

多様な人の移動を支える
交通環境の整った「まち」足立



足立区

総合交通計画

(案)

2019.11

足立区都市建設部交通対策課

目次

第1章 足立区総合交通計画の概要	1
1 足立区総合交通計画改定の背景	1
(1) 社会情勢や交通を取り巻く環境の変化	1
(2) 上位計画との整合性	1
(3) エリアデザインによる新たな取り組み	2
(4) 足立区総合交通計画に基づく取り組み成果と課題	2
2 総合交通計画の位置づけ	3
3 総合交通計画の計画期間と対象地域	4
(1) 計画期間	4
(2) 対象地域	4
第2章 計画改定の視点と対応方針	6
1 公共交通空白地域等への対応	7
(1) 公共交通空白地域の現状	7
(2) 区民の不便実態	8
(3) 地区別不便度の分類	9
2 バス計画路線の見直し	10
(1) 前計画のバス施策の課題	10
(2) 前計画のバス施策の取り扱い	11
(3) 拠点間バス路線網の現状	12
(4) 区民ニーズにあった実効性の高いバス路線の検討	13
3 多様な交通手段の活用	14
(1) 多様化する移動ニーズ	14
(2) 多様な交通手段	15
(3) 区民ニーズにあった多様な交通手段の検討	16
(4) 自転車施策の必要性	17

4	超高齢社会に対応した交通サービス	1 8
	(1) 高齢者や障がい者など移動に制約がある人の現状	1 8
	(2) 移動に制約がある人が求める交通施策	2 0
5	公共交通の利用促進	2 1
	(1) はるかぜの利用者数と運行本数の推移	2 1
	(2) 公共交通利用促進の必要性	2 1
6	計画改定の視点と対応方針のまとめ	2 2
第3章	交通の目指すべき姿と基本目標	2 3
1	目指すべき姿	2 3
2	基本目標	2 4
第4章	交通施策と実施事業	2 5
1	交通施策	2 5
2	実施事業	2 5
	(1) 実施時期	2 5
	(2) 実施地区	2 5
	(3) 実施主体の役割	2 5
3	交通施策と実施事業	2 6
第5章	総合交通計画の進行管理	5 4
1	基本的な考え方	5 4
2	進行管理体制	5 5
3	事業指標	5 6

第1章 足立区総合交通計画の概要

1. 足立区総合交通計画改定の背景

(1) 社会情勢や交通を取り巻く環境の変化

足立区の交通環境は、つくばエクスプレスと日暮里・舎人ライナーの開業、コミュニティバスの12路線開設、都市計画道路や駅前広場の整備等により、大きく向上しました。

一方で足立区の人口構成をみると、平成31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

ア 基本構想、基本計画

平成28年度に「基本構想」「基本計画」を策定し、区の目指すべき将来像とその実現に向けた区政の目標や基本的な考え方を定めました。

そのため、この度の総合交通計画（以下本文中は「本計画」とする）の改定にあたっては、それらとの整合性を図り、基本構想で示した30年後を目標とする足立区の将来像である「協創力でつくる 活力にあふれ 進化し続ける ひと・まち 足立」と、基本計画の柱の1つである「地域の個性を活かした都市基盤が整備されたまち」の実現に資する計画としてとりまとめます。

イ 都市計画マスタープラン

まちづくりを進める上で、区の最上位計画である「都市計画マスタープラン」を平成29年度に改定し、新たなまちの目指すべき姿を定めました。本計画は、まちづくりのテーマの一つである「交通・交流拠点の整備による魅力あるまちづくり」の実現に資する計画としてとりまとめます。

1. 足立区総合交通計画改定の背景

(3) エリアデザインによる新たな取り組み

区内7箇所（「綾瀬・北綾瀬」「六町」「江北」「花畑」「千住」「西新井・梅島」「竹の塚」）においてエリアデザイン計画を進めています。

この取り組みにより、令和3年度に、江北に大学病院、花畑へは大学が進出します。また、平成31年3月からは北綾瀬駅から代々木上原方面への千代田線の直通運転がスタートするなど、まちづくりの核となる施策が順調に進むこの機を捉えて、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

足立区は、平成23年12月に「足立区総合交通計画」を策定し、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。

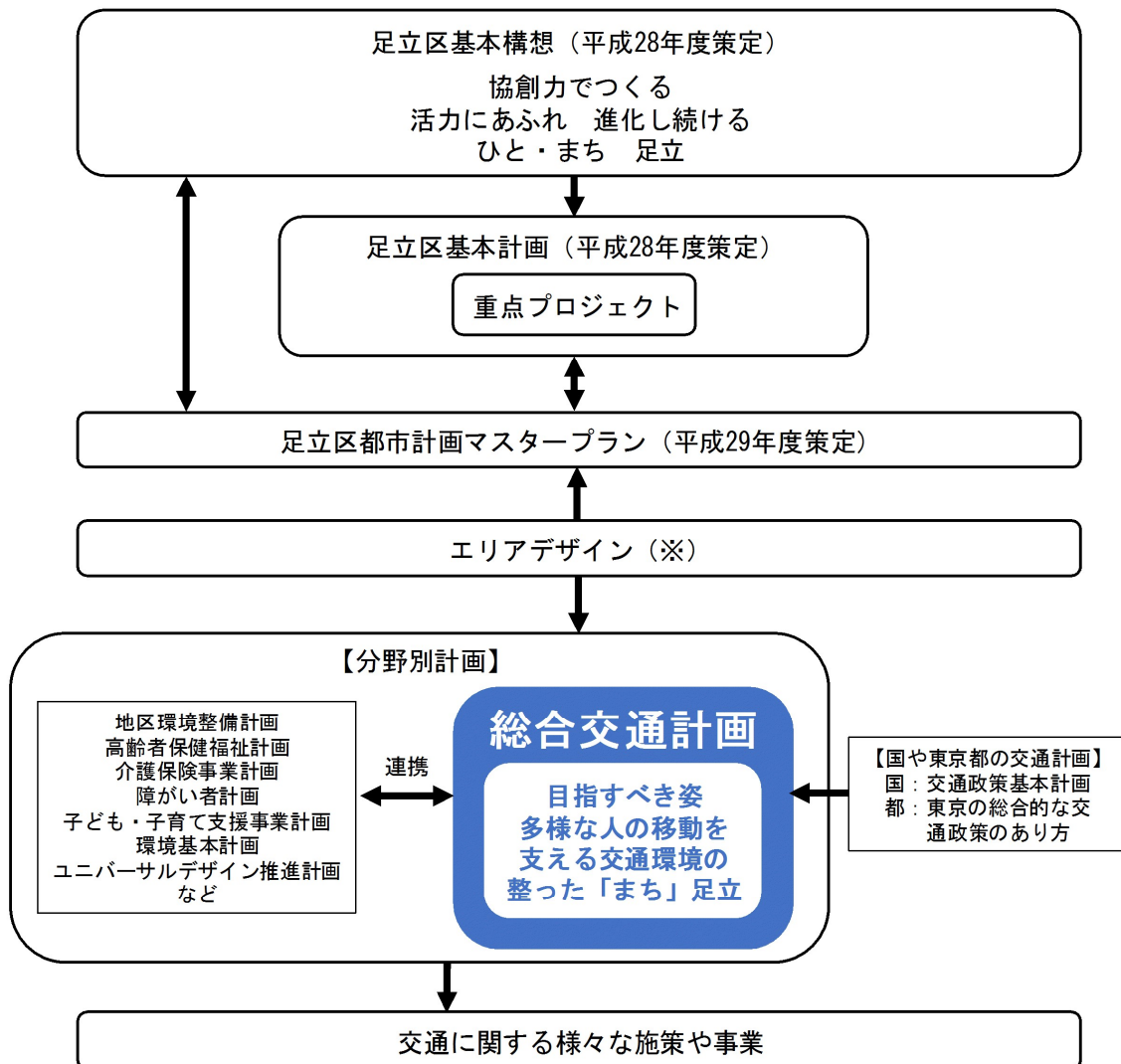
計画策定から約7年が経過し、概ね5年を実現目標時期と定めた短期28施策中16施策が実現する一方で、残り12施策は実現に至っていません。

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。

2. 総合交通計画の位置づけ

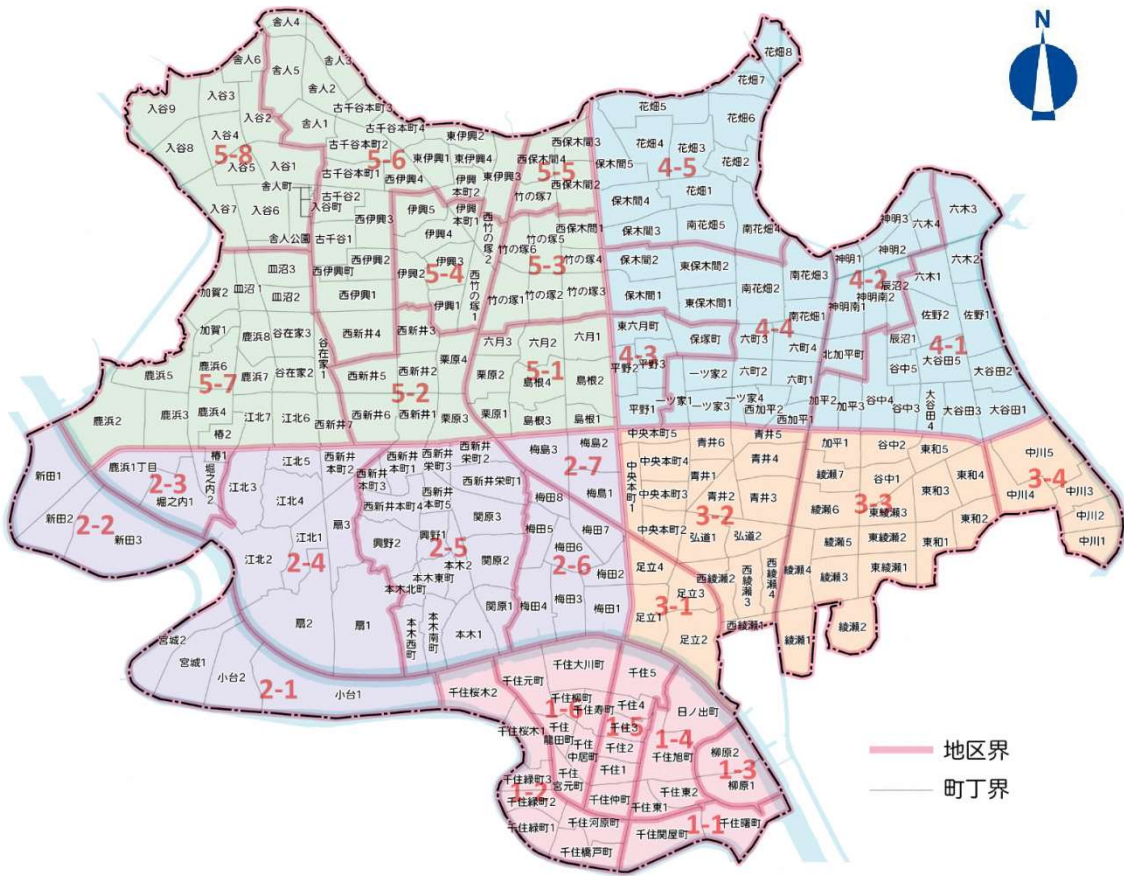
本計画は、「足立区基本計画」に示された分野別計画であり、徒歩、自転車、自動車、公共交通などすべての移動手段を対象とした総合的な交通計画として、目指すべき姿や目標を定め、それを実現するために必要な施策の推進を図るものです。

【図1-1 総合交通計画の位置づけ】



※エリアデザイン：「綾瀬・北綾瀬」「六町」「江北」「花畑」「千住」「西新井・梅島」「竹の塚」の7つのエリアを対象に、まちの特徴・魅力や求めるべき将来像などを定め、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などの活用を図り、さらなるイメージアップにつなげるものである。

【図1-3 地域区分図（5地域30地区）】



地域名	対象町丁目
1 千住地域	千住一～五丁目、千住曙町、千住旭町、千住東一・二丁目、千住大川町、千住河原町、千住寿町、千住桜木一・二丁目、千住関屋町、千住龍田町、千住中居町、千住仲町、千住橋戸町、千住緑町一～三丁目、千住宮元町、千住元町、千住柳町、日ノ出町、柳原一・二丁目
2 梅田・江北・新田地域	梅島一～三丁目、梅田一～八丁目、扇一～三丁目、興野一・二丁目、小台一・二丁目、江北一～五丁目、鹿浜一丁目、新田一～三丁目、関原一～三丁目、椿一丁目、西新井栄町一～三丁目、西新井本町一～五丁目、堀之内一・二丁目、宮城一・二丁目、本木一・二丁目、本木北町、本木西町、本木東町、本木南町
3 足立・綾瀬・中川地域	青井一～六丁目、足立一～四丁目、綾瀬一～七丁目、加平一丁目、弘道一・二丁目、中央本町一～五丁目、東和一～五丁目、中川一～五丁目、西綾瀬一～四丁目、東綾瀬一～三丁目、谷中一・二丁目
4 六町・花畑・大谷田地域	大谷田一～五丁目、加平二・三丁目、北加平町、佐野一・二丁目、神明一～三丁目、神明南一・二丁目、辰沼一・二丁目、西加平一・二丁目、花畑一～八丁目、東保木間一・二丁目、東六月町、一ツ家一～四丁目、平野一～三丁目、保木間一～五丁目、保塚町、南花畑一～五丁目、六木一～四丁目、谷中三～五丁目、六町一～四丁目
5 西新井・竹の塚・舎人地域	伊興一～五丁目、伊興本町一・二丁目、入谷一～九丁目、入谷町、加賀一・二丁目、栗原一～四丁目、江北六・七丁目、古千谷一・二丁目、古千谷本町一～四丁目、血沼一～三丁目、鹿浜二～八丁目、島根一～四丁目、竹の塚一～七丁目、椿二丁目、舎人一～六丁目、舎人公園、舎人町、西新井一～七丁目、西伊興一～四丁目、西伊興町、西竹の塚一・二丁目、西保木間一～四丁目、東伊興一～四丁目、谷在家一～三丁目、六月一～三丁目

