

# 「足立区総合交通計画改定協議会」 これまでの検討内容

## 【目次】

1 足立区総合交通計画改定の構成について（案） . . . . . P 1

2 計画改定の視点について . . . . . P 2

(1) 交通空白地域等への対応について . . . . . P 2

(2) バス計画路線の見直しについて . . . . . P 3

(3) 多様な交通手段の活用について . . . . . P 7

(4) 超高齢社会に対応した交通サービスについて . . . . . P 9

(5) 公共交通の利用促進について . . . . . P 11

3 改定計画の基本目標、目指すべき姿（素案）について . . . P 13

4 総合交通計画（改定）の施策体系（案）について . . . . . P 14

# 1 足立区総合交通計画改定の構成について (案)

## 「第1章」 足立区総合交通計画の概要

### 第1節 総合交通計画改定の背景

- ・社会情勢や交通を取り巻く環境の変化
- ・上位計画の改定
- ・現行計画の取り組み成果と課題

### (参考) 施策実施状況

- 「短期施策(概ね5年)達成状況」
- ・18施策/28施策(未実施施策は、バス関連施策)
  - ⇒交通空白地域解消率93.2→94.3%(目標値96%)

### 第2節 総合交通計画の位置づけと目的(総合交通計画とは)

- ・基本計画を補完する分野別計画としての位置づけや連携・整合を図るべき関連計画を整理する
- ・(目的) 総合的な交通のあり方や必要な施策に関して施策目標を定め、多様な交通課題を解決するための計画  
徒歩、自転車、自動車、公共交通等すべての移動手段の適正分担を図り、安全・安心で円滑な交通を実現するための総合的な交通計画

### 第3節 計画期間と対象地域

- ・20XX年とする。上位計画の改定時期との整合を踏まえ設定
- ・毎年の進捗管理や中間検証時期も明記
- ・対象地域は、足立区全域とする

	2016	2017	2018	2019	2020	
基本構想						→ 30年後を見据えて作成
基本計画						→ 2024年
都市マス						→ 2027年
総合交通計画						

## 「第2章」 交通を取り巻く環境の変化と課題・対応策

### 第1節 交通を取り巻く環境の変化

- |   |  |
|---|--|
| <b>1 社会情勢</b><br>・人口構造の変化、移動制約者等の状況など   | <b>4 交通事業の実態</b><br>・バス、鉄道の路線、系統別の運行本数、乗降推移、収支、混雑状況等<br>・新たな交通手段や交通に関する最近の取り組み状況 |
| <b>2 施設整備状況</b><br>・交通網や道路網の整備および計画状況<br>・エリアデザインやまちづくりの状況等(公共施設や民間開発の動向含む)                                 | <b>5 区民意識の変化「アンケート調査の実施」</b><br>・区民の移動実態・特性、交通に関する満足度及び改善点、求められる交通施策等            |
| <b>3 上位計画・関連計画</b><br>・区：基本構想、基本計画、都市マス、高齢者、障がい者、子育て、環境計画等<br>・都：世界一の都市にふさわしい利用者本位の交通体系を目指して<br>・国：交通政策基本計画 |  |

### 第2節 区交通課題と対応策(計画改定の視点)

- |   |   |
|---|---|
| <b>交通課題</b><br>・バス便数の減少<br>・交通空白地域や交通不便感が高い地域の存在<br>・既存計画バス施策の未実現<br>・エリアデザイン地区等、新たな拠点への交通軸の脆弱<br>・多様な区民ニーズにあった交通サービスの不足<br>・移動制約者等に対応した移動環境不足(安全、安心、快適な移動環境)<br>・公共交通情報の認知不足 | <b>『計画改定の視点』</b><br>・交通空白地域等への対応<br>・バス計画路線の見直し<br>・多様な交通手段の活用<br>・超高齢社会に対応した交通サービス<br>・公共交通の利用促進 |
|---|---|

## 「第3章」 交通の目指すべき姿と基本目標

### 第1節 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

### 第2節 基本目標

- ・目指すべき姿を達成するために【ひと】、【くらし】、【まち】、【行財政】の4つの視点で基本目標を設定

## 「第4章」 目指すべき姿実現のための交通施策

### 第1節 施策体系

- ・目指すべき姿を実現するための施策及び実施事業の整理
- ・事業を実施する地区や時期、役割を整理

### 第2節 『計画改定の視点の検討結果』

- ・交通空白地域等への対応
- ・バス計画路線の見直し
- ・多様な交通手段の活用
- ・超高齢社会に対応した交通サービス
- ・公共交通の利用促進

### I 施策、目標

公共交通施策  
 目標  
 ~な公共交通の整備を実現します

### II 事業

事業1  
 鉄道新線の整備促進

### III 事業内容

具体的取組み、実施地区

### IV 実施計画

時期、役割、事業指標

## 「第5章」 総合交通計画の推進体制

### 第1節 進行管理組織

- ・施策(事業)の進捗管理や施策の着実な実現のための調査・研究等を行う

### 第2節 検討組織

- ・事業を実施するにあたり、地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様等を検討する組織

### 第3節 協議組織(必要に応じて開催)

- 地域公共交通会議等
- ・道路運送法に基づく、地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様等を合意形成する場

