

足立区総合交通計画（素案）

概要版

令和元年7月
足立区

●位置づけ

「足立区基本計画」を補完する交通施策に係る分野別計画
すべての移動手段を対象とした総合的な交通計画

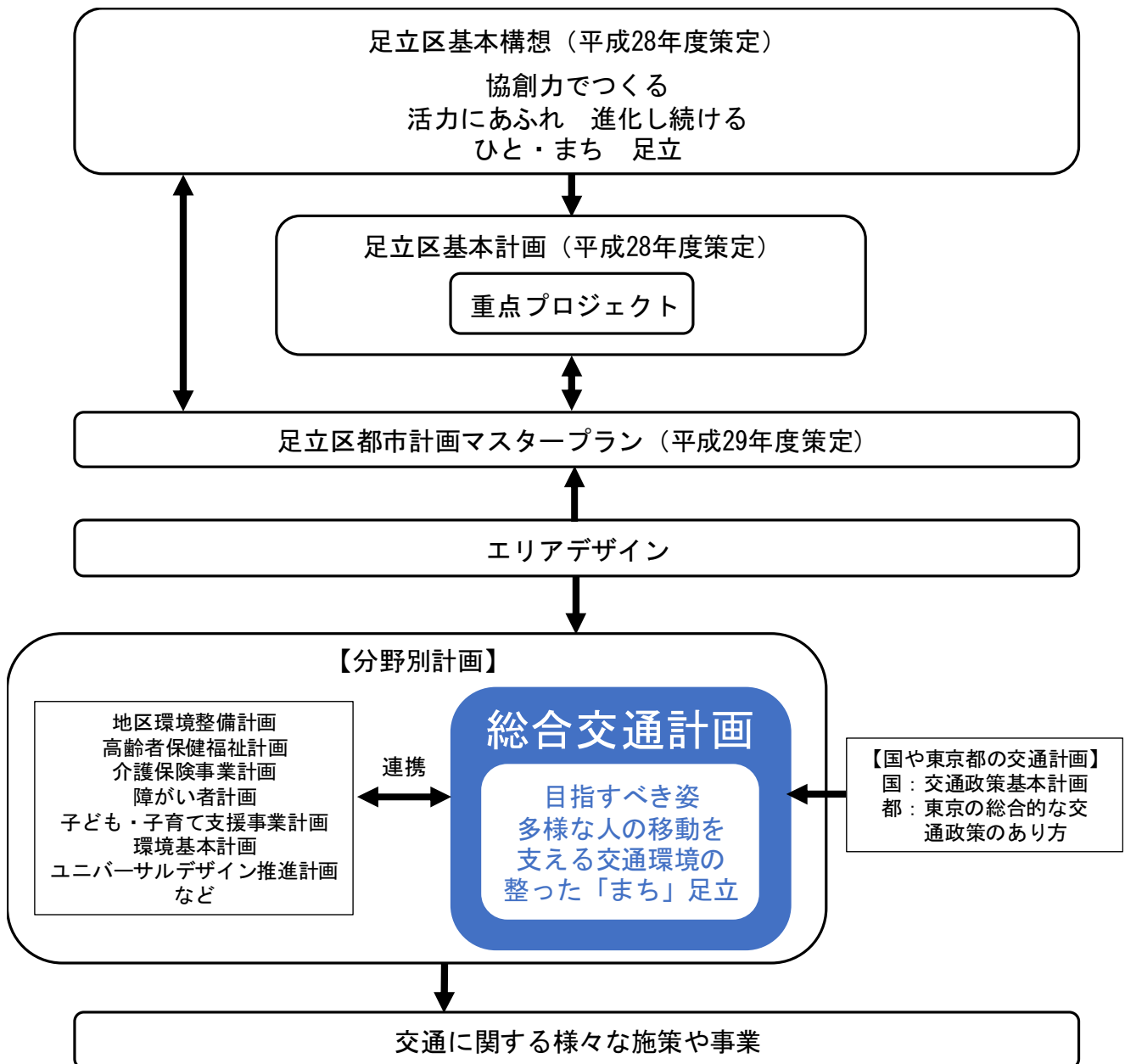
●計画期間

2019年度から概ね10年間（2024年度に中間検証を実施）

●進行管理

事業ごとに定めた目標時期（概ね5年、10年）に向け、進捗状況を毎年
評価し、評価結果を基に事業を見直ししながら、本計画を効果的・効率的に
推進していきます。

【総合交通計画の位置づけ】



(1) 社会情勢や交通を取り巻く環境の変化

2018年1月時点、高齢化率が23区内で2番目に高く、生産年齢人口の割合は最下位となっています。そのため、高齢者の移動手段の確保が求められる中、利用者の減少や運転手の不足等により、交通事業者のみの力だけでは、全てのバス路線を維持することが厳しい状況となっています。