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。

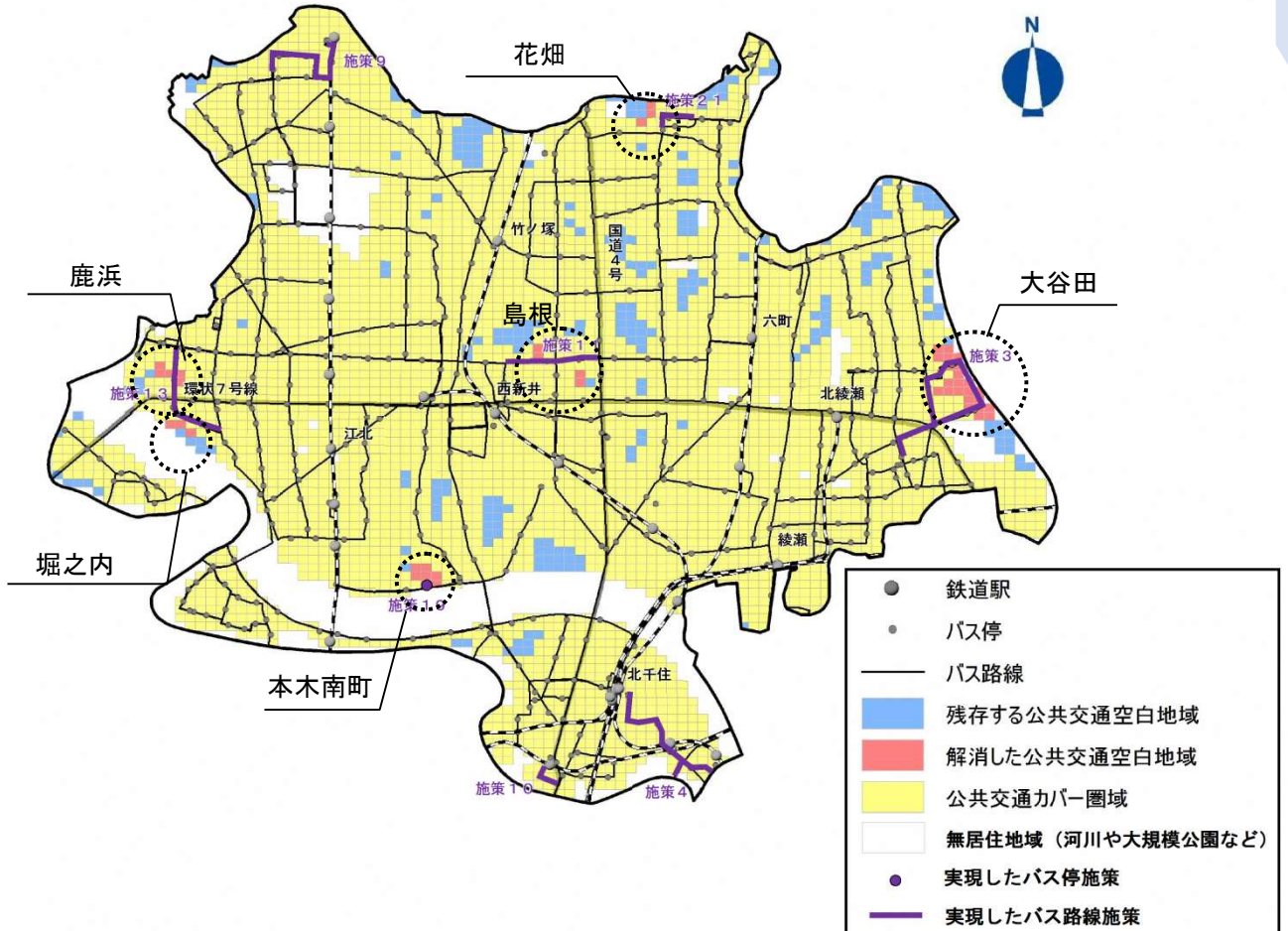
1. 視点1 公共交通空白地域等への対応

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

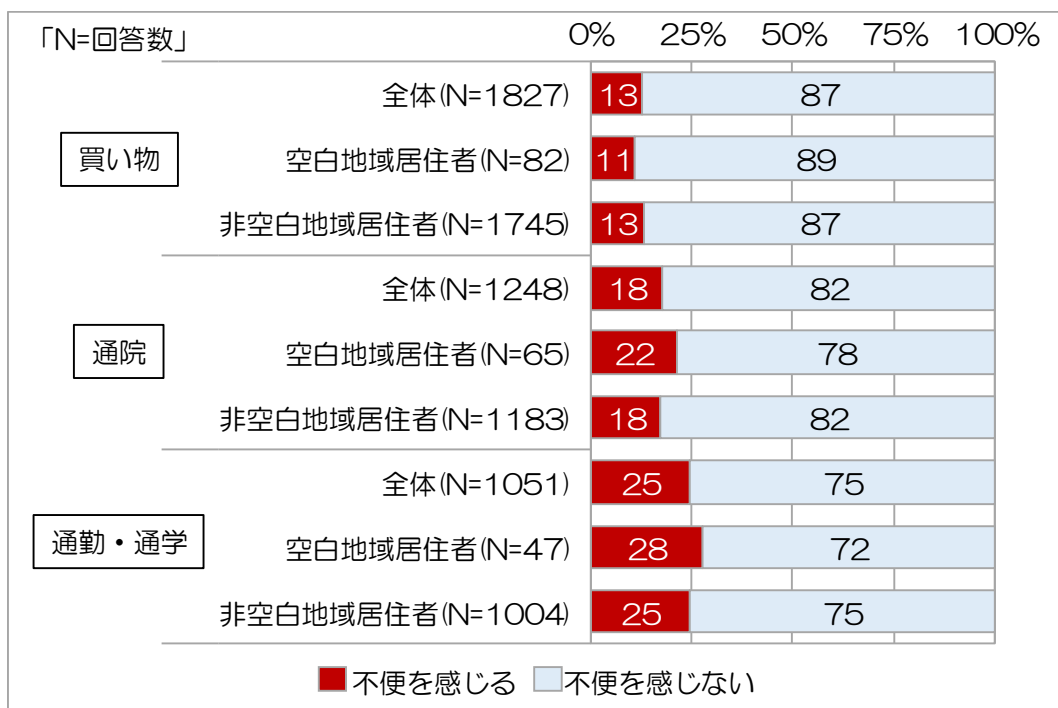
1. 公共交通空白地域等への対応

(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

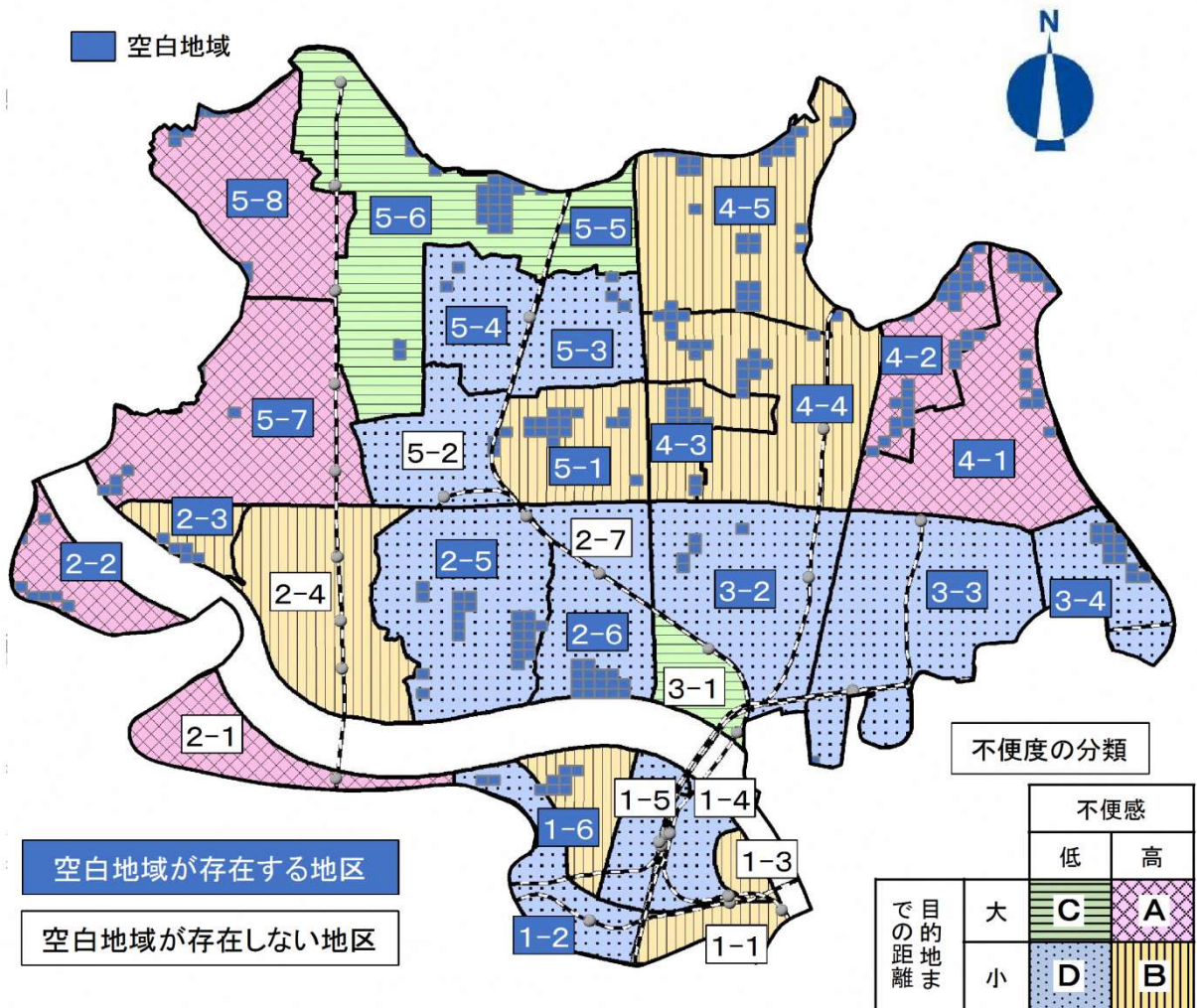
(3) 地区別不便度の分類

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

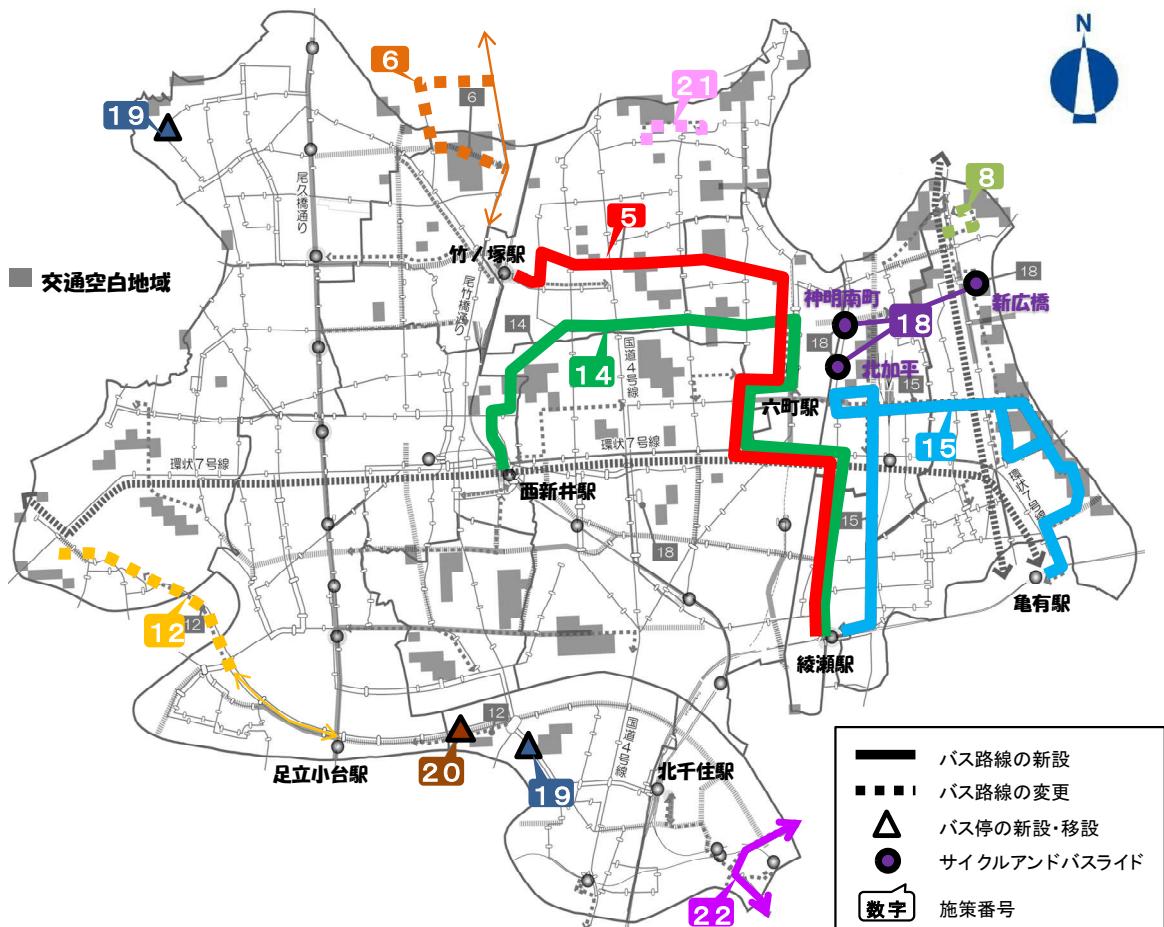
2. 視点2 バス計画路線の見直し

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）。

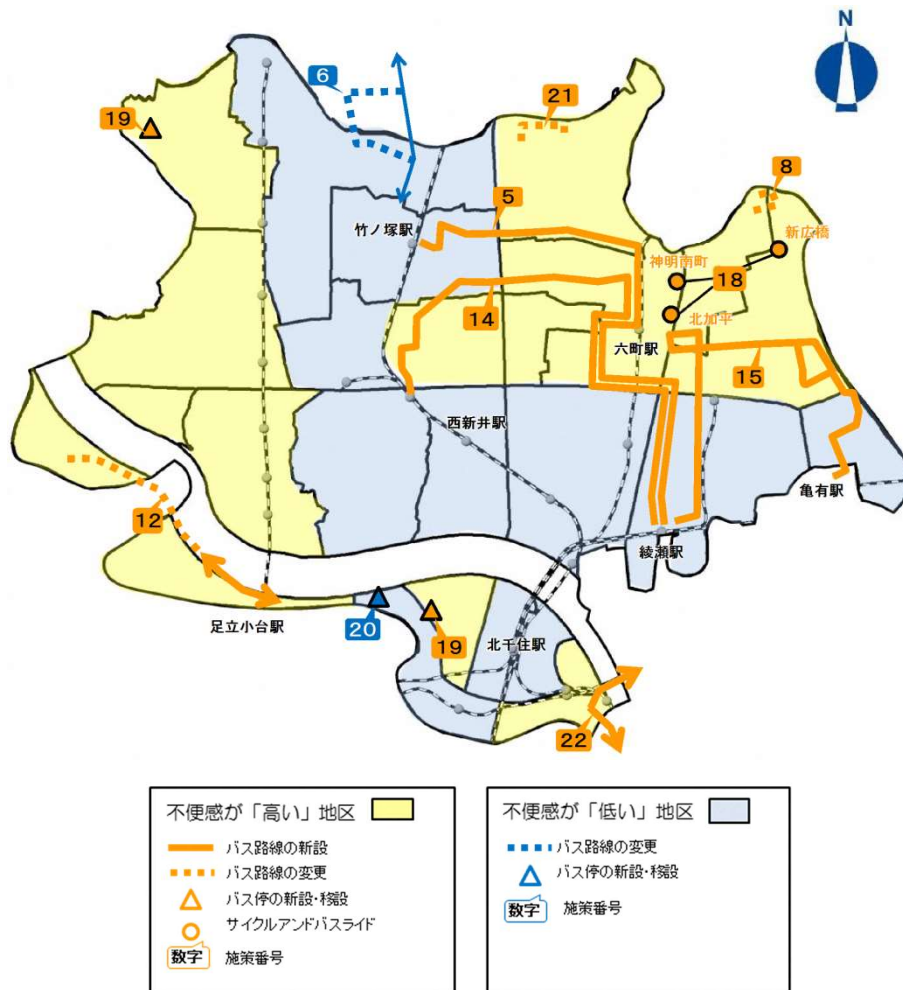