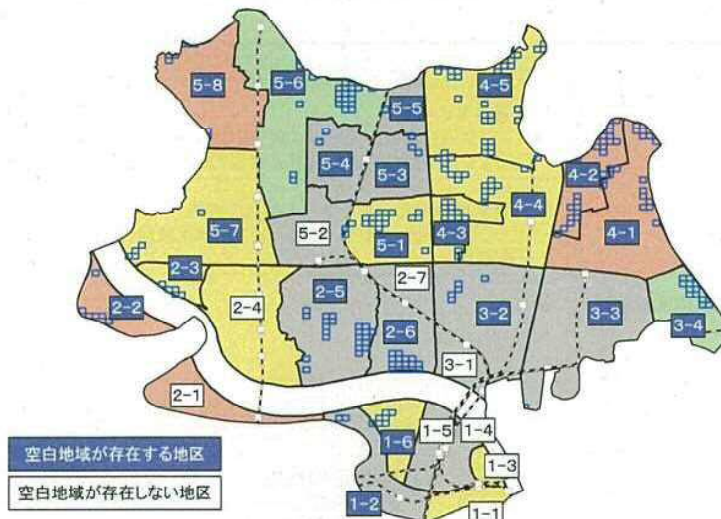
## 2 計画改定の視点について

### (1) 交通空白地域等への対応について

交通空白地域居住者等の不便実態を詳細に把握した上で、交通空白地域に対する取組みの検討が必要

- ① 区民アンケートによる不便実態と目的地までの移動距離から30地区別に不便度を分類した
- ② 地区別にバス交通の需要量を算定し、不便度とバス需要から地区別の対策方法を分類した

#### ① 30地区別不便度の分類図



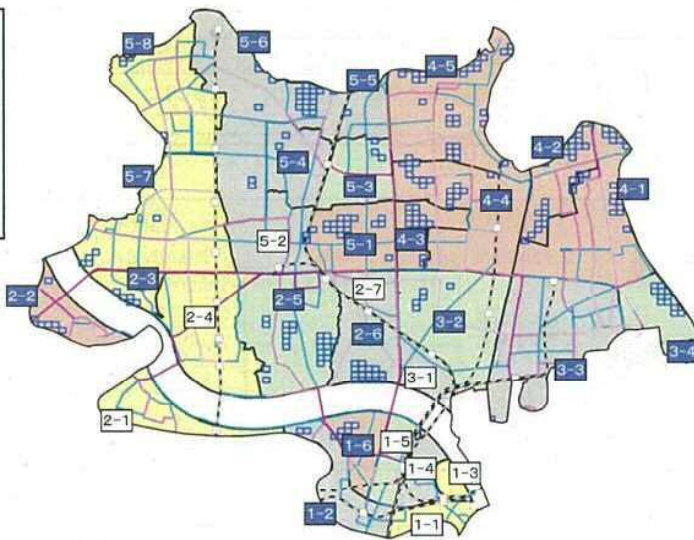
		不便度の分類		
		①不便感		
②目的地までの距離		大	C	A
		小	D	B

