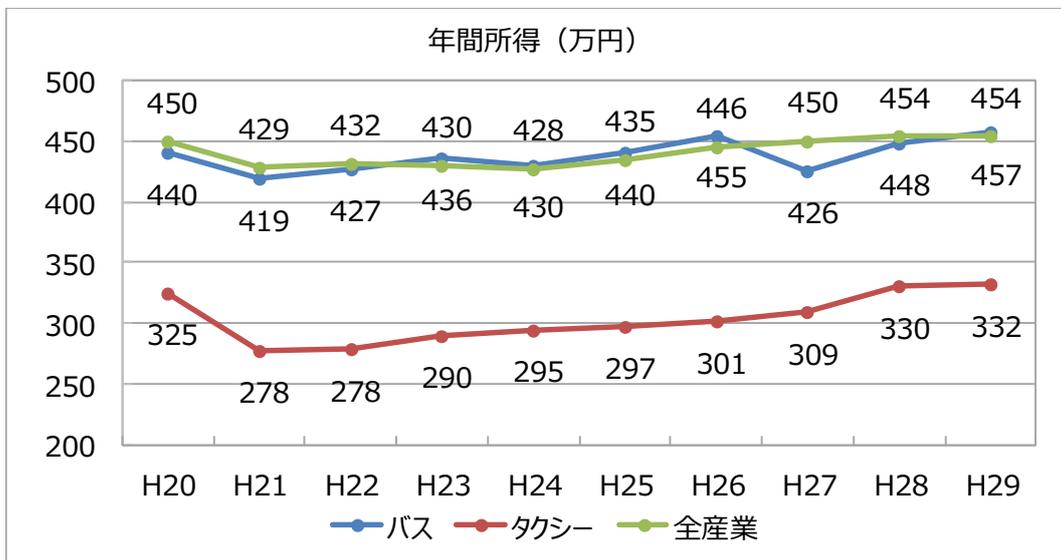
3) 交通事業の実態

バス業界は全産業と比較して労働時間が長いにもかかわらず、年間所得額が同程度であるなど、労働条件は厳しい状況にあります。

【参考図1-18 バス・タクシー業界の労働時間の推移】



【参考図1-19 バス・タクシー業界の年間所得の推移】



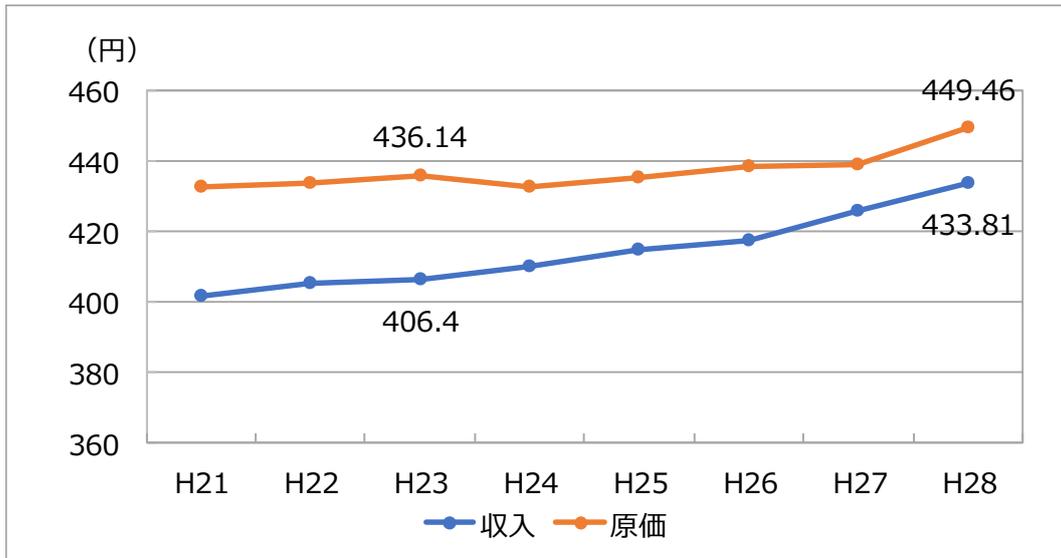
出典：各年の賃金構造基本統計調査（全国）

## 1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

足立区を含む京浜地区の乗合バス事業の収入と原価をみると、原価が収入を上回っており、厳しい運営状況が続いているものと考えられます。

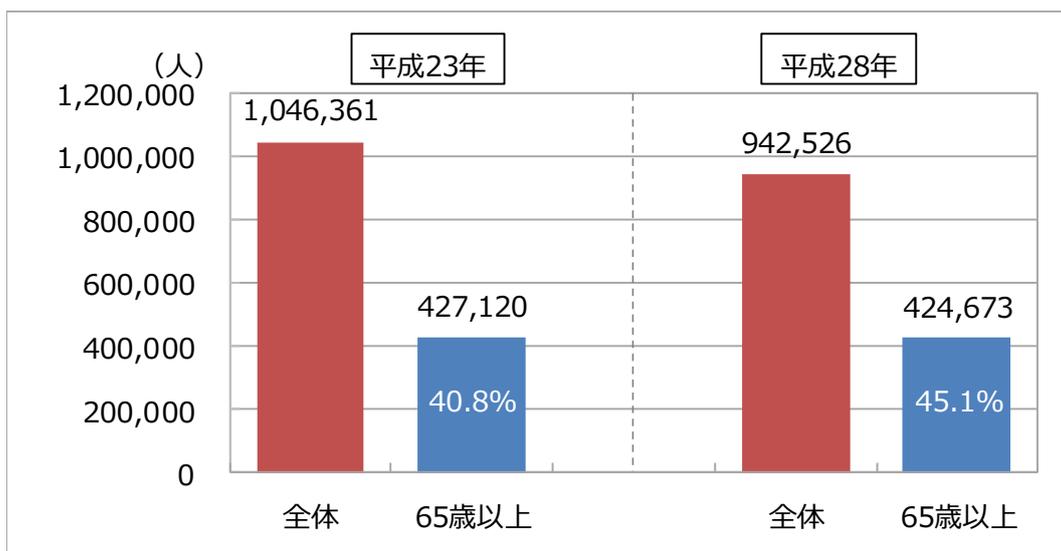
大型二種免許保有者数の減少及び高齢化が進展しており、バス運転手が確保しにくい状況となっています。

【参考図 1－20 実車走行キロ当たり収入と原価の推移（京浜地区）】



出典：乗合バス事業の収支状況について（国土交通省）

【参考図 1－21 大型二種免許保有者数等の推移】



出典：運転免許統計（警視庁）

## (2) 上位計画・関連計画との整合性・連携

## 1) 足立区の上位計画

本計画の上位計画である「足立区基本構想」、「足立区基本計画」、「足立区都市計画マスタープラン」では、区民と行政がともに解決に向けて行動するための新たな仕組みの構築が不可欠であるとして、「協創」の考え方を掲げ、「目指すべき将来像」や「まちづくりの方向性」について、以下のとおり示しています。

【参考表1-2 足立区の上位計画】

計画名称	目指すべき将来像・まちづくりの方向性
足立区 基本構想 【H28.10】	<p>■将来像 「協創力で作る 活力にあふれ 進化し続ける ひと・まち足立」</p> <p>■将来像の実現に向けた4つの視点 視点1【ひと】多様性を認めあい、夢や希望に挑戦する人 視点2【くらし】人と地域がつながる 安全・安心なくらし 視点3【まち】真に豊かな生活を実現できる 魅力あるまち 視点4【行財政】様々な主体の活躍とまちの成長を支える行財政</p>
足立区 基本計画 【H29.2】	<p>■まちづくりの方針 (1) 災害に強い、安全なまちづくり ①市街地の延焼を遮断する機能の向上 ②安全・安心に住み続けられる市街地の形成 ③水害に強いまちづくりの推進 (2) メリハリのあるまちづくりの推進 ①ユニバーサルデザインに配慮したまちづくり ②地域特性を活かした土地利用 ③各種機能を集積した拠点等の形成 ④便利で快適な交通・交流ネットワークによるまちづくり ⑤大規模敷地の更新による創出用地の活用</p>
足立区 都市計画 マスター プラン 【H29.10】	<p>■目指すべき姿 「協創力で作る 安全で活力と魅力あふれるまち 足立」</p> <p>■交通・交流拠点の整備による魅力あるまちづくり (1) 複合型拠点の形成 (2) 交通・交流軸の形成 (3) 公共交通の利便性の向上 (4) 歩行者・自転車利用の安全性と快適性の向上</p>