そのため今後は、行政、事業者、区民が一体となって、高齢者をはじめとする多様な人々の移動実態に即した交通環境を整えるとともに、交通手段を持続的に確保していくことが求められています。

(2) 上位計画との整合性

近年策定された「基本構想」や「基本計画」、改定された「都市計画マスタープラン」等の上位計画との整合性を図り、各計画で掲げるまちづくりの実現に資する計画としてとりまとめます。

(3) エリアデザインによる新たな取り組み

エリアデザイン計画に合わせ大学の進出等まちづくりの核となる施策が順調に進むこの期を捉えて、交通の利便性を向上させ、にぎわいにつなげる計画の検討が迫られています。

(4) 足立区総合交通計画に基づく取り組み成果と課題

2011年12月に策定した「足立区総合交通計画」に基づき、きめこまかな交通サービスの実現を目指して交通施策に取り組んできました。

計画策定から約7年が経過し、概ね5年を実現目標時期と定めた短期28施策中16施策が実現する一方で、残り12施策は実現に至っていません。

計画の改定にあたっては、区民の移動に対する要望の多様化などを考慮し、より一層実効性、実現性が高い計画への改定が必要となっています。

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。

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。

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。

4 超高齢社会に対応した交通サービス

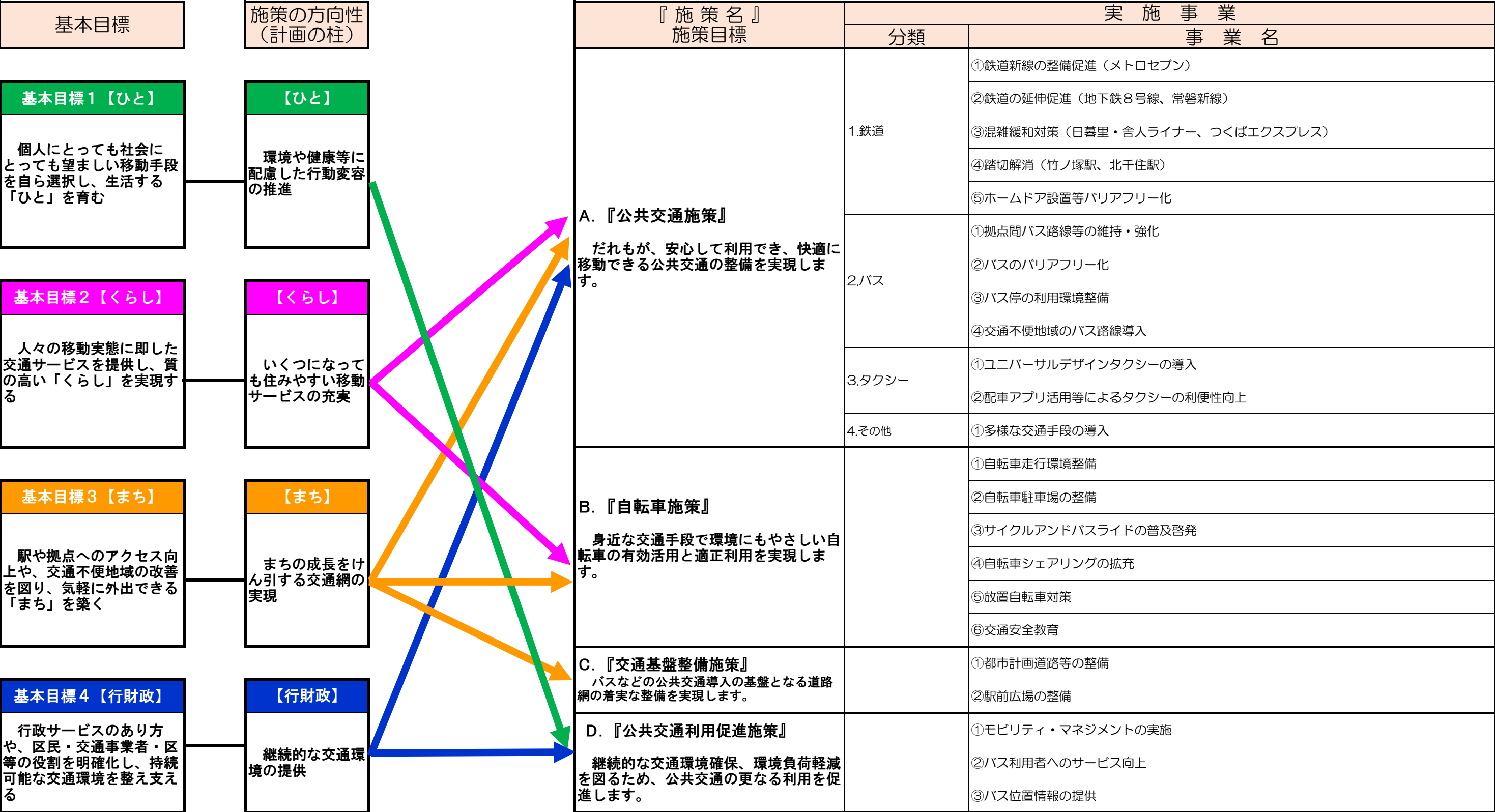
超高齢社会の進展により、移動に制約がある様々な人に対して、安全で快適な移動環境を提供することが必要となっています。