- [分類A] 最優先に交通サービスの向上が必要な地区
- [分類B・C] 交通サービスの向上が必要な地区
- [分類D] 全体の底上げの視点で取り組む地区

#### ② 30地区別対策方法の分類図

【凡例】

- 交通空白地域
- 30本/h以上
- 20~30本/h
- 10~20本/h
- 5~10本/h
- 3~5本/h
- 3本/h未満



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

- [分類Ⅰ] バス路線の検討
- [分類Ⅱ] 多様な交通手段の検討
- [分類Ⅲ・Ⅳ] 現行サービスの維持方策を検討

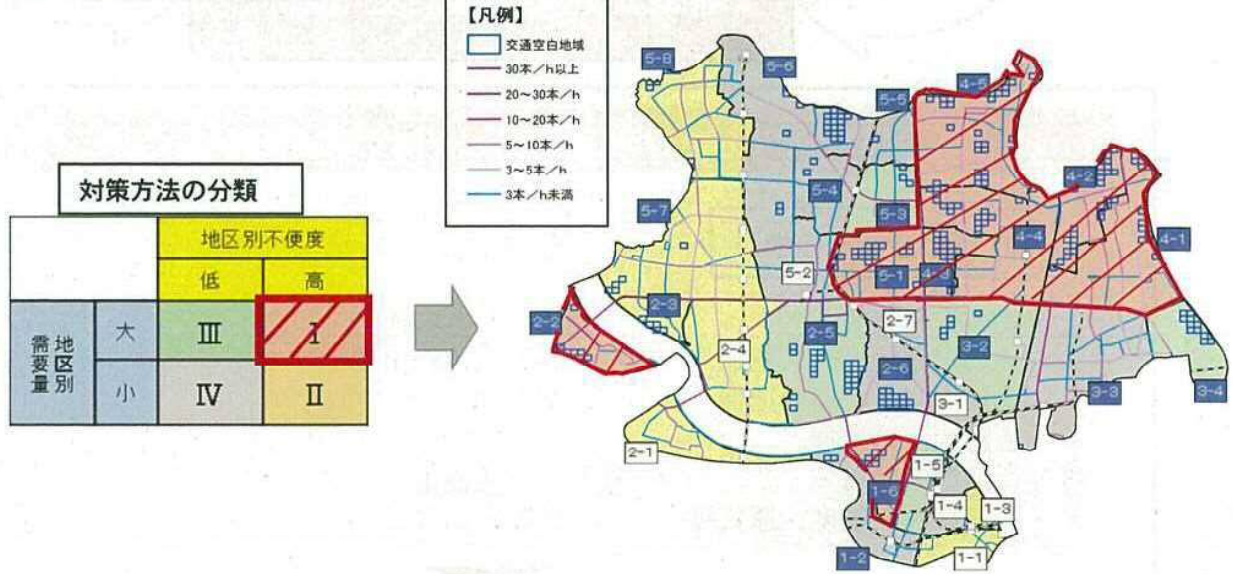
(2) バス計画路線の見直しについて

i) 日常生活を支えるバス計画

日常生活において、不便度が高くバス需要が多く見込まれる地区『バス路線検討地区』について、バス路線を検討する。

- ① 地区別の不便度とバス需要を調査し、バス路線検討地区を整理した
- ② 日常生活を支えるバス計画について、移動ニーズを基に構想線を位置づけた
- ③ バス構想線具体化の検討手順（案）を示した