1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

2) 国・東京都の上位計画

国や東京都において策定されている、交通施策に関する計画においては、目指すべき将来像や基本方針を以下のとおり示しています。

【参考表 1－3 国や東京都の上位計画】

計画名称	計画の主旨・目的等
<p>交通政策 基本計画 (閣議決定) 【H26.12】</p>	<p>■主旨・目的 交通施策の基本理念を定め、国や地方公共団体、民間事業者、国民等の関係者の責務や役割を明らかにするとともに、今後、長期的な観点から取り組むべき交通政策について、具体的な施策の方向性を明示</p> <p>■基本の方針 基本の方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現 基本の方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築 基本の方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり</p>
<p>東京の総合的な交通政策のあり方 (検討会答申) 【H27.1】</p>	<p>■主旨・目的 高齢者や外国人など様々な利用者が円滑に移動できる交通体系を構築するため、「利用者視点による交通手段全体を捉える考え方」を重視し、「質の向上を図る総合的な交通政策のあり方」を明示</p> <p>■目指すべき将来像 「世界一の都市・東京」にふさわしい「世界一の交通体系」</p> <p>■将来像の実現に向けた取組 ○都市活動を支える主要な交通インフラの更なる充実 鉄道ネットワーク、道路ネットワークの充実 拠点間の円滑な移動の実現 ○まちづくりと連携した交通結節機能の充実 関係者間連携による交通手段相互の円滑な乗継ぎ実現、バリアフリーの充実 等 ○成熟社会にふさわしい道路空間・水辺空間の利活用 質の高い歩行者空間の確保、自転車活用の総合的な推進、自動車による環境負荷の低減 等</p>

## 3) 足立区の関連計画

足立区の各分野別計画においては、基本理念や基本方針、まちづくりの視点等を以下のとおり示しています。

【参考表1-4 区の分野別計画における基本理念やまちづくりの視点】

計画名称	基本理念・まちづくりの視点
地区環境整備計画 【H30.3】	<b>■まちづくりの視点</b> ①土地利用 ②災害に強いまちづくり ③地区特性に応じたまちづくり ④拠点整備とネットワーク ⑤快適な環境づくり
高齢者保健福祉計画・第7期介護保険事業計画 【H30.3】	<b>■基本理念</b> 高齢者がいつまでも健康で住み続けられる安心なくらしの実現
障がい者計画 【H30.2】	<b>■基本理念</b> 障がいの有無にかかわらず、誰もが住みなれたまちで、共に安心して生活し続けられる足立区の実現
子ども・子育て支援事業計画 【H29.2】	<b>■基本理念</b> 夢や希望を信じて生き抜く人づくり
環境基本計画 【H29.3】	<b>■基本方針</b> 地球にやさしいひとのましかけがえのない地球環境を守るため、すべてのひとが自ら学び考え、実践するまち
ユニバーサルデザイン推進計画 【H26.8】	<b>■まちづくりの目標像</b> 「思いやり」と「こころづかい」があふれるまちづくりだれもが安心して暮らせるまち あだち

1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

4) 交通関連事業

高齢者計画など、区の方針別計画で位置づけられている交通関連事業は、以下のとおり実施されています。

【参考表1-5 分野別計画に位置づけられている交通関連事業】

計画名称	施策等	事業名等
足立区高齢者 保健福祉計画・ 第7期介護保険 事業計画	生活環境を整えます	安全で快適な歩道の整備
		交通安全教育の実施
	公共交通機関を整えます	バス路線網の整備
		超低床バス等の運行の促進
		バス停留所施設の改善整備の促進
		鉄道駅のバリアフリー化の促進
足立区障がい者 計画	スムーズに移動できる 交通環境の整備	障がい者が利用しやすいバス停の整備 (ベンチ、点字)
	安全に利用できる道路 環境の整備	バリアフリーに対応した歩道の整備
	安全な駅の整備	ホームドアの設置
子ども・子育て 支援事業計画	安心して子育てのできる 生活環境の整備	ユニバーサルデザインに配慮した歩道 を整備する
		放置自転車等をなくす対策を強化する

### (3) エリアデザインによる新たな取り組み

現在、足立区ではエリアデザイン計画の検討を行っています。「綾瀬・北綾瀬」「六町」「江北」「花畑」と「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エリアデザインとして、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等の活用を図り、さらなるイメージアップにつなげるものです。

【参考図1-22 エリアデザインの概要】



Area Design  
Promotion Headquarters

まち×デザイン=未来

## エリアデザインによる 足立区の挑戦

▲ ADACHI CITY

エリアデザインとは、まちの特徴・魅力や求めるべき将来像などをエリアデザインとして、区内外に広く発信することで、足立区のイメージアップや、地域の活性化を図る新しいまちづくりの取り組みです。

「綾瀬・北綾瀬」「六町」「江北」「花畑」「千住」「西新井・梅島」「竹の塚」の7つのエリアにおいて、大規模な区有地等を活用し、民間活力によるまちの整備を積極的に進めてまいります。

鉄道高架化の工事が進行中  
駅西口駅前広場や駅前道路など基盤整備に着手

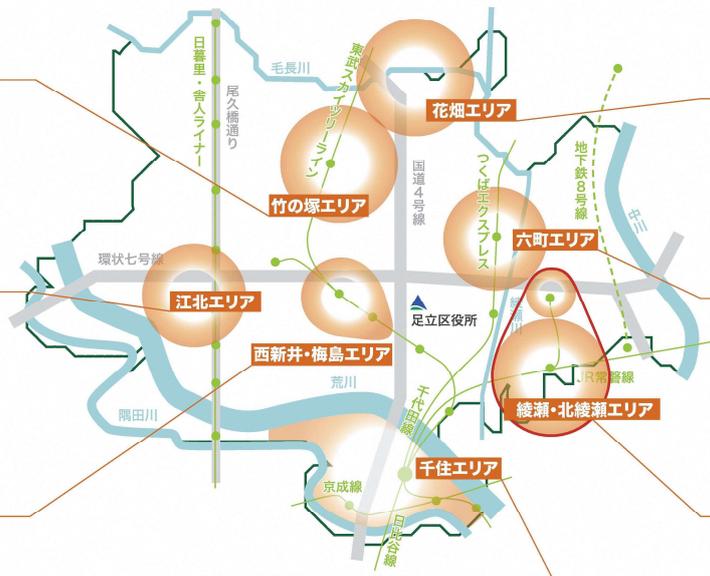
◎駅東口のUR都市機構住宅や周辺区有地などに足立区の北の玄関として相応しい民間事業者を誘導し、駅東西が一体となる回遊性の高いまちづくりを目指します。

区内初の大学病院誘致に着手  
東京女子医大東医療センター移転の覚書を締結  
エリア内に多くの大規模用地が創出

◎大学病院を核としながら、統合による小中学校跡地、都住建替による創出用地、江北給水場の上部利用などに、新たな魅力や活力を創出する施設を誘導し、区の新たな拠点となるまちづくりを展開します。

西新井駅西口の駅前広場整備に着手  
駅東西を結ぶ連絡通路計画

◎駅や周辺施設の再整備の動向を注視しつつ、都営住宅跡地の有効活用、未整備の西新井公園計画の再構築、東武線をくぐる南北線構想の実現など、まちづくりの機運を高めます。