① 不便感が「高い」地区のバス施策

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、交通利便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

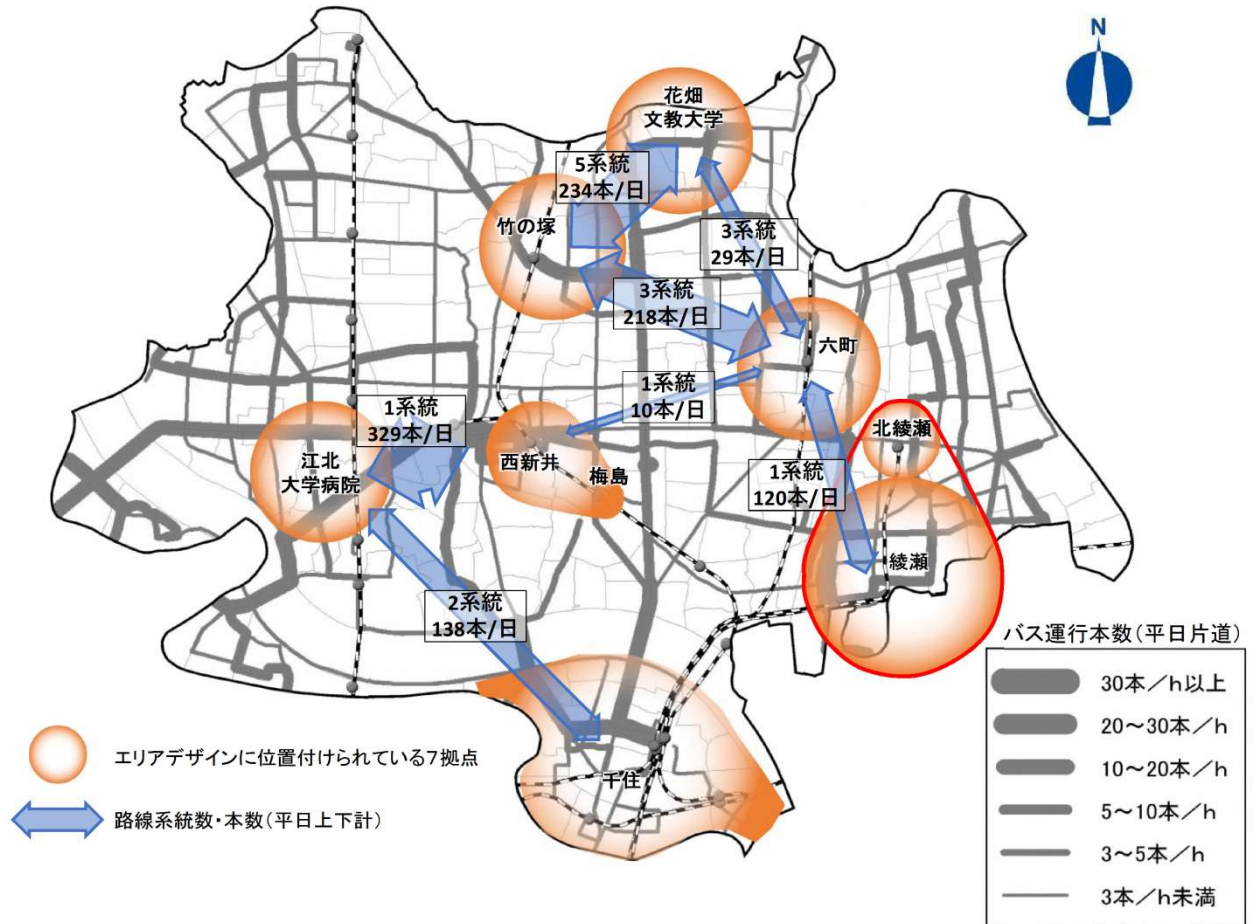
(3) 拠点間バス路線網の現状

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】



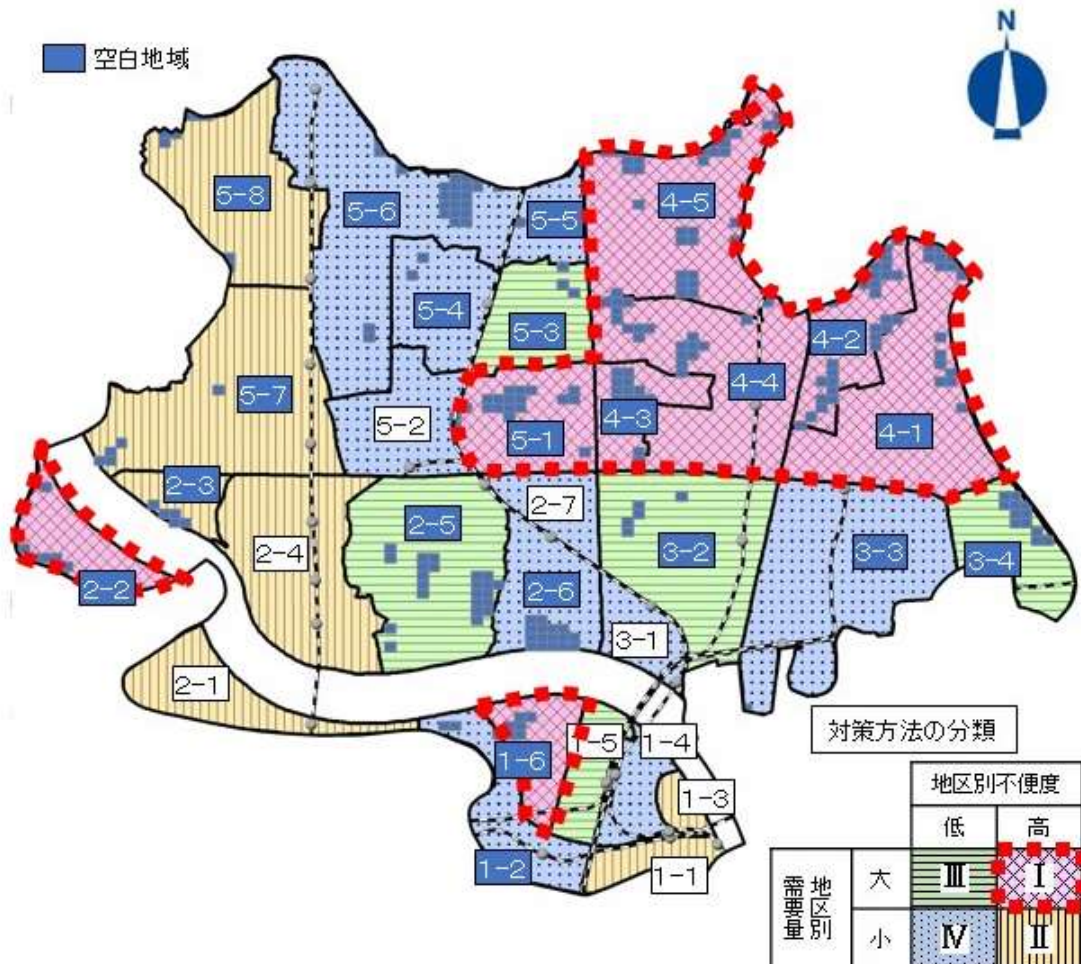
(4) 区民ニーズにあった実効性の高いバス路線の検討

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

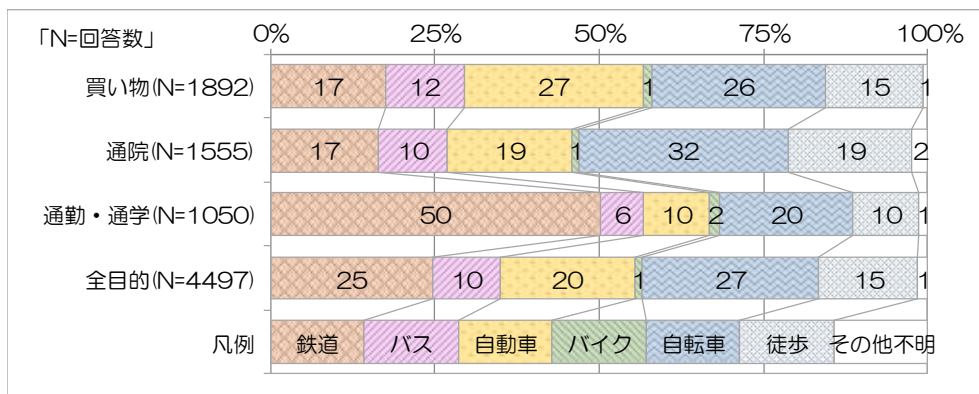
幅広い世代の様々な移動ニーズに対応するためには、定時・定路線、大量輸送の交通手段である「鉄道やバス」以外の交通手段導入の検討が必要となっています。併せて、自転車がより利用しやすくなるよう、走行しやすい道路を整備することなども求められています。