① 地区別のバス需要と不便度

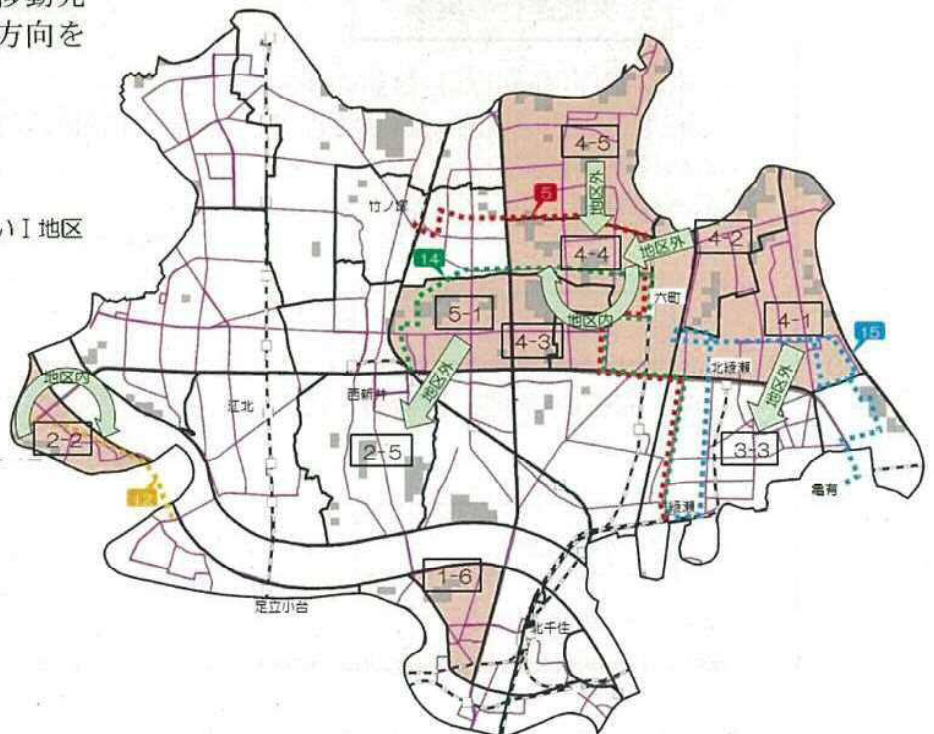


② 日常生活を支えるバス計画路線（案）

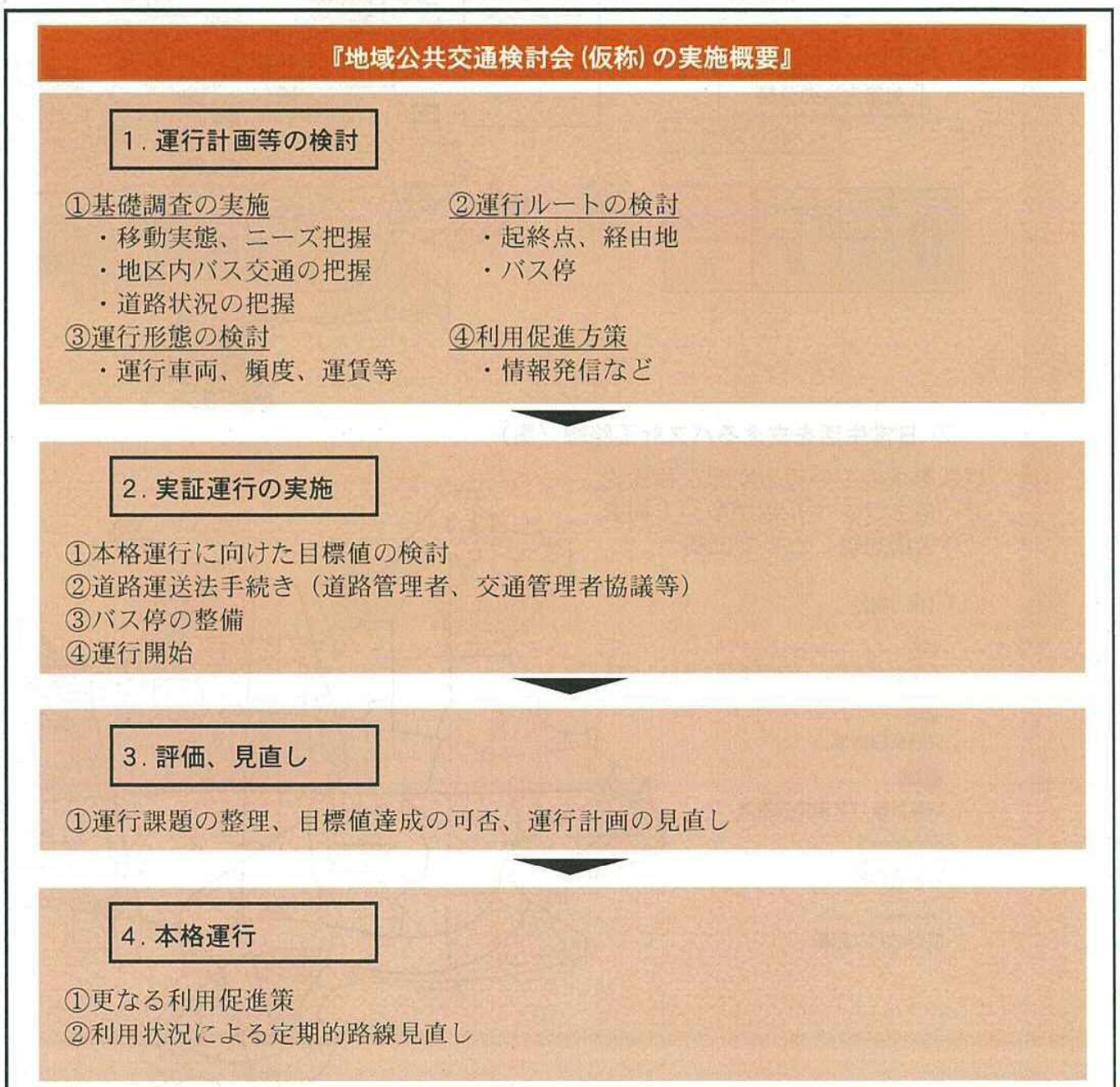
バスを求めている人が望む移動先で、最もサンプル数が多い方向を「バス構想線」として記載

【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



③ バス構想線具体化の検討手順（案）

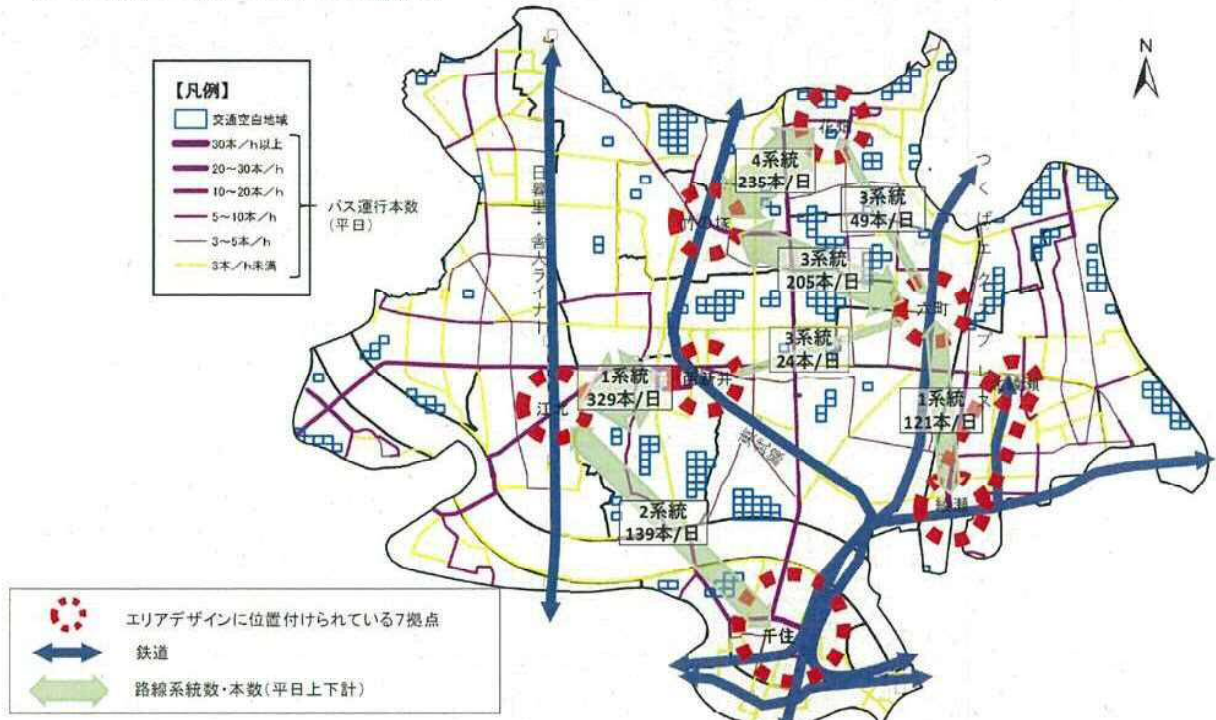


ii) 拠点間交通ネットワークを維持・強化するバス計画

エリアデザイン計画等で位置づけられた各拠点の持つ都市機能を連携するバス交通を検討する

- ① 現状の拠点間を結ぶ交通網について整理した
- ② 拠点間を結ぶバス計画路線について、今後運行の可能性があるルートを整理した

① 拠点間を結ぶ公共交通網図



② 拠点間を結ぶバス計画路線 (案)