西口駅前の再開発、5つの大学誘致とまちの魅力が向上  
働く女性が住みたいまちランキングも上位

◎足立区のシンボルとして、さらなる大学連携を進めるとともに、エリア全体の賑わいの創出や魅力的資源の有効活用により、足立区のイメージアップに努めます。

文教大学進出が決定。開設時期は2021年  
大型ショッピングモールも開業(2014年)  
河川、公園などの周辺環境の再整備も計画

◎東京オリンピック時に花畑団地が誕生、  
2020年のオリンピック・パラリンピックと  
ともに花畑エリアが生まれ変わります。

TX六町駅の駅前に3,600㎡の区有地を所有  
隣接する駅前広場、公園と一体的活用可能

◎都心へのアクセスが便利なTXと周辺地域  
とをつなぐ新たな交通手段の充実や、まち  
に活力を与える民間施設を誘導し、区内外  
からの求職者の増加を図り、六町駅の知名  
度向上とまちの活性化を進めます。

駅前顔づくりを検討  
こども家庭支援センター跡地構想の再構築

◎都心へのアクセス性が高い綾瀬駅周辺で急激  
な住宅開発が進むまちの現状を捉え、綾瀬小  
学校等周辺公共施設を含めた駅前のあるべき  
姿を構築し、まちの将来像の実現に向けた  
まちづくりを展開します。なお北綾瀬駅改良  
工事や周辺まちづくりの状況を踏まえ、北綾  
瀬ゾーンを追加しました。

エリアデザイン推進本部事務局 経営戦略推進担当課

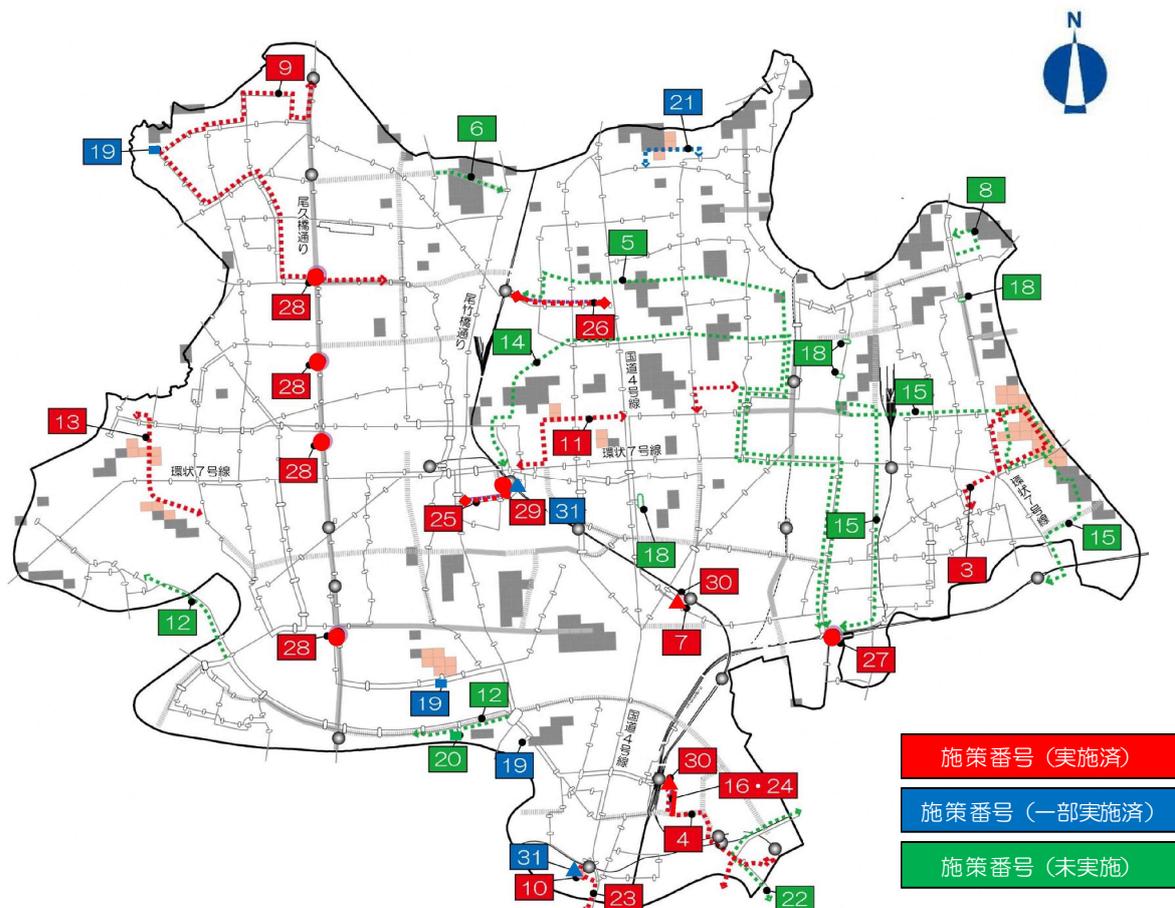
# 1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

## (4) 前計画に基づく取り組み成果

前計画では、実施する交通施策を、短期（概ね5年）、中期（概ね10年）、長期（概ね20年）の実施時期別に決めました。

各実施時期別の交通施策とその実施状況は以下のとおりとなっています。

【参考図1-23 ①短期（概ね5年）施策の実施状況】



凡 例			
公共交通 空白地域	■ H29残存地域 ■ 解消地域	都市計画道路	■ 施工中 ▨ 計画
鉄 道	— 路線(現状) — 路線(将来)	バ ス 路線(バス・はるかに)	— 路線(現状) — 路線(将来)
	● 鉄道駅		○ バス停

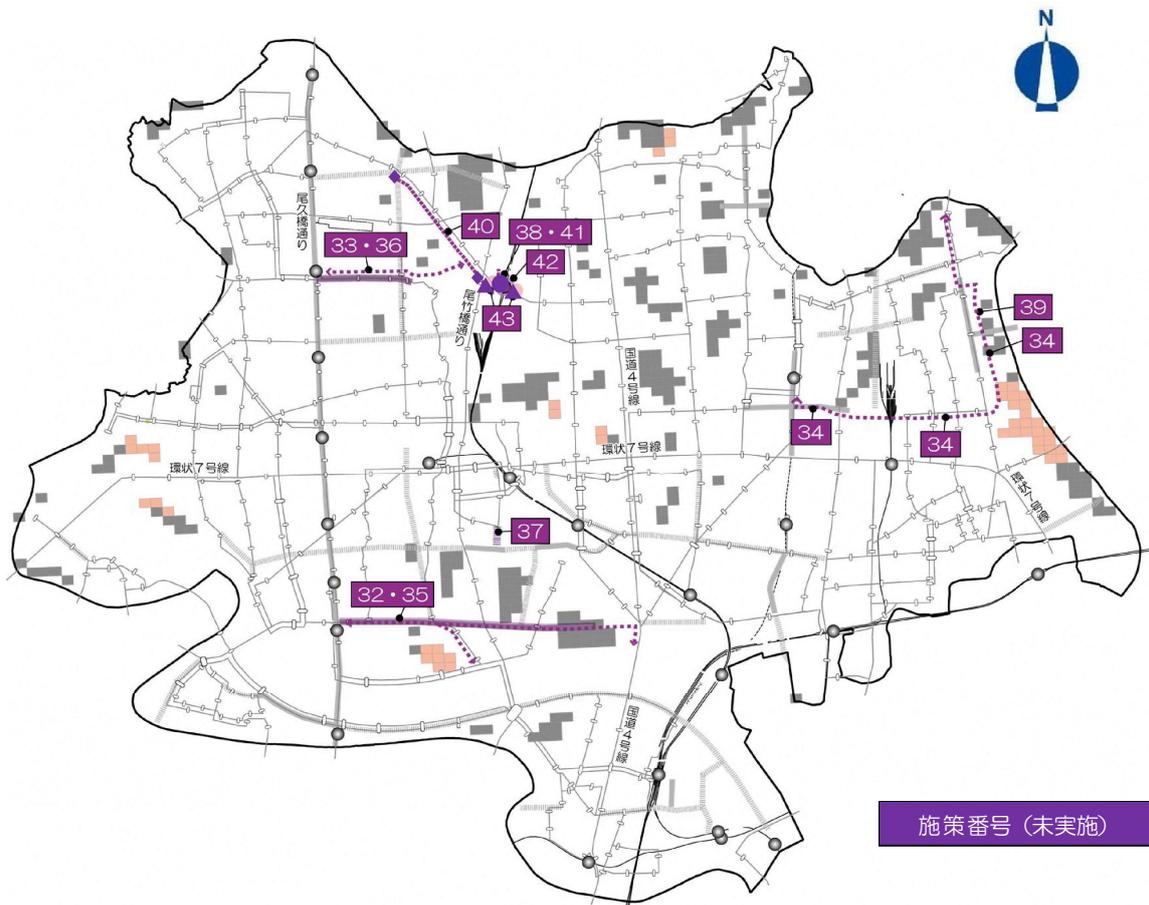
▲	交通広場	◆◆◆◆	自転車走行環境
●	駐輪場	◀◆▶	バス路線
—	道路	■	バス停