(1) 多様化する移動ニーズ

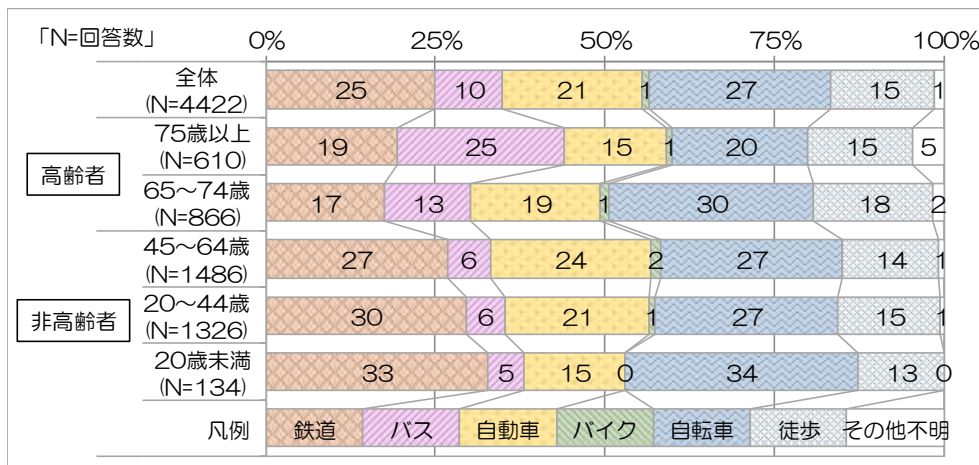
区民の活動目的別の交通手段分担率は、買い物や通院目的では、自動車や自転車、通勤・通学目的では鉄道が高くなっています(図2-8)。

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

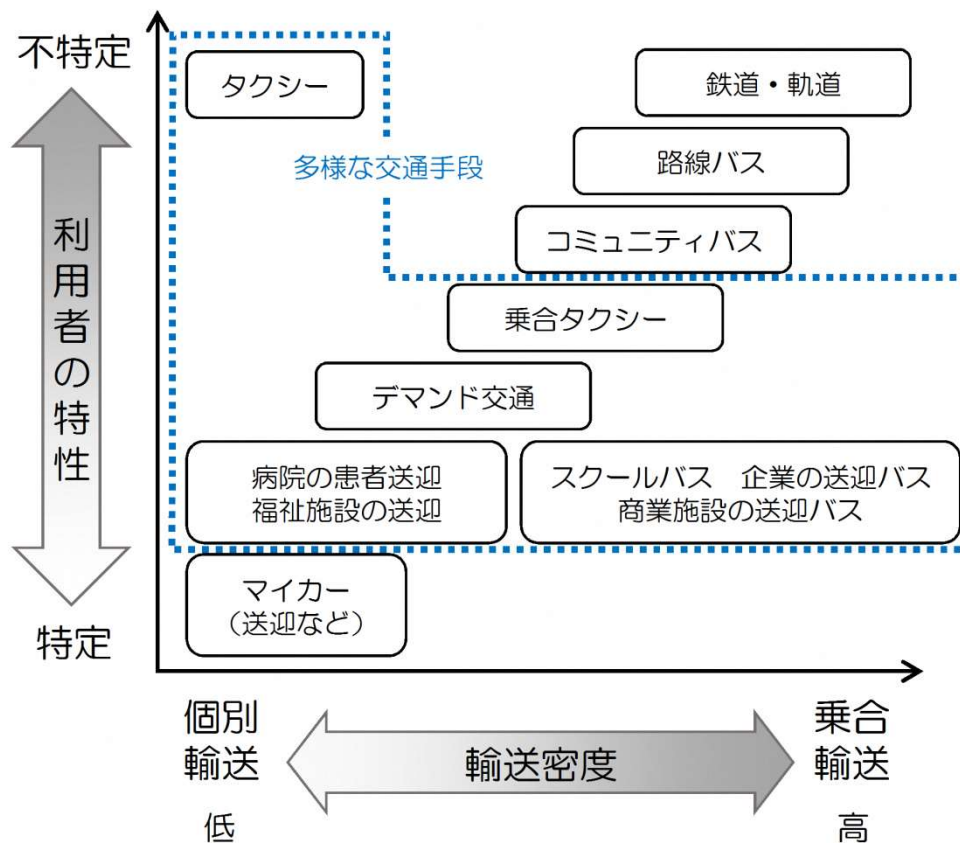
※代表交通手段とは、複数の交通手段を利用した場合、その中の主な交通手段のことであり、優先順位は鉄道、バス、自動車、バイク、自転車、徒歩の順としている。

(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

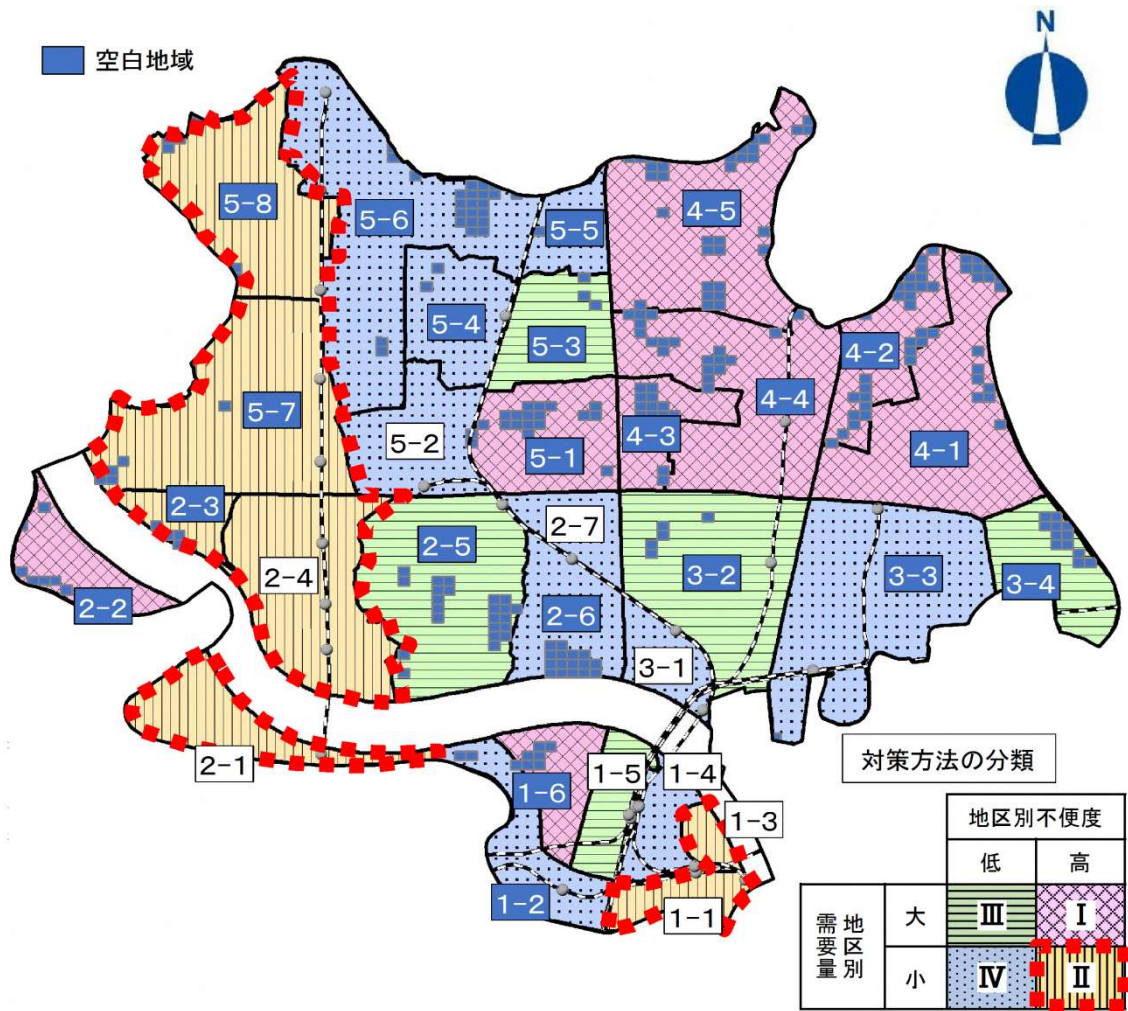
3. 多様な交通手段の活用

(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. 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。

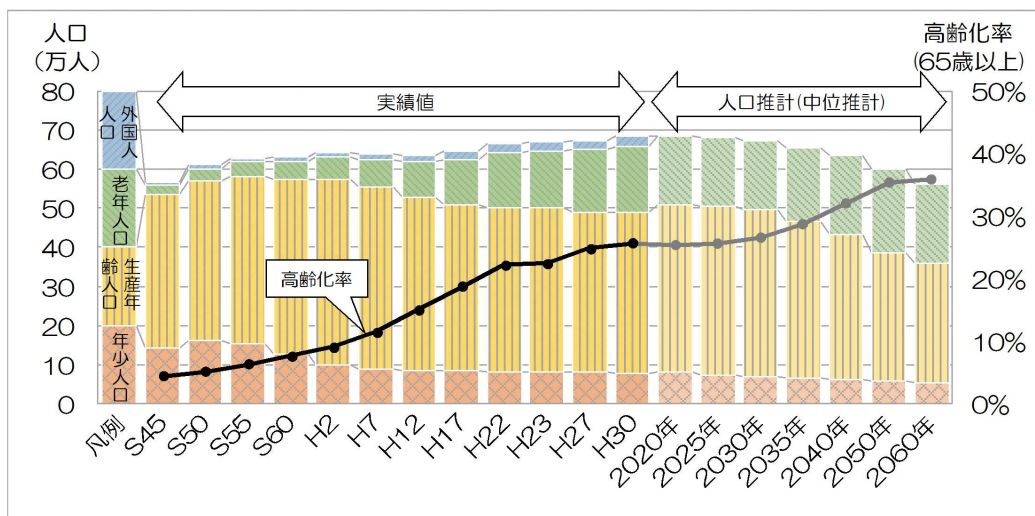
区の高齢者数、高齢化率は、平成23年から平成31年にかけて、24,650人増加、2.9ポイントアップしており、今後も増加が見込まれています(表2-1、図2-13)。高齢化率の分布状況では、35%を超える地区も点在しています(図2-14)。

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】

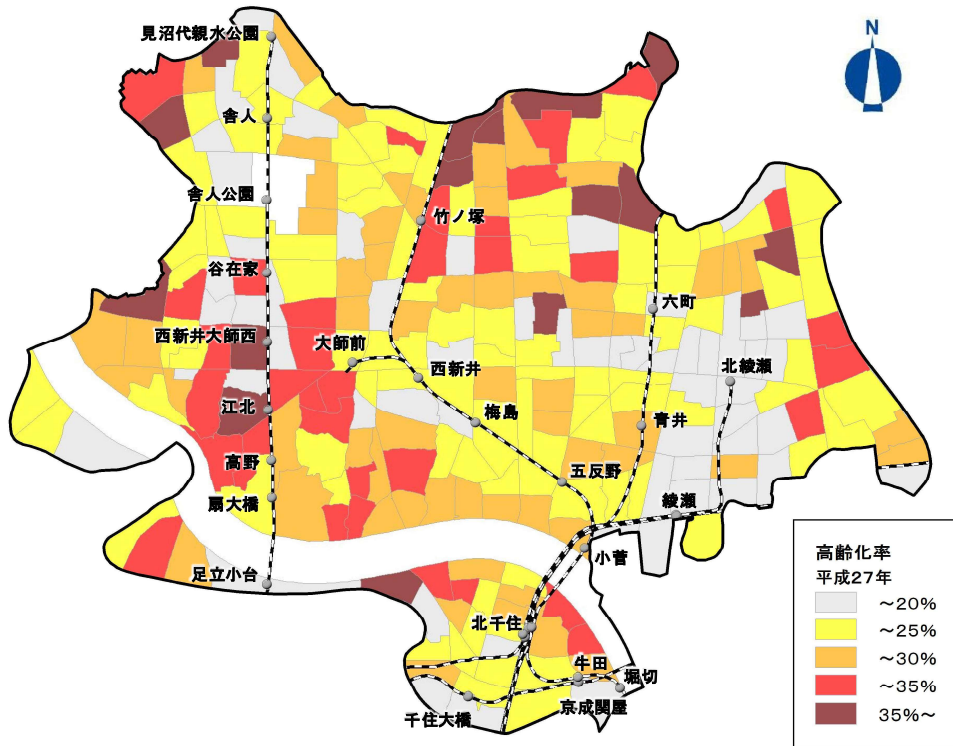
		年少人口 (14歳以下)	生産年齢人口 (15~64歳)	老年人口 (65歳以上)	外国人人口	全人口
平成23年	人	81,482	418,892	144,074	23,443	667,891
	構成比	12.2%	62.7%	21.6%	3.5%	
平成31年	人	76,434	411,648	168,724	31,706	688,512
	構成比	11.1%	59.8%	24.5%	4.6%	