iii) コミュニティバス収支状況等調査結果

■ バス事業者の路線別収支状況等を調査した

1 収支状況について									
収支状況（平成29年度）									
事業者	回答	系統名	収入 千円	支出 千円	損益額 千円	乗車料収入 千円/日	乗車人員 人/日	営業係数 ※1	備考 ※2
A	×								系統別収支（収入・輸送人員含む）については、営業上に係るデータであり、開示していない。なお、本系統は運行補助金がなく赤字運行となっている。
B	○	1号	86,086	96,724	▲10,638	181	1,316	112	
		9号 12号	97,611	98,955	▲9,094	207	1,485	101	車両運用が混成のため9号と12号を同一路線として管理。
		10号	10,209	14,901	▲3,882	17	95	138	
C	○ (一部)	5号					757		決算値は系統別の収支状況算出が困難なため。別紙にて定期券、シルバーバスの輸送人員を記載。
		6号					1,810		
		8号					591		
		11号					364		
D	×							系統別収支状況は外部に公表しているものではないため。	
E	×							系統ごとの収支状況については公表していないため。	

※1 営業係数は、その系統が100円の収入を得るために、どれだけの支出が必要かを示す数値  
 ※2 備考欄には回答不可の理由等を記載

2. 乗務員について						
乗務員						
事業者	回答	乗務員数	年齢構成	充足	不足人員	備考 ※
A	×					乗務員数等についてははるかぜ専属ではないため、回答できない。
B	○	34人	平均42歳	×	3人	
C	○	29人	平均43.4歳	×	4人	
D	×					乗務員数の状況について、専属としているものがないため。
E	×					乗務員数等の状況については、はるかぜ単独での算出ができないため。

※ 備考欄には回答不可の理由等を記載

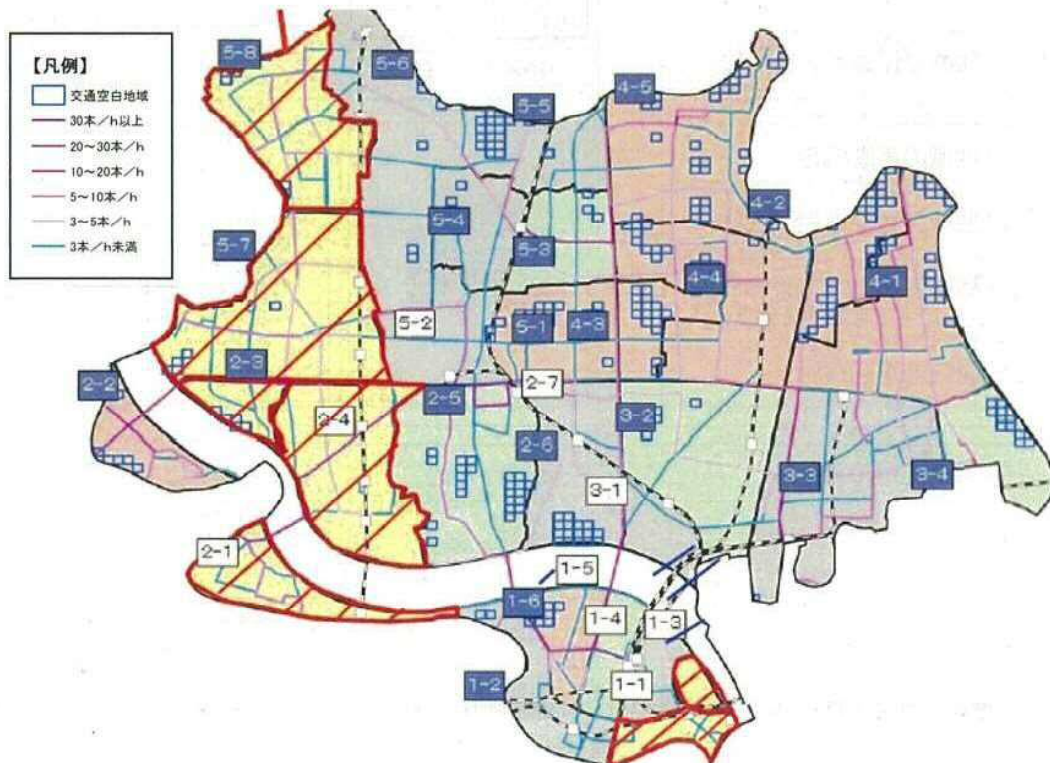
(3) 多様な交通手段の活用について

自転車やタクシーなどバス交通以外の交通手段について、積極的な活用策の検討が必要

- ① 不便度は高いがバス需要が低い地区を多様な交通手段を検討する地区とした(再掲)
- ② 代表的な多様な交通手段の事例を調査した (自転車活用の効果含む)
- ③ 地域ニーズに即した交通手段(多様な交通手段)の導入を検討する流れを整理した