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。

目指すべき姿

多様な人の移動を支える交通環境の整った「まち」足立 ~区民・地域・事業者・団体・行政が一丸となって地域課題を解決する力「協創力」により、持続可能な交通環境を整える~



A. 『公共交通施策』

1. 鉄道

事業内容

①鉄道新線の整備促進（メトロセブン）

「環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会」等において、諸課題の解決を図るための検討や情報交換を行いつつ、メトロセブンの実現に向けた調査・研究を行います。

②鉄道の延伸促進（地下鉄8号線、常磐新線）

地下鉄8号線については、「地下鉄8号線整備促進大会」やPR活動等を実施し、区内延伸を目指しています。

常磐新線については、秋葉原～東京が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位置づけられており、実現に向け必要な調査等を行います。

③混雑緩和対策（日暮里・舎人ライナー、つくばエクスプレス）

「時差Biz」等のオフピーク通勤に関する取り組みを継続します。また、座席を全てロングシート化した車両を導入する等、混雑対策に取り組みます。

④踏切解消（竹ノ塚駅、北千住駅）

竹ノ塚駅付近の連続立体交差事業を鉄道事業者と連携し進めます。北千住駅の踏切解消については、鉄道と道路の立体交差化を検討します。

⑤ホームドア設置等バリアフリー化

区・鉄道事業者で協力し、ホームドア等鉄道駅のバリアフリー化を進めます。



全席ロングシート化されている車内



竹ノ塚駅大踏切

A. 『公共交通施策』

2. バス

事業内容

① 拠点間バス路線等の維持・強化

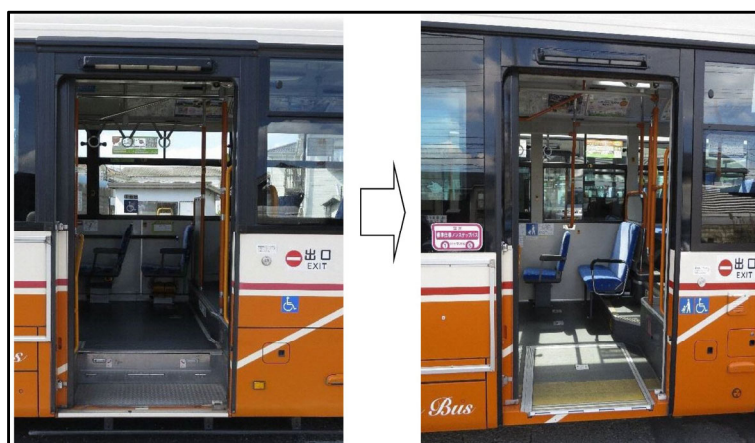
2021年度に開設予定となっている花畑の文教大学、江北の大学病院等の新規需要が見込まれる拠点や都市計画道路の整備状況を踏まえ、拠点間バスネットワークの強化に向け検討を進めます。

② バスのバリアフリー化

高齢者、障がい者、車いす利用者、小さなお子様をお連れの方、ベビーカー利用者など、誰もが利用しやすいノンステップバスを、順次導入します。

③ バス停の利用環境整備

誰もがバスを利用しやすい環境を整備するため、多くの利用者の滞留が見込まれる場所（駅周辺等）や高齢者が多数利用する施設の周辺（福祉施設、病院等）において、「ベンチ」、「点字ブロック」、「上屋」を優先的に整備します。