【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

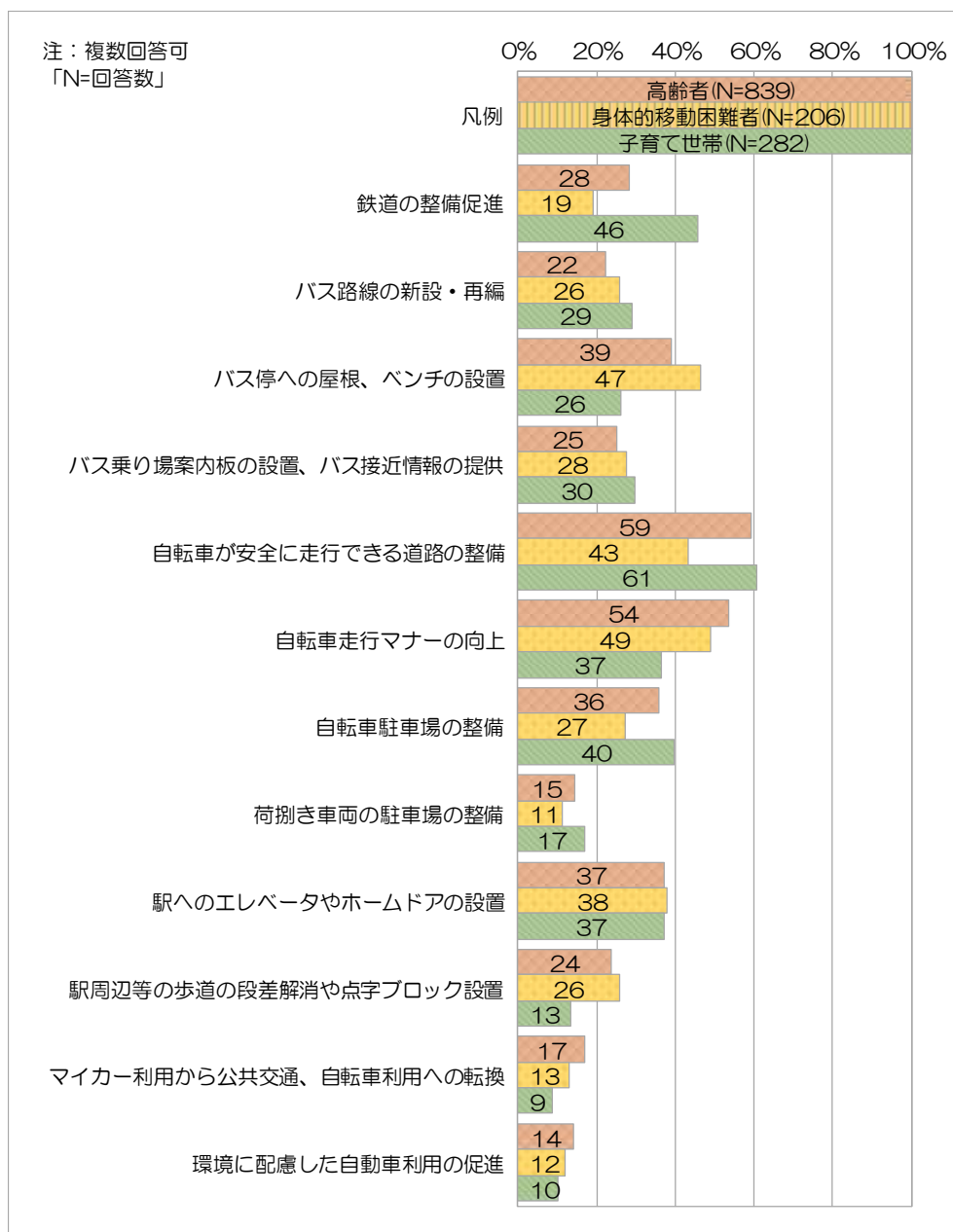
4. 超高齢社会に対応した交通サービス

(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

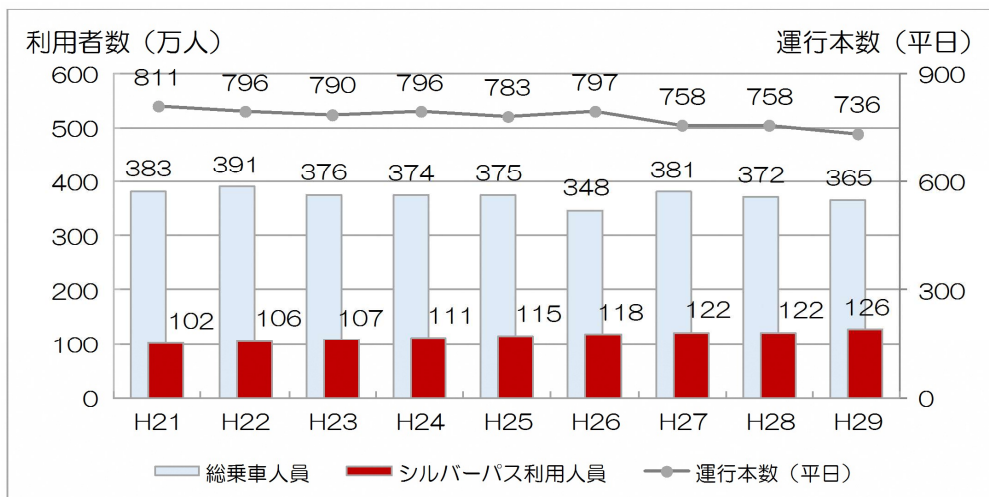
5. 視点5 公共交通の利用促進

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】

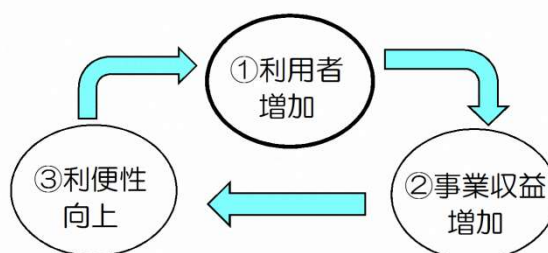


出典：区交通対策課資料

(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

第3章 交通の目指すべき姿と基本目標

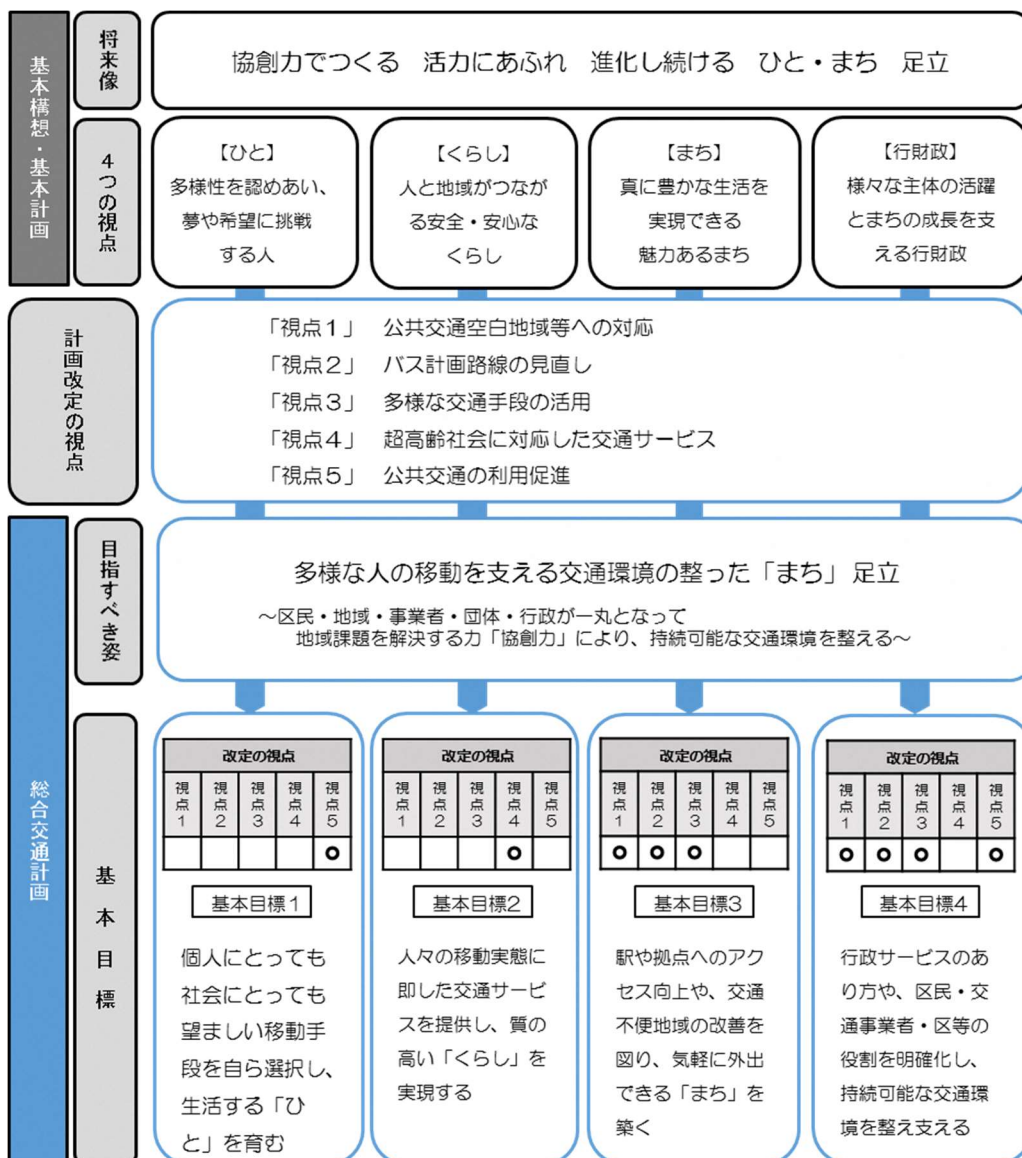
1. 目指すべき姿

本計画では、多様な人々が互いの役割を果たし、区民や地域の関係団体、民間事業者、行政の「協創力」により、持続可能な交通環境を整え、多様な人の移動を支えるまちを実現していくため、以下を足立区の交通の目指すべき姿とします。

【交通の目指すべき姿】

多様な人の移動を支える交通環境の整った「まち」 足立

【図3-1 基本目標の体系図】



2. 基本目標

2. 基本目標

計画改定の視点、交通の目指すべき姿を踏まえ、以下の4つを総合交通計画の基本目標とします。

基本目標1【ひと】

個人にとっても社会にとっても望ましい移動手段を自ら選択し、生活する「ひと」を育む

個人的にも社会的にも望ましい移動手段を自ら選択し、実践する（過度な自家用車利用から公共交通・自転車などを利用）「ひと」を育むことを目指します。

基本目標2【くらし】

人々の移動実態に即した交通サービスを提供し、質の高い「くらし」を実現する

高齢者や障がい者、子育て世帯などの移動制約者をはじめとする多様な人々の移動実態に応じた交通サービスを検討し、交通環境を整備することで、質の高い「くらし」づくりを推進します。

基本目標3【まち】

駅や拠点へのアクセス向上や、交通不便地域の改善を図り、気軽に外出できる「まち」を築く

交通が集中・分散する結節点である鉄道駅拠点などへのアクセス機能向上や、交通不便地域の改善を図り、誰もが安全で快適に移動できる環境をつくり、外出したくなるような「まち」を目指します。

基本目標4【行財政】

行政サービスのあり方や、区民・交通事業者・区等の役割を明確化し、持続可能な交通環境を整え支える

区内公共交通基盤を適正に保ち、既存公共交通を維持する方策など、行政サービスのあり方や関係主体の役割を明確化し、持続可能な交通環境を整備するともに支えます。

区は、交通不便地域の改善を図るため、地域やバス事業者と協力し、新たに計画するバスやバス以外の多様な交通手段の導入にあたり、財政支援も含めた対応を検討します。財政支援は、検証運行に対して実施しますが、その後本格運行を行う場合には、検証運行の実績等を基に判断していきます。

第4章 交通施策と実施事業

1. 交通施策

「ひと」「暮らし」「まち」「行財政」の4つの視点から基本目標を定め、目標を達成するための施策を「公共交通施策」「自転車施策」「交通基盤整備施策」「公共交通利用促進施策」の4施策に整理しました。

2. 実施事業

交通施策に基づく個々の事業については、実施時期や実施地区、実施主体の役割を明確にすることにより、計画の実効性を高めることとしました。各事業の内容については次ページ以降に記載します。