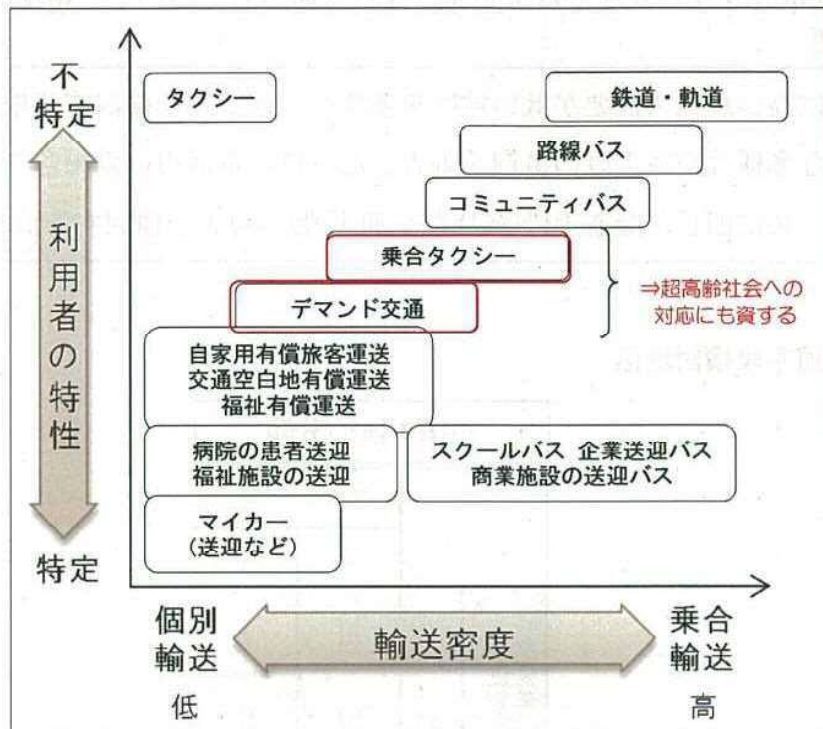
① 多様な交通手段検討地区

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



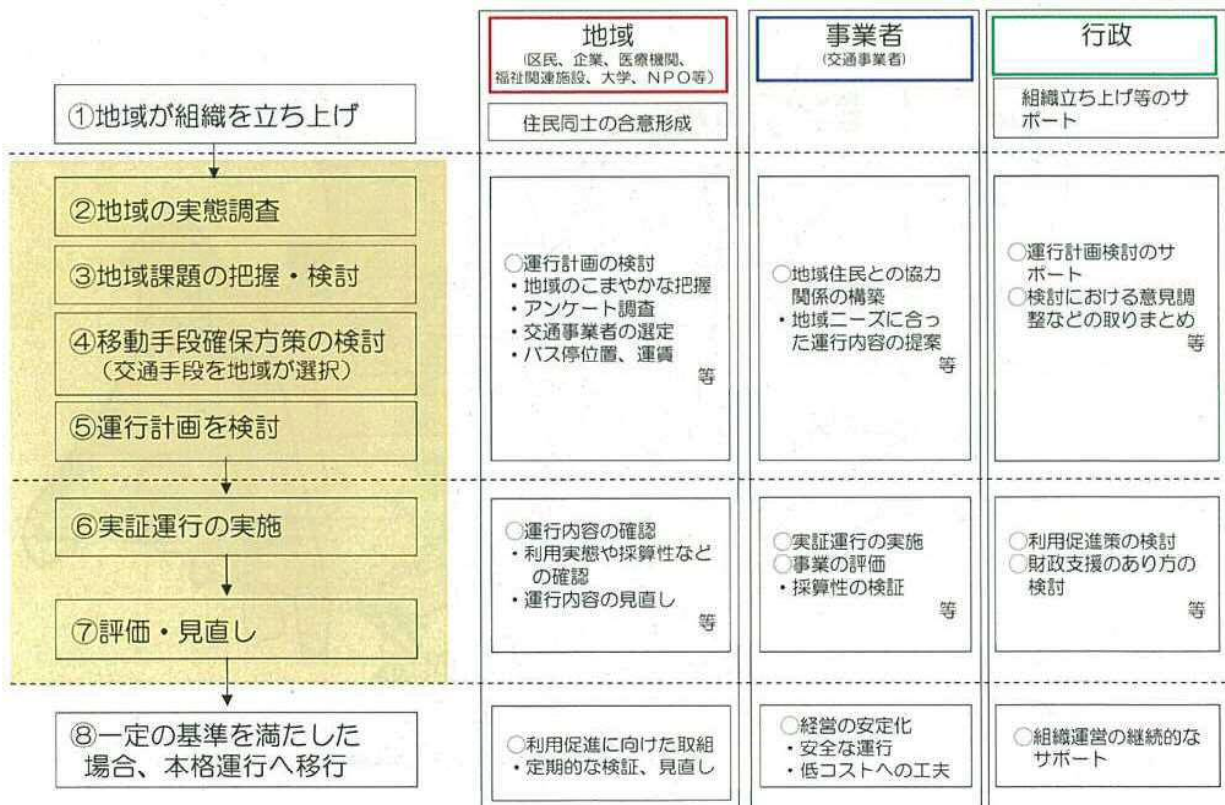


② 事例調査交通手段



③ 地域ニーズに即した交通手段検討の流れ

地域 (区民、企業、医療機関、福祉関連施設、大学、NPO等) が主体となって交通事業者や行政と協力し地域内交通をつくっていく



#### (4) 超高齢社会に対応した交通サービスについて

高齢者や障がい者など移動に制約がある人に対し、安全かつ快適に利用できる交通サービスの検討が必要

- ① 高齢者計画等、分野別計画で位置づけられている交通関連事業を整理した
- ② アンケート結果を元に分野別計画で示す交通関連事業の必要性等を確認した

##### ① 分野別計画に位置づけられている交通関連事業

計 画 名	交 通 関 連 事 業
足立区高齢者保健福祉計画 (2018年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全で快適な歩道の整備</li> <li>・交通安全教室の実施</li> <li>・バス路線網の整備</li> <li>・超低床バス等の運行促進</li> <li>・バス停留所施設の整備促進</li> <li>・鉄道駅のバリアフリー化推進</li> </ul>
足立区障がい者計画 (2018年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・障がい者が利用しやすいバス停の整備</li> <li>・バリアフリーに対応した歩道の整備</li> <li>・ホームドアの設置</li> </ul>
足立区子供・子育て支援事業計画 (2015年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ユニバーサルデザインに配慮した歩道の整備</li> <li>・放置自転車等をなくす対策を強化する</li> </ul>