バス車両（左：ワンステップ、右：ノンステップ）



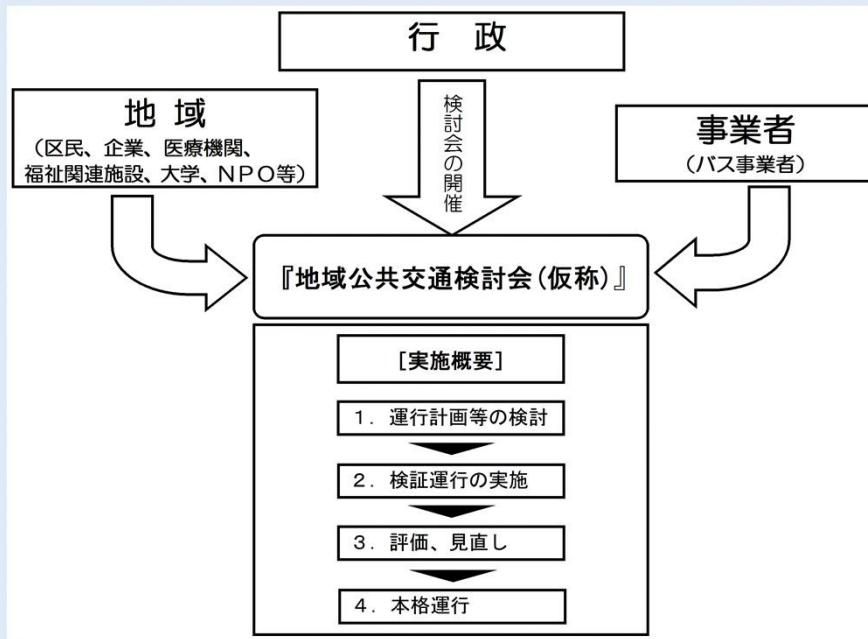
バス停の施設整備イメージ

④ 交通不便地域のバス路線導入（7ページ参照）

日常生活の移動における不便度が高く、バス交通に対するニーズが高い地域について、行政、バス事業者、地域が連携し「地域公共交通検討会（仮称）」を立ち上げ、運行計画の検討や検証運行を実施しながら不便度の解消に資するバス交通導入を目指します。

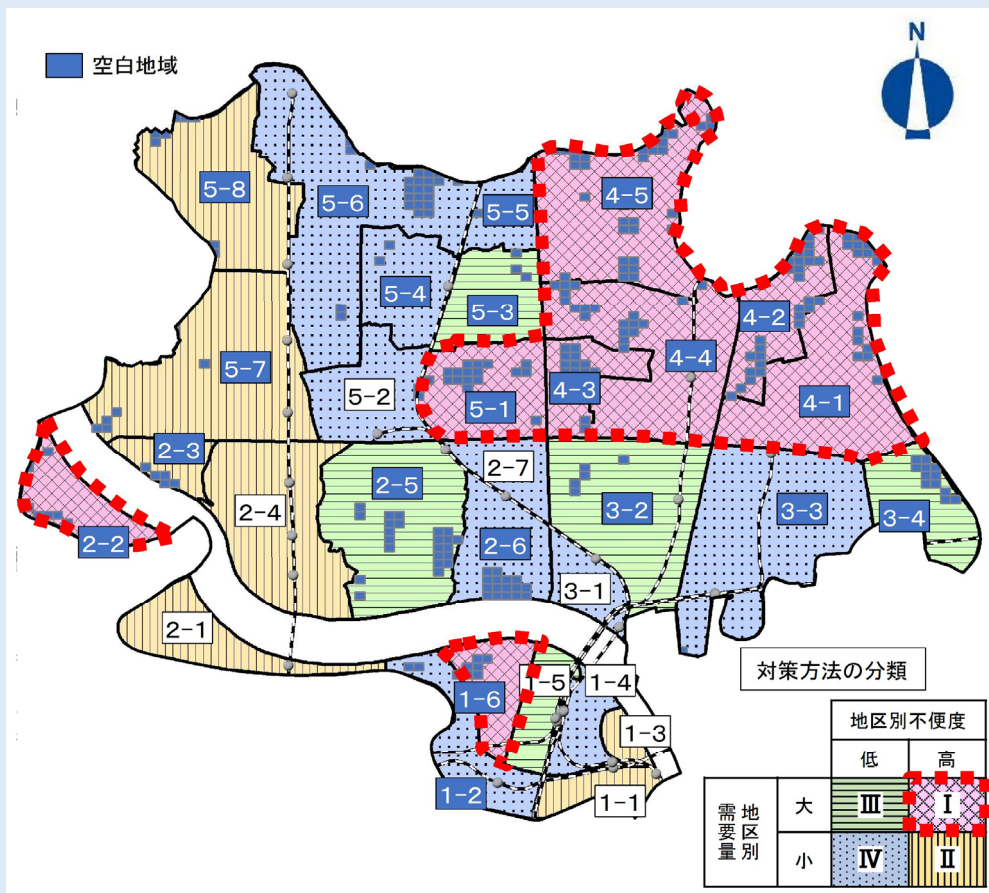
運行計画の検討や検証運行に必要な財政支援については、バス事業者等と協議の上実施します。検証運行の実績等を元に、本格運行の実施の有無や財政支援について判断していきます。