(1) 実施時期

各実施事業の実現の目途を、短期（概ね5年）、中期（概ね10年）、長期（10年以降）に区分しました。

(2) 実施地区

事業を実施する地区は、「区内全域で実施するもの」と「地域を特定して実施するもの」に分けました。

(3) 実施主体の役割

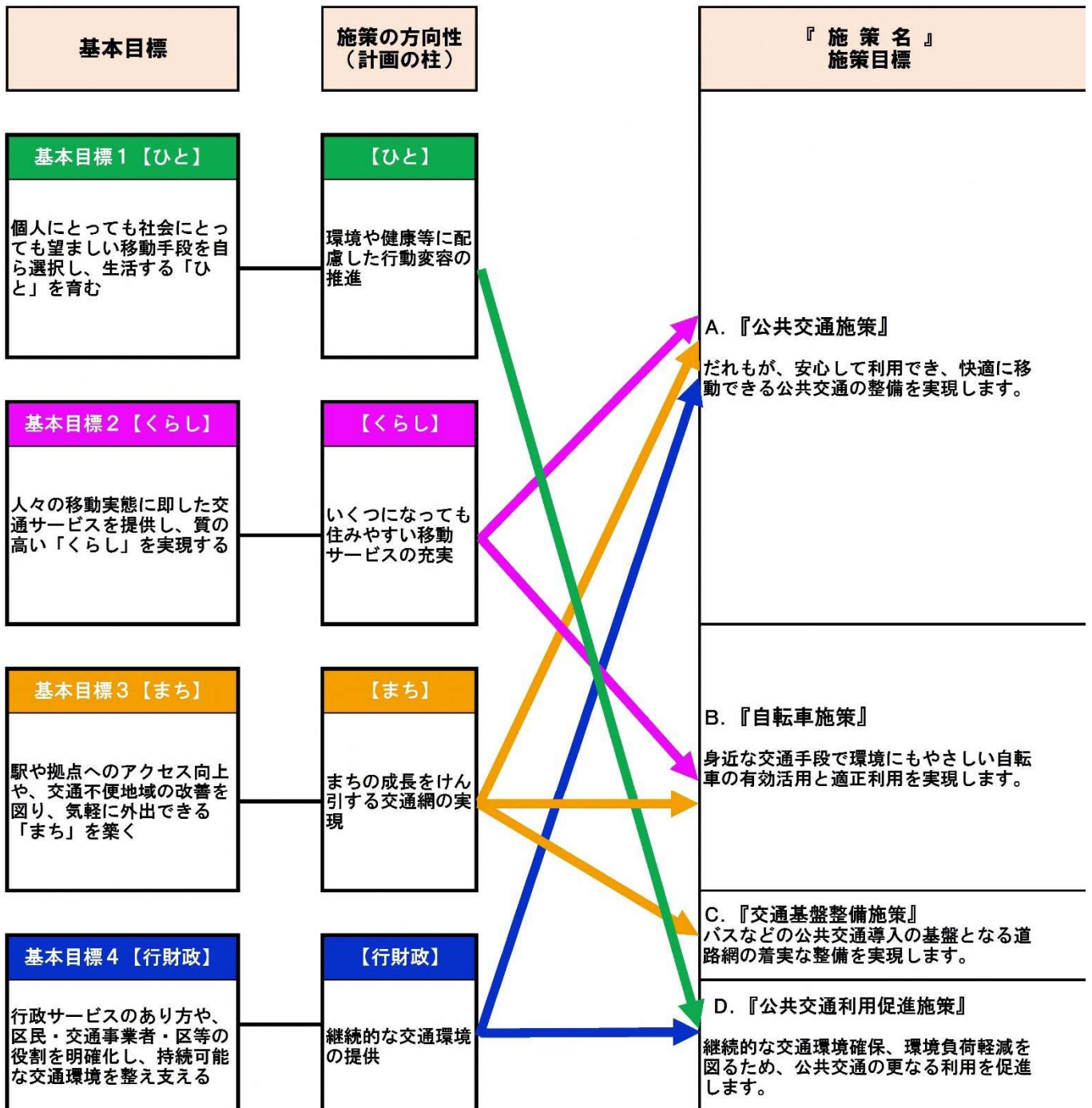
事業を実施するにあたり、行政、事業者、区民の役割を明確化しました。役割については、事業主体として直接担うもののほか、事業推進に向けた協力や支援など間接的に担う役割も含んでいます。

3. 交通施策と実施事業

3. 交通施策と実施事業

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～

分類	実施事業		事業番号 (別紙参照)	実施地区	役割		
	事業名				行政	事業者	区民
1.鉄道	①	鉄道新線の整備促進（メトロセブン）	A-1-①	特定地区	○		
	②	鉄道の延伸促進（地下鉄8号線、常磐新線）	A-1-②	特定地区	○	○	
	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）	A-1-③	特定地区	○	○	
	④	踏切解消（竹ノ塚駅、北千住駅）	A-1-④	特定地区	○	○	
	⑤	ホームドア設置等バリアフリー化	A-1-⑤	特定地区	○	○	
2.バス	①	拠点間バス路線等の維持・強化	A-2-①	特定地区	○	○	○
	②	交通不便地域のバス路線導入	A-2-②	特定地区	○	○	○
	③	バスのバリアフリー化	A-2-③	全域		○	
	④	バス停の利用環境整備	A-2-④	全域	○	○	
3.タクシー	①	ユニバーサルデザインタクシーの導入	A-3-①	全域		○	
	②	配車アプリ活用等によるタクシーの利便性向上	A-3-②	全域	○	○	
4.その他	①	多様な交通手段の導入	A-4-①	特定地区	○	○	○
	①	自転車走行環境整備	B-①	全域	○		
	②	自転車駐車場の整備	B-②	全域	○	○	
	③	サイクルアンドバスライドの普及啓発	B-③	全域	○		○
	④	自転車シェアリングの拡充	B-④	特定地区	○		
	⑤	放置自転車対策	B-⑤	全域	○		○
	⑥	交通安全教育	B-⑥	全域	○	○	○
	①	都市計画道路等の整備	C-①	特定地区	○		
	②	駅前広場の整備	C-②	特定地区	○		
	①	モビリティ・マネジメントの実施	D-①	全域	○	○	○
	②	バス利用者へのサービス向上	D-②	全域		○	
	③	バス位置情報の提供	D-③	全域	○	○	

3. 交通施策と実施事業

実施事業に関する「別紙」の見方について

事業番号：A-3-②

施策名：A. 公共交通施策

事業名：配車アプリ活用等によるタクシーの利便性向上

・「実施地区」には、その事業の実施地区を「区全域」または「特定地区」で記載しています。

実施地区 区全域

・「現状」には、その事業に関する現在の状況を記載しています。

【現状】

タクシーは、鉄道・バス等とともに地域の交通を担う重要な交通手段として、公共交通としての機能を発揮するため、タクシーを気軽に利用することが必要です。

・「進め方」には、事業関係者ごとに、役割や今後の取り組み内容について記載しています。

【進め方】

- タクシー事業者**：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。
- 足立区**：配車アプリの使い方や電話での予約方法など、タクシーの利便性向上につながる情報を発信します。

【配車アプリとは】

名前と電話番号を登録し、タクシーを呼ぶ場所を指定するだけで、今すぐ呼ぶことや、予約すること、料金検索等ができます。待ち時間も表示されます。

※ 東京ハイヤー・タクシー協会は236社20,842台が導入（約67%）
（平成30年3月時点）

【画面イメージ】

・その事業の内容を補足する資料を記載しています。



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
タクシーの利便性向上	継続実施		
配車アプリ等の活用	→		

・「事業スケジュール」には、事業の実施時期を短期、中期、長期に区分して記載しています。なお、項目が複数ある場合には、項目ごとに記載をしています。

事業番号：A-1-①

施策名：A. 公共交通施策

事業名：鉄道新線の整備促進（メトロセブン）

実施地区	特定地区
------	------

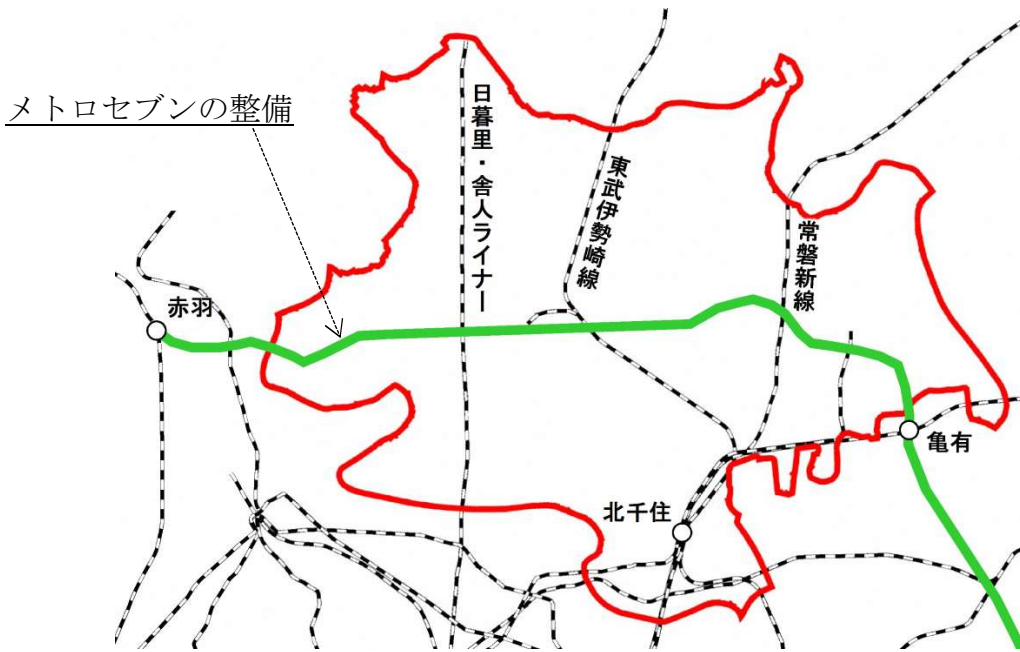
【現状】

平成 28 年 4 月に国の諮問機関である交通政策審議会答申第 198 号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」では、「区部周辺部環状公共交通 葛西臨海公園～赤羽～田園調布」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。

現在、区部周辺部の新たな環状公共交通について東京都と関係区で構成する「区部周辺部環状公共交通都区連絡会」や足立区・葛飾区・江戸川区の3区で構成する「環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会」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っています。

【進め方】

足立区：関係自治体等と連携しながら、メトロセブンの実現に向けた調査・研究を行います。



出典：「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（平成 28 年 4 月）」

【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
	概ね 5 年	概ね 10 年	10 年以降
鉄道新線の整備促進	継続検討		

3. 交通施策と実施事業

事業番号：A-1-②

施策名：A. 公共交通施策

事業名：鉄道の延伸促進（地下鉄8号線、常磐新線（つくばエクスプレス））

実施地区	特定地区
<p data-bbox="151 421 810 459">ア 地下鉄8号線（有楽町線）の区内延伸</p> <p data-bbox="167 510 263 548">【現状】</p> <p data-bbox="151 555 1436 672">平成 28 年 4 月に国の諮問機関である交通政策審議会答申第 198 号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、地下鉄 8 号線（有楽町線）の延伸は、概ね 15 年後の東京圏の目指すべき姿を実現する上で意義ある路線に位置付けられました。</p> <p data-bbox="151 678 1436 795">足立区を通る「押上～野田市間」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として、都区部北東部、埼玉県東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待されています。</p> <p data-bbox="151 801 1436 929">足立区では、区内延伸への取り組みとして、平成 10 年から沿線地域住民、議会及び行政が一丸となり「地下鉄 8 号線整備促進大会」を開催する他、観光イベントにおいての P R 活動等を実施し、地下鉄 8 号線（有楽町線）の区内延伸を目指しています。</p> <p data-bbox="167 981 295 1019">【進め方】</p> <p data-bbox="178 1025 1436 1142">足立区：答申の課題として示された「沿線自治体との協調」や「事業性の確保に向けた沿線開発」等の解決に向け、沿線自治体と連携を図り、実現に向け取り組みます。</p> <div data-bbox="359 1153 1428 1892"><p>The map illustrates the proposed extension of the Tokyo Metro Yamanote Line (indicated by a red line) and the Toei Mita Line (indicated by a green line) through the Adachi area. Key stations marked include Higurashi-Shanrai (日暮里・舎人ライナー), Maebashi (北千住), Kameyama (亀有), and Yotsutsuki (四ツ木). The Toei Mita Line extension is shown as a green line connecting Kameyama and Yotsutsuki. The Yamanote Line extension is shown as a red line extending from the existing network towards the north and east. Other lines shown include the Toei Iseki Line (東武伊勢崎線) and the Toei Mita Line (常磐新線).</p></div> <p data-bbox="319 1915 1420 1948">出典：「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（平成 28 年 4 月）」</p>	