② 交通に関するアンケート調査で求められる交通事業（移動制約者）

○分野別計画に位置づけられている交通関連事業は、アンケート結果からも求められていることが分かったため、当改定計画でも事業を踏襲する。また、自転車関連事業を多く求められているため、当計画で実施事業を整理する。

<凡例>

分野別計画に位置づけられている交通関連事業

自転車関連事業

高齢者



子育て世帯



身体的移動困難者



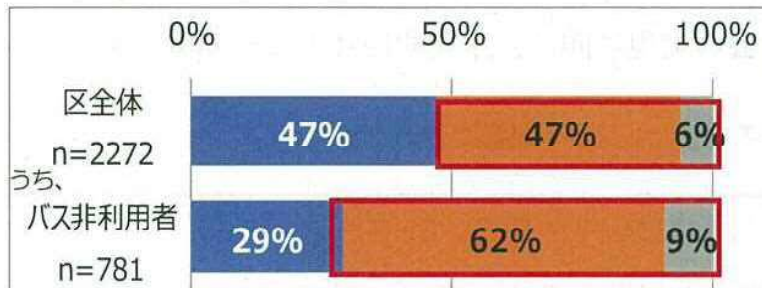
(5) 公共交通の利用促進について

既存バス路線などの公共交通サービスの維持や環境への負荷軽減を推進するため、公共交通の利用促進が必要

- ①公共交通の利用促進に関する事業をアンケート調査から整理した
- ②公共交通利用促進につながるモビリティ・マネジメントについて、期待される効果や事例を調査した

① 公共交通(バス)利用に関するアンケート結果

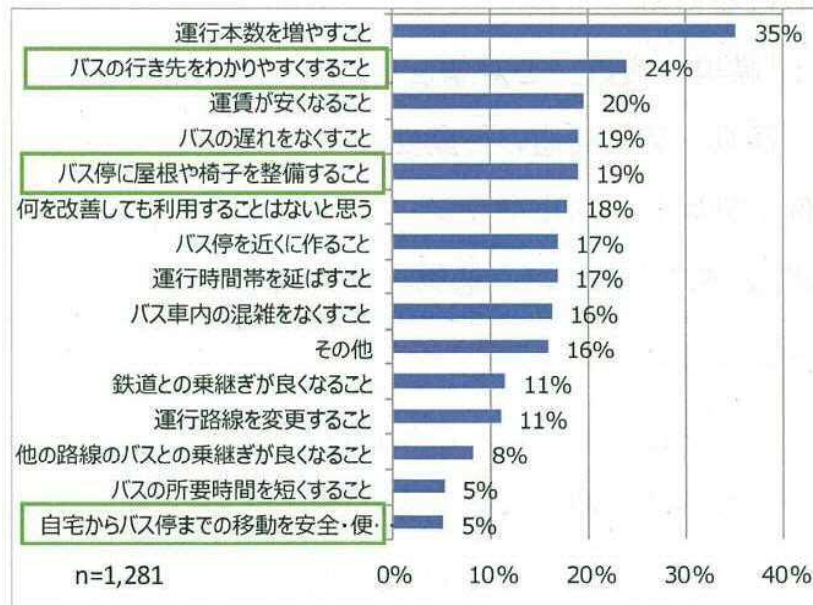
・バスの認知度



- 運行内容(路線(行き先等)・ダイヤ(時刻等)・運賃)を知っている
- 存在は知っているが運行内容は知らない
- 知らない

・バスを利用するための改善点

※    は、運行サービスに関すること以外



- ・公共交通サービスの情報を発信し、知ってもらうことが重要
- ・誰もが使いやすい利用環境を整備することが求められている

## ②モビリティ・マネジメントの効果や施策例

### 1) モビリティ・マネジメント (MM)

一人ひとりの行動が「過度に自動車に頼る暮らし」から「多様な交通手段の利用」へ自発的な行動の変化を促す取り組み

### 2) モビリティ・マネジメントの効果

- ・公共交通の維持
- ・健康増進と医療費の削減
- ・交通渋滞解消や交通事故の減少
- ・環境負荷軽減
- ・望ましい交通社会の実現に向け、自発的に考える「知識、能力、行動」の習得