【図 事業イメージ】



なお、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については、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（下図）。

【図 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

【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

A. 『公共交通施策』

3. タクシー

事業内容

① ユニバーサルデザインタクシーの導入

誰もが快適に利用できるユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）の更なる普及を進めます。

② 配車アプリ活用等によるタクシーの 利便性向上

GPS機能を活用したスマホ配車アプリなど、効率的なタクシーの配車を実現できるよう検討を進めます。



UDタクシーのイメージ

A. 『公共交通施策』

4. その他

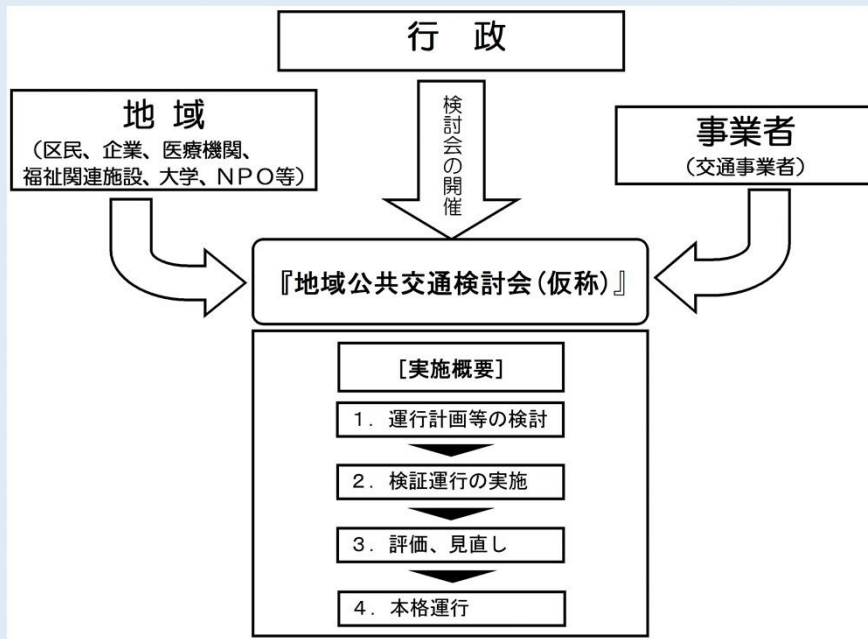
事業内容

① 多様な交通手段の導入（9ページ参照）

交通不便度が高くバスに対する需要が少ない地域において、行政、交通事業者、地域が連携し「地域公共交通検討会（仮称）」を立ち上げ、運行計画の検討や検証運行を実施しながら、不便度解消に資する交通手段の導入を目指します。