【参考表1-6 ①短期（概ね5年）施策の実施状況】

施策体系		個別地域や交通施設で展開する施策			
		短期（概ね5年）			
(1) 公共交通施策	高齢者等の 外出支援	3	ルート見直し・路線バス（大谷田一丁目）	実施済	
		4	ルート新設・路線バス（北千住駅東口）	実施済	
		5	ルート新設・路線バス（保木間二、三丁目）	未実施	
		6	ルート新設・路線バス（東伊興四丁目）	未実施	
		7	ルート見直し・はるかぜ（五反野駅）	実施済	
		8	ルート見直し・はるかぜ（六木三丁目）	未実施	
		9	ルート見直し・はるかぜ（見沼代親水公園駅）	実施済	
		10	ルート見直し・はるかぜ（千住大橋駅）	実施済	
		11	ルート見直し・はるかぜ（西新井～六町）	実施済	
		12	ルート見直し・はるかぜ（新田一丁目）	未実施	
		13	ルート見直し・はるかぜ（博慈会）	実施済	
		14	ルート新設・はるかぜ（六月二、三丁目）	未実施	
		15	ルート新設・はるかぜ（谷中、大谷田）	未実施	
		16	バスルートを担う道路の整備（区画12号）	実施済	
		18	サイクルアンドバスライド用の 自転車駐車場整備（補助274号沿いほか）	未実施	
		19	バス停の新設・移設（入谷、本木ほか）	一部実施済	
		20	バス停の新設・移設（千住）	未実施	
		21	バス停の新設・移設（花畑）	一部実施済	
		観光地等の 移動支援	22	観光地等へのバス路線配置（千住）	未実施
			23	観光地等へのバス路線配置（千住）	実施済
	(2) 自転車交通施策	自転車走行 環境の充実	24	自転車走行空間の整備促進（千住）	実施済
25			自転車走行空間の整備促進（西新井）	実施済	
26			自転車走行空間の整備促進（竹の塚）	実施済	
自転車駐車 場の整備		27	区営自転車駐車場の改修（綾瀬）	実施済	
		28	区営自転車駐車場の整備 （日舎ライナー沿線）	実施済	
	29	区営自転車駐車場の整備（西新井）	実施済		
(3) 交通結節点施策	円滑な乗継 の実現	30	駅前交通広場の整備（北千住駅東口、五反野駅）	実施済	
		31	駅前交通広場の整備 （千住大橋駅、西新井駅西口）	一部実施済	

1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

【参考図1-24 ②中期（概ね10年）施策の実施状況】



凡 例	
公共交通 空白地域	■ H29残存地域 □ 解消地域
鉄 道	— 路線(現状) — 路線(将来)
	● 鉄道駅
	都市計画道路
バス (路線バス・はるかぜ)	— 施工中 - - - 計画 — 路線(現状) - - - 路線(将来) ○ バス停

▲	交通広場	◆◆◆◆◆	自転車走行環境
●	駐輪場	◀◆▶	バス路線
—	道路	■	バス停

施策体系	個別地域や交通施設で展開する施策		実施状況
	中期（概ね10年）		
(1) 公共交通施策	高齢者等の 外出支援	32 ルート見直し・路線バス（江北～北千住）	未実施
		33 ルート見直し・路線バス（舎人～竹ノ塚）	未実施
		34 ルート新設・はるかぜ（六木、佐野、大谷田）	未実施
		35 バスルートを担当道路の整備（補助136号）	未実施
		36 バスルートを担当道路の整備（補助261号）	未実施
		37 バスルートを担当道路の整備（区画8号）	未実施
		38 バスルートを担当道路の整備（区画14号）	未実施
(2) 自転車交通施策	自転車走行 環境の充実 自転車駐車 場の整備	39 バスルートを担当道路の整備（佐野六木区画整理）	未実施
		40 自転車走行空間の整備促進（赤山街道）	未実施
		41 自転車走行空間の整備促進（区画14号）	未実施
(3) 交通結節点施策	円滑な乗継 の実現	42 区営自転車駐車場の整備（竹の塚）	未実施
		43 駅前交通広場の整備（竹の塚）	未実施

【参考図1-25 ③長期（概ね20年）施策の実施状況】



凡 例			
公共交通空白地域	■ H29残存地域	都市計画道路	■ 施工中
鉄 道	— 路線(現状)	バス 路線/バス・はるかぜ	— 計画
	◄► 路線(将来)	○ バス停	— 路線(現状)
	● 鉄道駅		— 路線(将来)
			○ バス停

▲	交通広場	◆◆◆◆	自転車走行環境
●	駐輪場	◄◆◆◆	バス路線
—	道路	■	バス停

施策体系	個別地域や交通施設で展開する施策		実施状況
	長期（概ね20年）		
(1) 公共交通施策	広域移動の支援	1 メトロセブンの整備促進	未実施
		2 地下鉄8号線（有楽町線）の整備促進	未実施
	高齢者等の外出支援	17 バスルートを担当する道路の整備（補助139号）	未実施
		44 ルート見直し・路線バス（神明南）	未実施
		45 ルート新設・路線バス（西伊興一丁目）	未実施
		46 ルート見直し・はるかぜ（六木四丁目）	未実施
		47 ルート見直し・はるかぜ（興野）	未実施
		48 バスルートを担当する道路の整備（六木）	未実施
		49 バスルートを担当する道路の整備（補助109号）	未実施
		50 バスルートを担当する道路の整備（補助259号）	未実施
		51 バスルートを担当する道路の整備（補助138号）	未実施
52 バスルートを担当する道路の整備（補助250号）	未実施		
(3) 交通結節点施策	円滑な乗継の実現	53 駅前交通広場の整備（綾瀬）	未実施

## 2. 計画策定にあたっての検討結果

### 2. 計画策定にあたっての検討結果

#### (1) 不便度・対策方法の分類

不便度は、買い物、通院、通勤・通学目的の移動時における不便感と目的地までの距離より分類（A～D）しました。

##### ①不便感（高低）とは

区民意識調査で「不便を感じる」と回答した人（買い物、通院、通勤通学目的合計）の割合で、区平均値と比較して高低を区分

##### ②目的地までの距離（大小）とは

目的地施設（※1）までの距離が遠いエリアが各地区面積に占める割合で、区平均値と比較して大小を区分

（※1）目的地施設として、以下の3つを対象としている。

- ・商業施設（買い物目的）
- ・医療施設（通院目的）
- ・鉄道駅、バス停（通勤、通学目的）

【参考図2-1 不便度の分類】

		不便感	
		低	高
目的地までの距離	大	C	A
	小	D	B

【分類A】は、不便感が「高」で目的地までの距離が「大」の地区であり、最も不便度の高い地区となります。以降、B、C、Dの順で、【分類D】が最も不便度が低い地区となります。