イ 常磐新線の延伸（秋葉原～東京）

【現状】

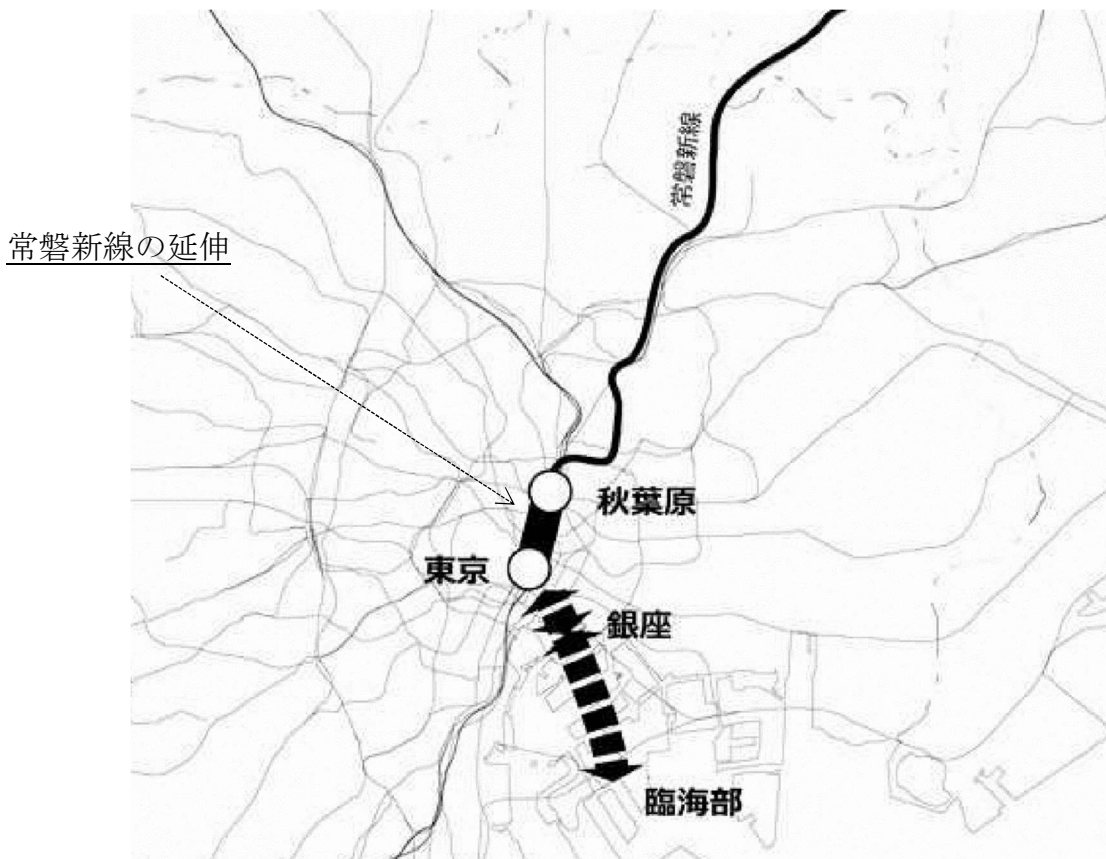
平成 28 年 4 月に国の諮問機関である交通政策審議会答申第 198 号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、常磐新線の延伸（秋葉原～東京）は、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトに位置づけられました。

また、都心部・臨海地域地下鉄構想の新設及び同構想と常磐新線の一体整備についても同答申では、触れられています。

【進め方】

足立区：引き続き、関係自治体と協力しながら実現に向けた要請活動を行います。

鉄道事業者：答申の内容を踏まえ、必要な検討を行います。



出典：「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（平成 28 年 4 月）」

【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
鉄道の延伸促進	継続検討		
ア 地下鉄 8 号線	→		
イ 常磐新線			

3. 交通施策と実施事業

事業番号：A-1-③

施策名：A. 公共交通施策

事業名：混雑緩和対策（日暮里・舎人ライナー、つくばエクスプレス）

実施地区	特定地区
ア	<p>日暮里・舎人ライナー</p> <p>【現状】 足立区を運行する鉄道路線のうち、平成20年3月に開業した日暮里・舎人ライナーは、開業当初の予測を大きく上回る乗降客数を記録しています。 東京都交通局では、開業以降、車両を増備するとともに、朝ラッシュ時間帯に増発を行うなど、適宜輸送力の増強を図ってきており、ロングシートへの座席の改修など、車内レイアウトも改善しています。また、快適通勤の実現に官民で取り組む「時差Biz」とも連携してオフピーク通勤を促進するキャンペーンを実施するなど、ハード、ソフト両面から混雑緩和対策に取り組んできましたが、最混雑区間におけるピーク1時間当たりの混雑率が189%（平成30年度）と、混雑が解消されていません。</p> <p>【進め方】 鉄道事業者：朝ラッシュ時間帯の混雑緩和を図るため、令和元年度末までに、座席を全てロングシートとし、全ての車両に車椅子スペース又はフリースペースを設けた新型車両を導入し2編成増備します。また、時差Bizと連携してオフピーク通勤を促進するキャンペーンを実施するなど、引き続きハード・ソフト両面から混雑緩和対策に取り組めます。 足立区：混雑緩和に関する取り組みについて、区のホームページやSNSなどで情報発信を行います。</p> <p>【全席ロングシート化されている320形の車内】</p> 

イ つくばエクスプレス

【現状】

令和2年春から新型車両を導入し5編成増備を行い、朝ラッシュ時間帯1時間の運行本数を現行の22本から25本に増やして混雑緩和を図ること、また、平成29年度末までにボックスシートのある車両は23編成中16編成がロングシート化され、残り7編成についてもロングシート化を進めていくとの見解が示されています。

【進め方】

- 鉄道事業者：車両編成8両化の事業を進めていきます。また、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。
- 足立区：混雑緩和に関する取り組みについて、区のホームページやSNSなどで情報発信を行います。

【令和2年春から運行予定新型車両イメージ図】



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
混雑緩和対策 ア 日暮里・舎人ライナー	新型車両導入(令和元年度末まで) 目標値：18編成から20編成		
	混雑緩和対策 継続実施		
イ つくばエクスプレス	新型車両導入や増便(令和2年春) 目標値：37編成から42編成		
	混雑緩和対策 継続実施		

3. 交通施策と実施事業

事業番号：A-1-④

施策名：A. 公共交通施策


事業名：踏切解消（竹ノ塚駅、北千住駅）

実施地区	特定地区		
<p>【現状】 竹ノ塚駅や北千住駅で、ピーク時遮断時間が 40 分以上の開かずの踏切が存在し、道路渋滞の発生や地域の分断による生活の不便性、踏切事故の危険性等の問題が発生しています。</p>			
<p>【進め方】 足立区：踏切解消に向け、竹ノ塚駅付近の連続立体交差事業の着実な事業推進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エリアデザイン計画の中で検討します。</p>			
竹ノ塚駅大踏切		北千住駅大踏切（補助第 139 号線）	
			
<p>【事業スケジュール】</p>			
取り組み	短期	中期	長期
踏切解消 竹ノ塚駅付近	連続立体交差事業 （踏切解消：令和 3 年度末まで） 		
北千住駅付近	立体交差化の検討 		

事業番号：A-1-⑤

施策名：A. 公共交通施策

事業名：ホームドア設置等バリアフリー化

実施地区	特定地区																															
<p>【現状】</p> <p>鉄軌道駅のバリアフリーに関しては、「東京都福祉のまちづくり条例」に基づき、高齢者、障がい者等を含むすべての人が安全に安心して車両へ円滑に乗降できるよう配慮した構造とする必要があります。特に視覚障がい者の転落防止措置等の配慮を必要とする考え方が示されています。</p> <p>現在、区内の駅では、東京メトロ千代田線北綾瀬駅、綾瀬駅（0番線）、つくばエクスプレス全駅、日暮里・舎人ライナー全駅においてホームドアが設置されているものの、区内全駅における設置には至っていません。</p> <p>また、国の移動等円滑化の促進に関する基本方針では、1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅は、令和2年度までのバリアフリー化が求められており、区内では東武スカイツリーライン堀切駅が未対応となっています。</p> <p>【進め方】</p> <p>足立区：足立区鉄道駅ホームドア等整備事業費補助金交付要綱に基づき、鉄道事業者に事業費の補助を行います。堀切駅のバリアフリー化についても鉄道事業者と協力しながら実現に向け検討を行います。</p> <p>鉄道事業者：ホームドア設置に向け、国・関係自治体と協力しながら、計画的に整備を進めます。</p>																																
<p>【ホームドアの設置事例（青井駅）】</p> 																																
<p>【設置予定箇所】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線</th> <th>設置時期</th> <th>駅名</th> <th>箇所数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>日比谷線</td> <td>短期</td> <td>北千住駅(5.6.7番線) ※ホームの管轄は東武鉄道</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>千代田線</td> <td>短期</td> <td>北千住駅、綾瀬駅</td> <td>2箇所</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">東武スカイツリーライン・東武大師線</td> <td>短期</td> <td>北千住駅(5.6.7番線)</td> <td>1箇所</td> </tr> <tr> <td>中・長期</td> <td>北千住駅(1~4番線、特急ホーム)、小菅駅、五反野駅、梅島駅、西新井駅、竹ノ塚駅</td> <td>6箇所</td> </tr> <tr> <td></td> <td>未定</td> <td>牛田駅、堀切駅、西新井駅（大師線）、大師前駅</td> <td>4箇所</td> </tr> <tr> <td>常磐線</td> <td>中・長期</td> <td>北千住駅</td> <td>1箇所</td> </tr> <tr> <td>京成本線</td> <td>未定</td> <td>千住大橋駅、京成関屋駅</td> <td>2箇所</td> </tr> </tbody> </table>		路線	設置時期	駅名	箇所数	日比谷線	短期	北千住駅(5.6.7番線) ※ホームの管轄は東武鉄道	—	千代田線	短期	北千住駅、綾瀬駅	2箇所	東武スカイツリーライン・東武大師線	短期	北千住駅(5.6.7番線)	1箇所	中・長期	北千住駅(1~4番線、特急ホーム)、小菅駅、五反野駅、梅島駅、西新井駅、竹ノ塚駅	6箇所		未定	牛田駅、堀切駅、西新井駅（大師線）、大師前駅	4箇所	常磐線	中・長期	北千住駅	1箇所	京成本線	未定	千住大橋駅、京成関屋駅	2箇所
路線	設置時期	駅名	箇所数																													
日比谷線	短期	北千住駅(5.6.7番線) ※ホームの管轄は東武鉄道	—																													
千代田線	短期	北千住駅、綾瀬駅	2箇所																													
東武スカイツリーライン・東武大師線	短期	北千住駅(5.6.7番線)	1箇所																													
	中・長期	北千住駅(1~4番線、特急ホーム)、小菅駅、五反野駅、梅島駅、西新井駅、竹ノ塚駅	6箇所																													
	未定	牛田駅、堀切駅、西新井駅（大師線）、大師前駅	4箇所																													
常磐線	中・長期	北千住駅	1箇所																													
京成本線	未定	千住大橋駅、京成関屋駅	2箇所																													
<p>【事業スケジュール】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>取り組み</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">ホームドア</td> <td>日比谷線、千代田線、東武スカイツリーラインの一部の駅 目標値：3箇所</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他の駅</td> <td colspan="2">目標値：7箇所</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">バリアフリー化</td> <td>継続検討 堀切駅</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		取り組み	短期	中期	長期	ホームドア	日比谷線、千代田線、東武スカイツリーラインの一部の駅 目標値：3箇所			その他の駅	目標値：7箇所		バリアフリー化	継続検討 堀切駅																		
取り組み	短期	中期	長期																													
ホームドア	日比谷線、千代田線、東武スカイツリーラインの一部の駅 目標値：3箇所																															
	その他の駅	目標値：7箇所																														
バリアフリー化	継続検討 堀切駅																															

3. 交通施策と実施事業

事業番号：A-2-①

施策名：A. 公共交通施策

事業名：拠点間バス路線等の維持・強化

実施地区	特定地区		
<p>【現状】</p> <p>足立区では、「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とりまとめ、街の更なる魅力の向上を進めています。</p>			
<p>【進め方】</p> <p>足立区・バス事業者：令和3年度に開設予定となっている花畑の文教大学、江北の大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。また公共交通を維持するために、交通事業者と連携しながら積極的な情報発信など利用促進に関する取り組みを進めます。</p> <p>区 民：拠点間の交通ネットワーク維持のため、モビリティ・マネジメントを実践していきます（事業番号D-①P51参照）。</p>			
<p>【拠点間バス路線検討図】</p>			
<p>【事業スケジュール】</p>			
<p>取り組み</p> <p>拠点間バス路線等の維持・強化</p>	<p>短期</p> <p>文教大学・東京女子医大の開設（令和3年度予定）に合わせたバス路線の検討</p> <p>都市計画道路の整備や新たな拠点開発に合わせたバス路線の再編検討</p>	<p>中期</p>	<p>長期</p>