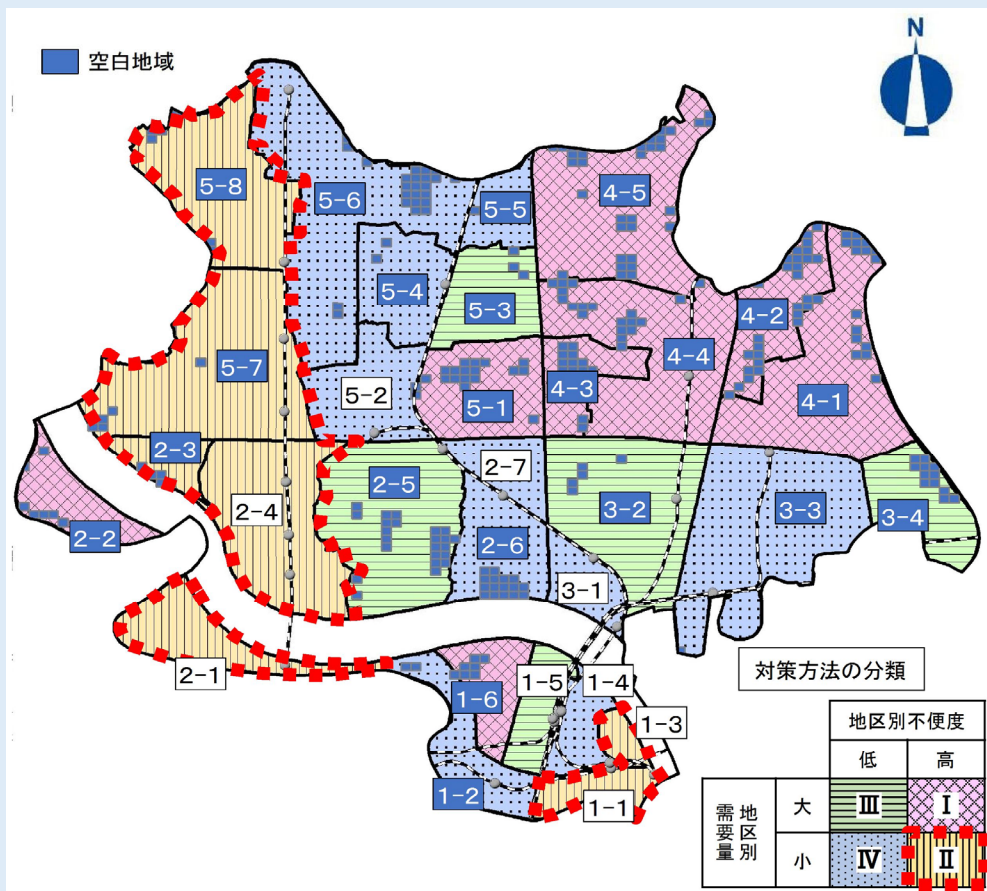
運行計画の検討や検証運行に必要な財政支援については、交通事業者等と協議の上実施します。検証運行の実績等を元に、本格運行の実施の有無や財政支援について判断していきます。

【図 事業イメージ】



なお、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については、区民意識調査を基に抽出し、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（下図）。

【図 多様な交通手段検討地区】



【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

【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

事業内容

① 自転車走行環境整備

歩行者、自転車、自動車それぞれの安全性に配慮した上で、道路幅員等に合った自転車走行環境の整備を進めます。

② 自転車駐車場の整備

自転車駐車場の新設や、改修に合わせた子ども乗せ自転車等に対応した施設の拡充を進めます。

③ サイクルアンドバスライドの普及啓発

サイクルアンドバスライドの存在や役割をPRし、自転車利用者のバス利用転換を促進します。

④ 自転車シェアリングの拡充

民間事業者との連携による近隣自治体と相互乗り入れ可能なシェアサイクルの導入を検討していきます。

⑤ 放置自転車対策

街頭指導員を効果的に配置することにより、駐輪場への誘導、店舗への指導を強化します。また、関係機関と連携して自転車の施錠を周知し、自転車盗難の抑制に取り組みます。

⑥ 交通安全教育

交通安全教育を継続して実施するとともに、より多くの区民が交通安全教育を受ける機会を創出して交通事故の防止に努めます。

サイクルアンドバスライドとは、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。



自転車専用通行帯



サイクルアンドバスライド（宮城二丁目）



交通安全教育の様子

C. 『交通基盤整備施策』

事業内容

① 都市計画道路等の整備

都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）に基づき、今後も計画的に事業を進めます。

② 駅前広場の整備

竹ノ塚駅、西新井駅西口、牛田・京成関屋駅、北綾瀬駅において、地域や交通管理者、交通事業者と連携を図り整備を進めます。



北千住駅東口駅前広場

D. 『公共交通利用促進施策』

事業内容

① モビリティ・マネジメントの実施

自家用車から公共交通への利用転換を進めるため、公共交通情報の発信等を実施します。

② バス利用者へのサービス向上

バス利用者の更なる利便性の向上のため、交通系ICカード定期券や乗継割引の導入について検討する等、利用者へのサービス向上に努めます。

③ バス位置情報の提供

バス停でバスの走行位置をお知らせできる情報案内システムの導入や、携帯電話、パソコンで運行状況を調べることができるサービスの導入を進めます。

モビリティ・マネジメントとは、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です。



便利でわかりやすい公共交通情報の提供



バス位置情報の提供事例（Web）