対策方法は、不便度とバス需要量より分類（Ⅰ～Ⅳ）を行いました。

③地区別バス需要量（大小）とは

区民意識調査より、不便を解消する手段としてバスを求める人と、不便を感じていないがバスに転換できる人の比率を算出し、地区ごとに区平均と比較して大小を区分

【参考図 2-2 対策方法の分類】

		地区別不便度	
		低	高
地区別 需要量	大	Ⅲ	Ⅰ
	小	Ⅳ	Ⅱ

不便度分類 C または D (低)
 不便度分類 A または B (高)

【分類Ⅰ】は、地区別不便度が「高」で地区別のバス需要量が「大」の地区であり、バス路線検討地区となります。

【分類Ⅱ】は、地区別不便度が「高」であるが地区別のバス需要量が「小」の地区であり、バス以外の多様な交通手段を検討する地区となります。

【分類Ⅲ】及び【分類Ⅳ】は、現行サービスの維持方策を検討する地区となります。

## 2. 計画策定にあたっての検討結果

### (2) 区民意識調査結果

#### 1) 実施概要（配布数、回収率、調査項目）

区民の交通行動の実態や公共交通に対するニーズを把握するため、平成30年2月に11,000人（地域別人口比率に応じて設定）を対象とした意識調査を実施し、2,322人より回答がありました。

主な調査項目は以下のとおりとしました。

【参考表2-1 区民意識調査の調査項目】

調査項目	調査内容
区民の移動実態	目的（買い物、通院、通勤・通学、その他代表的な行動）別の「目的地」「利用交通手段」「外出頻度」「所要時間」等
公共交通サービスに対する満足度	運行路線（行き先）、運行本数、時間帯、運賃、最寄駅・バス停までの距離等のサービス水準に対する満足度と利用するための条件等
区民の要望（考え方）	バス維持への考え方、他の交通手段（乗合タクシー等）の利用意向、新たな施策や目標等
属性	居住地、性別、年齢、職業、運転免許の有無、自動車等保有状況、外出困難性

【参考表2-2 配布回収状況】

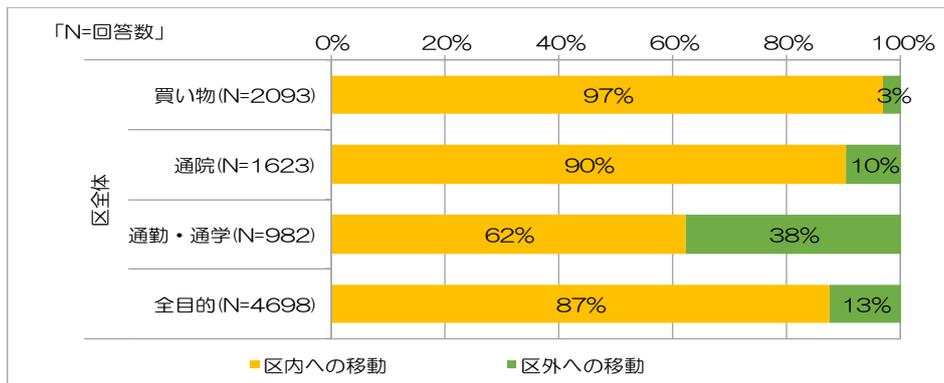
地区番号	人口関連（H30.1）		配布		回収					
	人口（人）	割合	配布数	割合	回収数	回収率	属性別（高齢者・非高齢者）			
							高齢者	割合	非高齢者	割合
1-1	8,371	1.2%	131	1.2%	33	25.2%	9	27%	24	73%
1-2	17,070	2.5%	266	2.4%	72	27.1%	28	39%	42	58%
1-3	5,036	0.7%	82	0.7%	15	18.3%	5	33%	10	67%
1-4	13,206	1.9%	218	2.0%	44	20.2%	20	45%	24	55%
1-5	13,721	2.0%	228	2.1%	45	19.7%	16	36%	28	62%
1-6	18,810	2.7%	309	2.8%	54	17.5%	29	54%	21	39%
2-1	11,524	1.7%	184	1.7%	47	25.5%	17	36%	29	62%
2-2	16,332	2.4%	243	2.2%	58	23.9%	15	26%	40	69%
2-3	2,673	0.4%	42	0.4%	7	16.7%	3	43%	4	57%
2-4	33,611	4.9%	532	4.8%	120	22.6%	54	45%	62	52%
2-5	48,515	7.1%	769	7.0%	170	22.1%	65	38%	101	59%
2-6	25,053	3.7%	397	3.6%	85	21.4%	38	45%	46	54%
2-7	11,870	1.7%	193	1.8%	41	21.2%	15	37%	26	63%
3-1	13,368	2.0%	217	2.0%	55	25.3%	24	44%	29	53%
3-2	48,098	7.0%	774	7.0%	176	22.7%	78	44%	94	53%
3-3	62,636	9.1%	1,001	9.1%	178	17.8%	50	28%	128	72%
3-4	13,130	1.9%	214	1.9%	45	21.0%	15	33%	29	64%
4-1	40,798	6.0%	654	5.9%	110	16.8%	38	35%	71	65%
4-2	14,591	2.1%	238	2.2%	58	24.4%	20	34%	38	66%
4-3	10,441	1.5%	165	1.5%	42	25.5%	23	55%	18	43%
4-4	35,450	5.2%	569	5.2%	111	19.5%	51	46%	58	52%
4-5	33,112	4.8%	523	4.8%	106	20.3%	58	55%	46	43%
5-1	25,772	3.8%	427	3.9%	87	20.4%	39	45%	46	53%
5-2	22,612	3.3%	359	3.3%	87	24.2%	29	33%	57	66%
5-3	18,989	2.8%	310	2.8%	74	23.9%	36	49%	38	51%
5-4	17,123	2.5%	280	2.5%	58	20.7%	19	33%	38	66%
5-5	10,530	1.5%	169	1.5%	40	23.7%	18	45%	19	48%
5-6	42,051	6.1%	674	6.1%	147	21.8%	56	38%	89	61%
5-7	39,609	5.8%	644	5.9%	118	18.3%	46	39%	66	56%
5-8	11,345	1.7%	188	1.7%	39	20.7%	17	44%	22	56%
区全体	685,447		11,000		2,322	21.1%	931	40%	1,343	58%