### 3) モビリティ・マネジメントの施策例

#### ○居住地におけるMM

- ・内容 : 「世帯」を対象としたコミュニケーション
- ・ねらい : 全般的な交通行動変容
- ・取組事例 : 転入者プログラム ⇒ 役所の窓口で接触

#### ○職場におけるMM

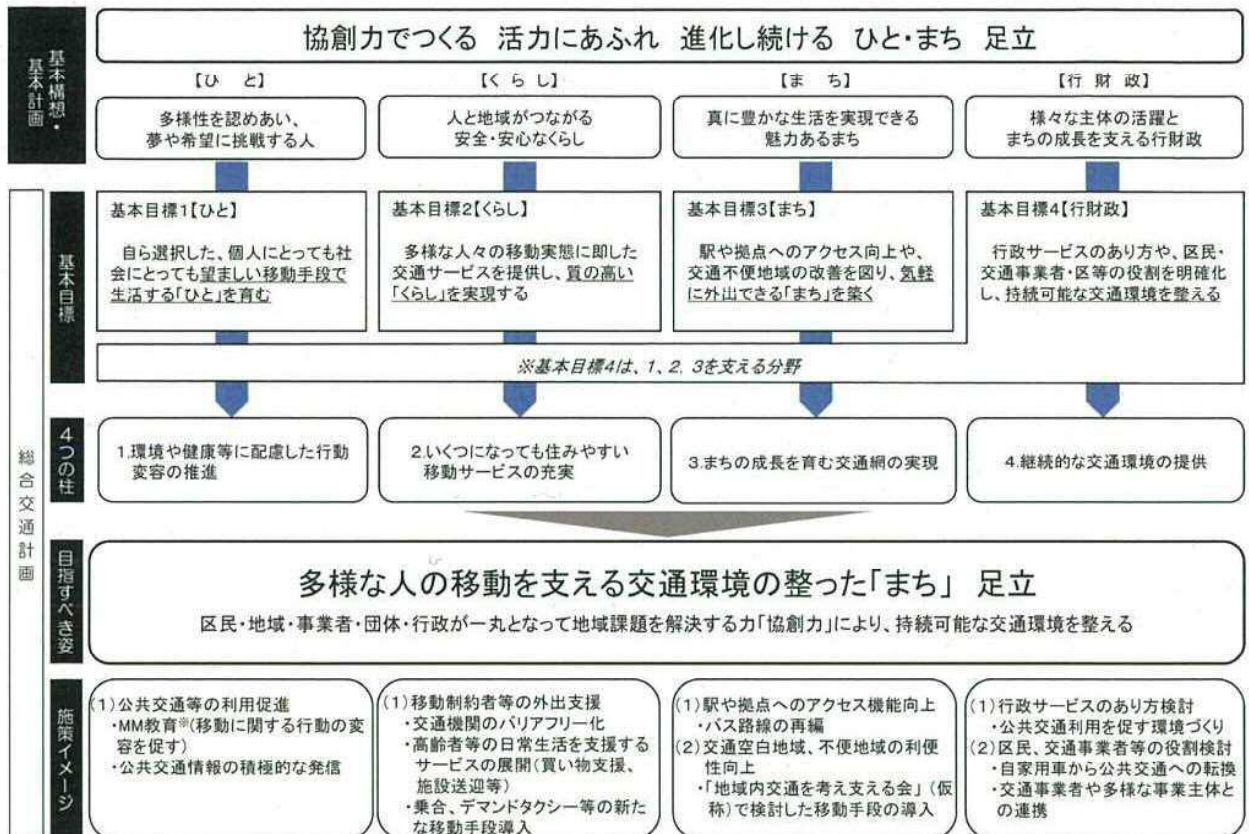
- ・内容 : 「職場の職員」を対象としたコミュニケーション
- ・ねらい : 通勤+業務交通の行動変容
- ・取組事例 : 職場トラベルプラン  
⇒ 職場組織に働きかけ、通勤・業務交通の変容を促す

#### ○学校におけるMM

- ・内容 : 「小学校・中学校」のMM的授業の実施
- ・ねらい1 : 児童の長期的行動変容
- ・ねらい2 : 児童の家族の即時的な行動変容
- ・取組事例 : 交通や環境に関連する授業  
⇒ 小学校のカリキュラムの中で実施

### 3 改定計画の基本目標、目指すべき姿(素案)について

■ 足立区総合交通計画改定の基本目標、目指すべき姿等について以下のとおり整理した



# 4 総合交通計画（改定）の施策体系（案）について

「足立区総合交通計画改定協議会」これまでの検討内容

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～