2) 移動実態

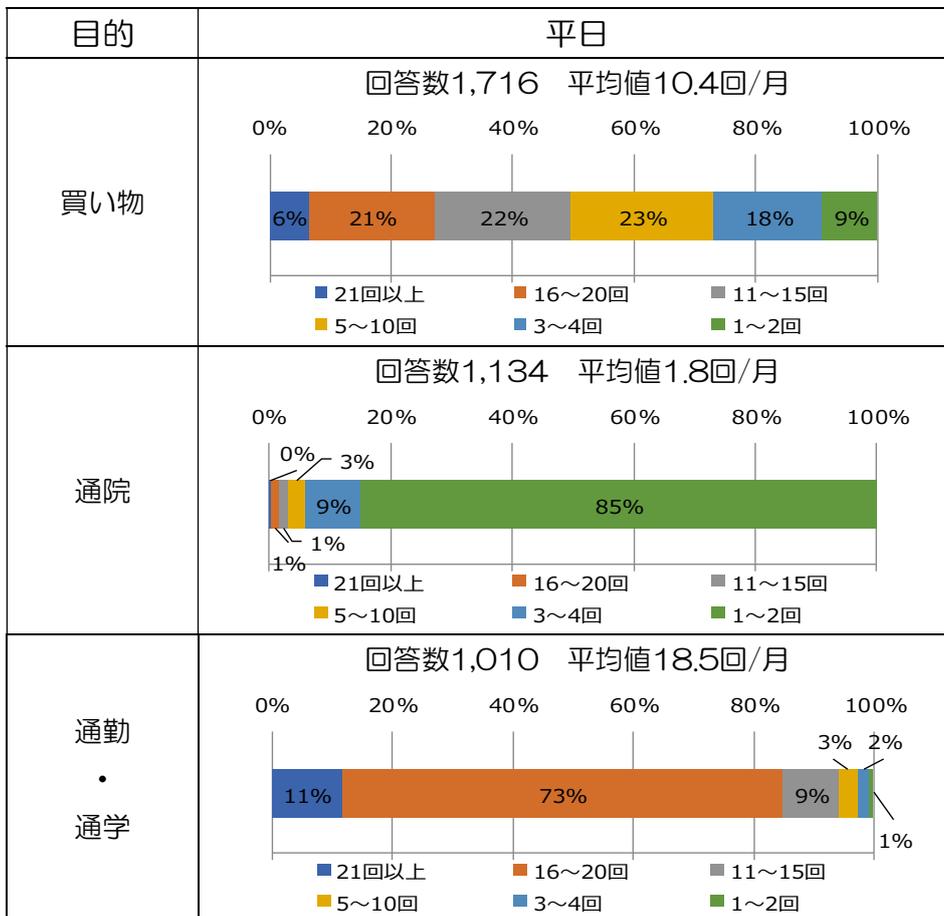
① 活動目的別の移動実態

足立区居住者の買い物、通院、通勤・通学目的別の移動のうち、区内への買い物及び通院目的の移動は9割以上を占めています。一方、通勤・通学目的では、約4割が区外への移動となっています。また、外出頻度は、通勤・通学、買い物、通院の順に多くなっています。

【参考図2-3 活動目的別移動実態】



【参考図2-4 外出頻度（回数は一月あたり換算）】



## 2. 計画策定にあたっての検討結果

### ② バスを求めている人が望む移動先

バスを求めている人が望む移動先（下記条件）で最もサンプル数が多い方向を「バス構想線」として記載しています。

- ア 現在、バス以外の交通手段を利用しており、不便を感じている人で、不便を解消する手段として、バスを求めている人
- イ 現在、バス以外の交通手段を利用しており、不便を感じてはいないが、バスによる移動に転換できる人

【参考図2-5 分類Ⅰ地区の最も多い移動先】

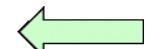
分類Ⅰ地区	総サンプル数※	最も多い移動先		
		地区	サンプル数	目的
1-6	4	4方向	1	買い物
2-2	3	2-2	2	買い物
4-1	12	3-3	4	通院
4-2	7	4-4	3	通院
4-3	6	4-2	2	通勤・通学
4-3	6	4-4	2	買い物・通院
4-4	11	4-4	7	買い物
4-5	16	4-4	5	買い物・通院
5-1	7	2-5	2	買い物・通院

#### 【凡例】

 不便度が高く、バス需要が大きいⅠ地区

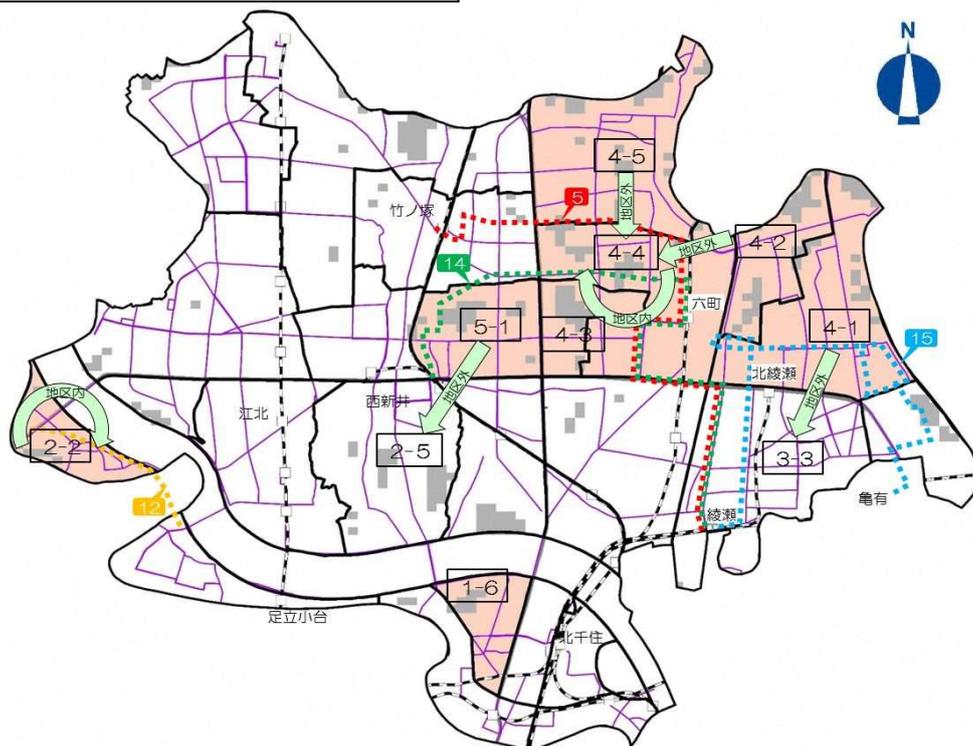
 交通空白地域

 番号  
既存計画バス未実施施策

 バス構想線

 既存のバス路線

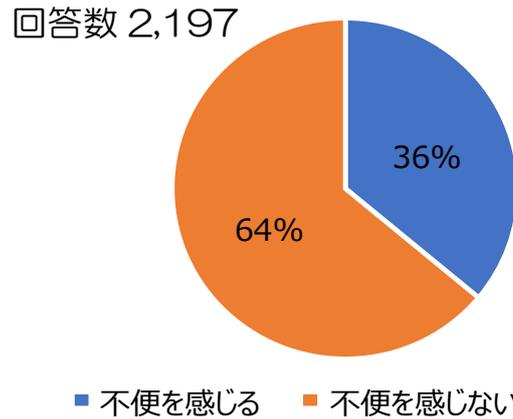
※ 総サンプル数は、該当地区でバスを求めている人（上記ア、イ）の総数



3) 交通環境満足度

区内の公共交通全般（バス・鉄道）を利用する際に、約 36%の方が不便を感じています。

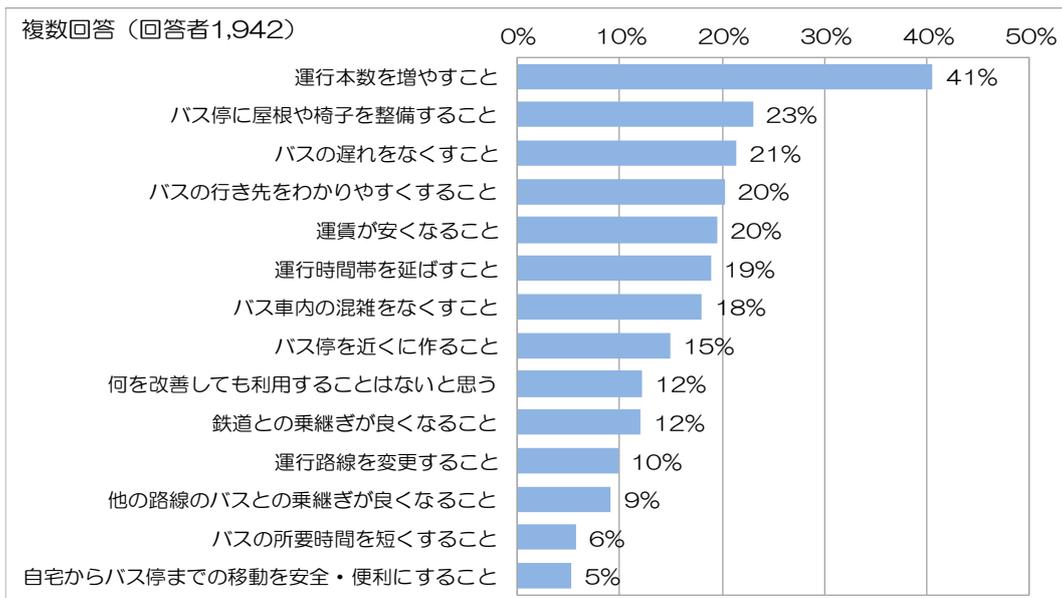
【参考図 2-6 公共交通全般に対する不便感】



出典：平成 29 年度交通に関する区民意識調査

バスをより利用するための条件として、「運行本数を増やすこと」が最も多くなっています。

【参考図 2-7 バス利用条件】



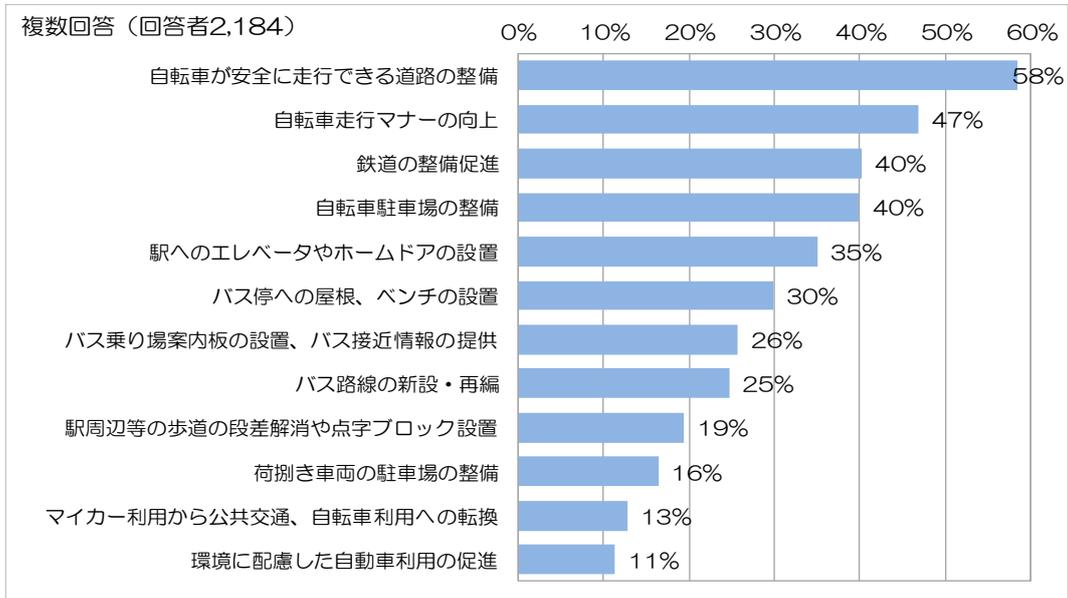
出典：平成 29 年度交通に関する区民意識調査

## 2. 計画策定にあたっての検討結果

### 4) 区民要望

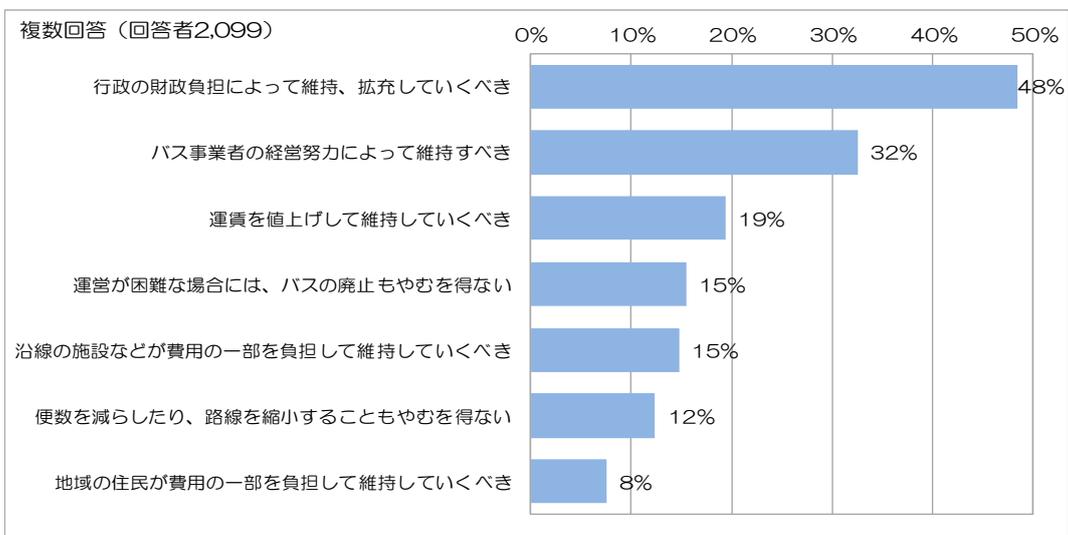
走行環境整備やマナー向上など、自転車に関する要望が多くなっています。また、施設へのエレベーターやベンチの設置など、バリアフリーに関する要望も多くなっています。また、既存バス路線の維持や拡充(サービス向上)を進めていくためには、「行政の財政負担」、「バス事業者の経営努力」といった声が多くなっています。

【参考図 2-8 区民が考えるこれからの重要施策】



出典：平成 29 年度交通に関する区民意識調査

【参考図 2-9 既存バス路線の維持や拡充に向けた方法】



出典：平成 29 年度交通に関する区民意識調査

## 3. 策定経緯

足立区総合交通計画改定協議会は、平成23年12月に策定した「足立区総合交通計画」をより一層、実効性、実現性の高い計画とするため、区長の附属機関として条例に基づき設置され、現状、課題の把握や目標設定、施策検討、計画案の作成等を主に審議事項として検討しました。

また、主に交通事業者で構成する事業者部会、関連団体代表者、公募委員で構成する利用者部会を設置し、共通して検討すべき内容については双方の部会で検討し、必要に応じて合同部会として検討しました。

## (1) 足立区総合交通計画改定協議会による検討経緯

	開催日	主な議題
1	平成29年11月13日	○計画改定の目的 ○計画改定スケジュール ○各会の検討内容 ○既存計画の内容及び実施状況 等
2	平成30年4月25日	○これまでの検討状況について ○区民アンケート調査結果について 等
3	平成30年9月12日	○これまでの検討状況について ○改定計画の基本目標について ○改定計画の構成等について ○バス計画路線の見直しについて
4	平成30年12月5日	○総合交通計画改定の実施事業（案）について ○改定計画の進行管理体制について ○財政支援の考え方について
5	平成31年1月24日	○計画答申素案の検討
6	平成31年3月28日	○計画答申案の検討

### 3. 策定経緯

#### (2) 事業者部会・利用者部会による検討経緯

	開催日	主な議題
1	【合同開催】 平成30年1月22日	○現行計画の検証及び課題整理について ○交通空白地域への対応について ○区民アンケートの実施について 等
2	【合同開催】 平成30年3月22日	○区民アンケート調査結果報告（速報値） ○バス計画路線の見直しについて ○公共交通の利用促進について 等
3	【事業者部会】 平成30年6月5日 【利用者部会】 平成30年6月7日	○交通空白地域への対応について ○バス計画路線の見直しについて ○公共交通の利用促進について
4	【事業者部会】 平成30年7月18日 【利用者部会】 平成30年7月20日	○多様な交通手段の活用について ○超高齢社会に対応した交通サービスについて ○改定計画の基本方針、目標（素案）について
5	【事業者部会】 平成30年10月17日 【利用者部会】 平成30年10月22日	○総合交通計画改定の実施事業（案）について

**【用語集】**

あ行

## ●駅前広場（交通広場）

⇒鉄道やバスなど異なる交通手段への乗り換えや終着場所として、駅前に整備された広場のことを指します。

## ●オフピーク通勤

⇒混雑時間帯を避けて通勤することを指します。

か行

## ●協創力

⇒協創とは、互いの個性や価値観を認め合い、ゆるやかにつながり支えあうことで、より一層力を発揮する仕組みのことです。

行政の想いだけでは解決できない地域課題も、区民・事業者・団体等と力をあわせ、互いの役割を果たすことで、解決していく「力」、ともにまちを創り魅力を生み出していく「力」が生まれ、これが協創力へと発展していきます。

## ●公共交通空白地域

⇒鉄道駅やバス停から一定距離離れている地域のことを指します。足立区では、バス停留所から道路距離 300m 以上で、かつ、鉄道駅から道路距離 1,000m 以上の区域のことを指します。

## ●交通管理者

⇒警察のことを指します。交通管理者は、交通規制標識や信号機等の設置や管理を行っています。

## ●交通系 IC（Integrated Circuit）カード

⇒事前に入金（チャージ）することで、公共交通機関の乗降の際に運賃を自動精算できるカードのことを指します。

## ●交通結節点

⇒複数の交通手段を相互に乗り換え・乗り継ぎできる施設で、主に鉄道駅やバスターミナルなどが該当します。

## ●交通手段分担率

⇒移動に占める各交通手段の利用割合のことを指します。

## ●交通政策審議会答申第 198 号

⇒国土交通省の交通政策審議会より、より質の高い東京圏の都市鉄道ネットワークを構築していくために、平成 28 年 4 月に、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」として答申されています。

- コミュニティバス  
⇒交通不便地域の解消等を図るために、市町村等が主体的に計画し、バス事業者等への委託等により運行するものです。
- コミュニティバス「はるかぜ」  
⇒平成 12 年4月に、はるかぜ1号（西新井・綾瀬線）が開設され、平成 31 年4月時点で 12 路線が運行されています。「はるかぜ」は、一般の路線バスと同様に、バス事業者が独立採算により運行を行っております。

さ行

- サイクルアンドバスライド  
⇒バス停付近に整備された自転車駐車場へ駐輪することで、バスへの乗り換えを容易にする取り組みです。
- シェアサイクル  
⇒特定の区域内に複数設置されたサイクルポート（専用の駐輪場）で共用の自転車を乗り降りすることによって、多くの人が自転車を相互利用することができる仕組みです。
- 時差 Biz  
⇒通勤時間をずらすことによって、満員電車の混雑緩和を促進する取り組みです。
- 自転車活用推進法  
⇒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ため、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的に施行された法律（平成 29 年5月施行）です。
- 自転車放置率  
⇒自転車駐車場に停まっていた自転車の台数に対する、駅周辺（半径 500m）に放置されていた自転車台数の割合のことを指します。
- 住区センター  
⇒地域の方々が利用できる交流の場です。児童館・学童保育室・悠々館・集会室があり、幼児から高齢者まで様々な形で利用することができます。
- 常磐新線  
⇒秋葉原を起点とし、埼玉県、千葉県を経てつくば（茨城県）に至るつくばエクスプレスのことを指します。
- シルバーパス  
⇒70 歳以上の方を対象に、積極的な社会参加を支援するため、東京都の支援のもと指定団体である「一般社団法人東京バス協会」が有料で発行している乗車券です。

**●身体的移動困難者**

⇒平成 29 年度に実施した交通に関する意識調査において、回答者が外出時に身体的移動困難であるか問う設問で、「困難ではない」と回答した方以外を本計画では「身体的移動困難者」と定義しています。

**●スタントマン**

⇒交通安全教室等において交通事故の再現をする際、事故の当事者の役を演じる人のことを指します。

た行

**●地下鉄 8 号線**

⇒地下鉄有楽町線のこと、既存路線から分岐し豊洲以北への延伸が計画されています。交通政策審議会答申第 198 号において、豊洲～住吉は「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」に、押上～野田市は「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」に位置づけられています。

**●デマンド交通**

⇒電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通サービスです。他都市の事例では、運営主体は自治体等であり、タクシー車両等が使用されています。

**●東京都福祉のまちづくり条例**

⇒福祉のまちづくりに関し、東京都や事業者等の責務を明らかにするとともに、福祉のまちづくりに関する施策の基本的な事項を定めることにより、東京都や特別区、都民等が相互に協働して福祉のまちづくりを推進し、高齢者や障害者を含めたすべての人が安全で快適に暮らせることができる社会の実現を目的として制定された条例です。

**●東武伊勢崎線**

⇒東京都と群馬県を結ぶ鉄道路線であり、平成 24 年 3 月 17 日より「東武スカイツリーライン」という愛称がつけられています。

**●道路管理者**

⇒橋梁やトンネル、舗装等の道路本体を整備し、かつ、維持・修繕等を行う主に国や市区町村等の自治体のことを指します。

**●都市計画道路**

⇒都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に定められた道路です。

な行

●乗合タクシー

⇒10人乗り以下のワゴン車や乗用車で、目的地や経路が近い人たちを一緒に輸送するサービスです。乗車地や目的地が自由なものや、ある程度路線が決まっているものなどの形態があります。

●ノンステップバス・ワンステップバス

⇒高齢者の方や小さなお子様がバスに乗りやすいように、段差のない床面構造を持つのがノンステップバスになり、1段段差がある床面構造を持つのがワンステップバスになります。

は行

●バリアフリー

⇒駅にエレベーターを設置するなど、既存の施設の利用環境を良くすることで、高齢者や障害者が安全かつ円滑に利用できるようにすることを指します。

●ホームドア

⇒鉄道駅でプラットホームの線路に面する部分に設置される、可動式の開口部を持った仕切りのことを指します。ホームからの転落や列車との接触事故防止などを目的とした安全対策の一つです。

●ボックスシート

⇒鉄道車両の座席形態の一つで、対面式に座席を配置したものです。

ま行

●無電柱化

⇒防災機能の強化、安全な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を目的として、道路から電柱をなくすことを指します。道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りからみえないように配線する裏配線などの方法があります。

●メトロセブン

⇒環七高速鉄道とも言われ、環状七号線に沿って、江戸川区・葛飾区・足立区を地下鉄等で結ぶ環状高速鉄道構想です。「区部周辺部環状公共交通の新設（葛西臨海公園～赤羽～田園調布）」は、交通政策審議会答申第198号において、「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」に位置づけられています。

**●免許返納**

⇒運転免許が不要になった方や、加齢に伴う身体機能の低下等のため運転に不安を感じるようになった高齢ドライバーの方などが、自主的に運転免許証を返納することを指します。

**●モビリティ・マネジメント**

⇒一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す、交通に関する取り組みのことを指します。

## や行

**●ユニバーサルデザイン**

⇒文化・言語・国籍や年齢・性別などの違い、障害の有無や能力差などを問わずに、すべての人が利用しやすい環境を整備することを指します。

## ら行

**●立体交差**

⇒道路や鉄道などが交差する部分について、どちらかを高架化、あるいは地下化することを指します。

**●ロングシート**

⇒鉄道車両の座席形態の一つで、車体側面に沿って横一列に座席を並べたものです。

## アルファベット

**●GPS（Global Positioning System）**

⇒人工衛星からの信号を受信できる機器さえあれば、世界中のどこでもその位置を測定できる（自分の現在地を把握できる）システムです。

**●NPO（Non-for-Profit Organization）**

⇒「特定非営利活動法人」の略称です。まちづくりや環境、福祉などの特定の公益的活動を継続的、自発的に行う、特定非営利活動促進法（NPO法）に基づき、都道府県から認証された団体のことを指します。



令和元年 11 月発行

書名 足立区総合交通計画

発行 足立区

編集 足立区 都市建設部 交通対策課

東京都足立区中央本町 1-17-1

電話 03-3880-5111 (代表)