事業番号：A-2-②

施策名：A. 公共交通施策

事業名：交通不便地域のバス路線導入

実施地区	特定地区								
<p>【現状】 区民意識調査より、交通空白地域に限らず、日常生活の移動における不便度が高い地域を抽出し、中でも、不便を解消する手段としてバス交通に対するニーズが高い地域につき、実効性の高いバス交通の導入が必要です。</p> <p>【進め方】 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解消に資するバス交通導入を目指します。 足立区：「地域公共交通検討会（仮称）」を立ち上げ、地域やバス事業者と協力し、バスの運行計画検討や検証運行を行います。これら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。 なお、検証運行の実績等を基に、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。 バス事業者：バス運行の最適なルートや収支予測など、事業者としての立場から技術的助言を行います。 区民：地域全体の利便性向上を目指し、地域における不便実態やバス需要を集約します。また、利用促進活動を推進します。</p> <p>【事業イメージ】</p> <pre> graph TD Admin[行政] -- "検討会の開催" --> Committee["『地域公共交通検討会(仮称)』"] Community["地域 (区民、企業、医療機関、 福祉関連施設、大学、NPO等)"] --> Committee Operator["事業者 (バス事業者)"] --> Committee Committee --> Summary["[実施概要]"] Summary --> Step1["1. 運行計画等の検討"] Step1 --> Step2["2. 検証運行の実施"] Step2 --> Step3["3. 評価、見直し"] Step3 --> Step4["4. 本格運行"] </pre> <p>【事業スケジュール】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>取り組み</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交通不便地域のバス路線導入</td> <td colspan="3"> ● 対象地域での検討を順次実施 組織の立ち上げ→運行計画検討→検証運行→本格運行 </td> </tr> </tbody> </table>		取り組み	短期	中期	長期	交通不便地域のバス路線導入	● 対象地域での検討を順次実施 組織の立ち上げ→運行計画検討→検証運行→本格運行		
取り組み	短期	中期	長期						
交通不便地域のバス路線導入	● 対象地域での検討を順次実施 組織の立ち上げ→運行計画検討→検証運行→本格運行								

3. 交通施策と実施事業

事業番号：A-2-③

施策名：A. 公共交通施策

事業名：バスのバリアフリー化

実施地区	区全域
------	-----

【現状】

区内では、誰もが利用しやすいノンステップバスが運行していますが、一部の車両ではバリアフリー化を始めた当時主流であったワンステップバスが走行しており、全てのバスがノンステップにはなっていない状況です。

【進め方】

バス事業者：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。

【バス車両のワンステップ事例】



【バス車両のノンステップ事例】



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
区内全運行バスのノンステップ化	継続実施		
	→		

事業番号：A-2-④

施策名：A. 公共交通施策

事業名：バス停の利用環境整備

実施地区	区全域
------	-----

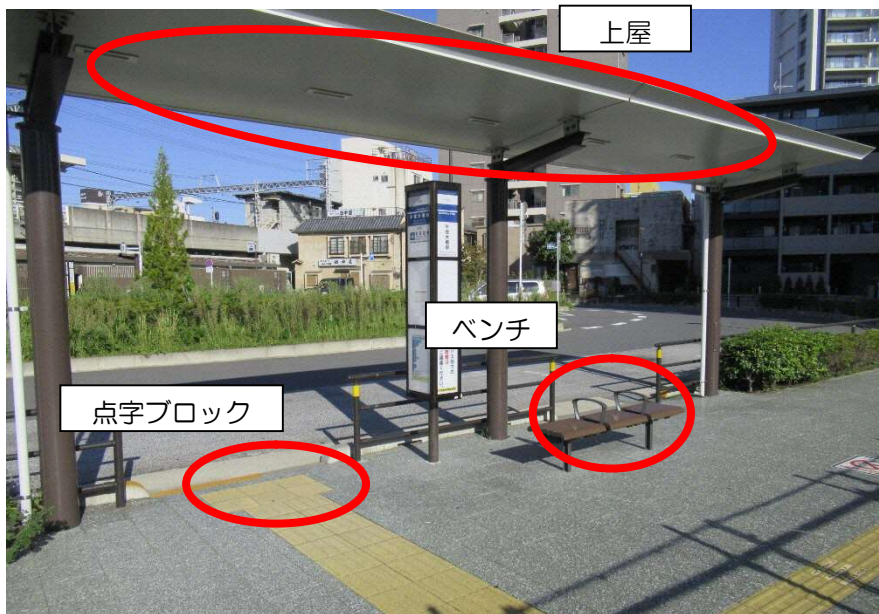
【現状】

障がいのある方や高齢者など、誰もがバスを利用しやすい環境を整備するため、バス停にベンチや上屋、点字ブロックの設置を進めています。

【進め方】

足立区・バス事業者：ベンチについては、歩行者の移動に支障が無く、地下埋設物が無い等の条件が整う箇所において設置します。点字ブロックは、歩道が整備されているバス停で設置します。上屋については、交通広場の整備等にあわせて設置します。整備にあたっては、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）を優先的に行います。

【整備バス停イメージ】



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
バス停の利用環境整備 はるかぜ	継続実施 目標値：ベンチ 25 箇所、 点字ブロック 125 箇所	目標値：ベンチ 14 箇所、点字ブ ロック 73 箇所	
路線バス	継続実施		

3. 交通施策と実施事業

事業番号：A-3-①

施策名：A. 公共交通施策

事業名：ユニバーサルデザインタクシーの導入

実施地区	区全域
------	-----

【現状】

ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）とは、足腰の弱い高齢者、車いす利用者、ベビーカー利用者、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい「みんなにやさしい新しいタクシー車両」です（運賃料金は一般のタクシーと同じです）。現在、UDタクシーの普及が進んでいます。

【進め方】

タクシー事業者：誰もが快適に利用できるUDタクシーの更なる普及を進めます。

※ 都全域(島しょ部含む)約3万台の法人タクシーのうち、1万台を令和2年までに導入目標

※ 区内におけるUDタクシー総台数は327台（平成30年3月時点）

【ユニバーサルデザインタクシーのイメージ】



出典：国土交通省ホームページ



出典：東京ハイヤー・タクシー協会

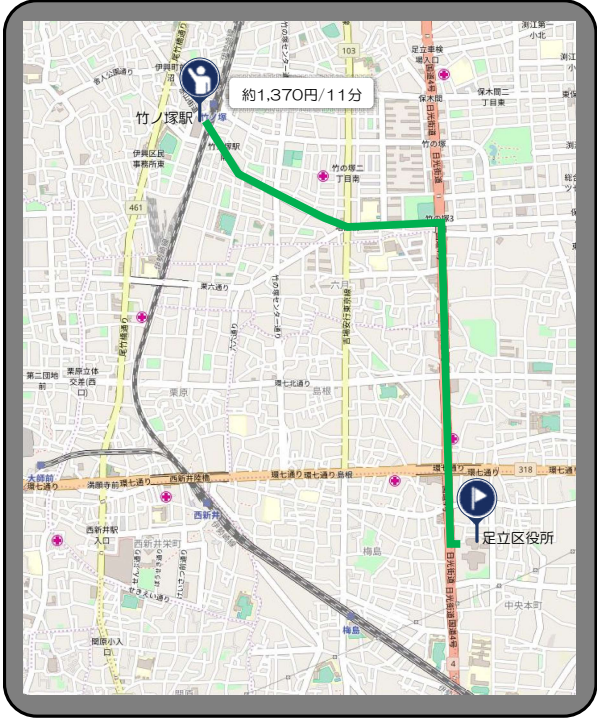
【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
ユニバーサルデザイン タクシーの導入	目標値：1万台（都内） （令和2年まで）	継続実施	

事業番号：A-3-②

施策名：A. 公共交通施策

事業名：配車アプリ活用等によるタクシーの利便性向上

実施地区	区全域											
<p>【現状】 タクシーは、鉄道・バス等とともに地域の交通を担う重要な交通機関の1つです。地域公共交通としての機能を発揮するため、タクシーを気軽に利用できるサービスを整えていくことが必要です。</p> <p>【進め方】 タクシー事業者：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。 足立区：配車アプリの使い方や電話での予約方法など、タクシーの利便性向上につながる情報を発信します。</p> <p>【配車アプリとは】 名前と電話番号を登録し、タクシーを呼ぶ場所を指定するだけで、今すぐ呼ぶことや、予約すること、料金検索等ができます。待ち時間も表示されます。 ※ 東京ハイヤー・タクシー協会は236社20,842台が導入（約67%） （平成30年3月時点）</p>												
<p>【画面イメージ】</p>												
<p>【事業スケジュール】</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="319 1848 539 1892">取り組み</th> <th data-bbox="539 1848 833 1892">短期</th> <th data-bbox="833 1848 1126 1892">中期</th> <th data-bbox="1126 1848 1420 1892">長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="319 1892 539 1960">タクシーの利便性向上</td> <td colspan="3" data-bbox="539 1892 1420 1960" rowspan="2" style="text-align: center; vertical-align: middle;">継続実施</td> </tr> <tr> <td data-bbox="319 1960 539 2027">配車アプリ等の活用</td> </tr> </tbody> </table>			取り組み	短期	中期	長期	タクシーの利便性向上	継続実施			配車アプリ等の活用
取り組み	短期	中期	長期									
タクシーの利便性向上	継続実施											
配車アプリ等の活用												

3. 交通施策と実施事業

事業番号：A-4-①

施策名：A. 公共交通施策

事業名：多様な交通手段の導入

実施地区	特定地区										
<p>【現状】 路線バスやコミュニティバスは、不特定多数の需要に対応した手段であり、一定規模の需要量が見込まれる場合に効率的・効果的な運送が可能となります。区民の移動ニーズが多様化する中、不便実態や需要に応じた交通手段の導入が必要です。</p> <p>【進め方】 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解消に資する交通手段の導入を目指します。</p> <p>足立区：「地域公共交通検討会（仮称）」を立ち上げ、地域や交通事業者と協力し、運行計画検討や検証運行を行います。これら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。 なお、検証運行の実績等を基に、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。</p> <p>交通事業者：最適なルートや収支予測など、事業者としての立場から技術的助言を行います。</p> <p>区民：地域全体の利便性向上を目指し、地域における不便実態や需要を集約します。また、利用促進活動を推進します。</p> <p>【事業イメージ】</p> <pre> graph TD Admin[行政] -- "検討会の開催" --> Committee["『地域公共交通検討会(仮称)』"] Community["地域 (区民、企業、医療機関、 福祉関連施設、大学、NPO等)"] --> Committee Operator["事業者 (交通事業者)"] --> Committee Committee --> Summary["[実施概要]"] Summary --> Step1["1. 運行計画等の検討"] Step1 --> Step2["2. 検証運行の実施"] Step2 --> Step3["3. 評価、見直し"] Step3 --> Step4["4. 本格運行"] </pre> <p>【事業スケジュール】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>取り組み</th> <th>短期</th> <th>中期</th> <th>長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>多様な地域公共交通の検討</td> <td colspan="3"> ●対象地域での検討を順次実施 組織の立ち上げ→運行計画検討→検証運行→本格運行 </td> </tr> </tbody> </table>				取り組み	短期	中期	長期	多様な地域公共交通の検討	●対象地域での検討を順次実施 組織の立ち上げ→運行計画検討→検証運行→本格運行		
取り組み	短期	中期	長期								
多様な地域公共交通の検討	●対象地域での検討を順次実施 組織の立ち上げ→運行計画検討→検証運行→本格運行										

事業番号：B-①

施策名：B. 自転車施策

事業名：自転車走行環境整備

実施地区	区全域
------	-----

【現状】

足立区は平坦な地形であり自転車利用者が多く、鉄道駅周辺などでは自転車の事故も多く発生しているため、安全で快適な利用環境整備が必要となっています。

【進め方】

足立区：短期的には区の主要駅である綾瀬駅、竹ノ塚駅、六町駅周辺等において整備を進め、中・長期的には都市計画道路等広域なネットワークの整備を進めます（西新井駅、北千住駅地区は整備済み）。整備手法としては、「自転車専用通行帯」、「自転車ナビマークを単体で設置するもの」、「自転車ナビマークに自転車ナビラインを混在させて設置するもの」等があります。整備手法の選定にあたっては関係機関と協議を行い、歩行者、自転車、自動車それぞれの安全性に配慮した上で、道路幅員等に応じ自転車走行環境の整備を進めます。

【自転車走行環境の整備事例】

おしべ通り（自転車専用通行帯） 西新井駅周辺（ナビライン、ナビマーク）



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
自転車走行環境の整備 自転車専用通行帯、ナビライン、ナビマーク等の整備	主要駅周辺等（5地区）	都市計画道路等	
	→		

※自転車専用通行帯：道路上に設置される自転車の走行空間を示す帯状の青色の路面表示

※自転車ナビライン：車道の進行方向左側に設置される路面表示で、自転車の走行位置と進行方向を示す青色矢印

※自転車ナビマーク：車道の進行方向左側に設置される路面表示で、自転車の走行位置と進行方向を示す白色矢印と自転車マーク

3. 交通施策と実施事業

事業番号：B-②

施策名：B. 自転車施策

事業名：自転車駐車場の整備

実施地区	区全域
------	-----

【現状】

区では、違法駐輪の解消を図り、道路の安全かつ円滑な利用を確保するため、駐輪施設の整備を進めています。

【進め方】

足立区：自転車の利用状況や民営自転車駐車場の設置状況を勘案して、自転車駐車場の新設を進めます。また駐輪施設の改修に合わせて、子ども乗せ自転車等に対応した施設の拡充に取り組みます。

民間事業者：「足立区民営自転車等駐車場設置補助金」制度を活用した民営自転車駐車場の整備促進を進めます。

【自転車駐車場の整備事例】

大型車対応駐車スペース



民営自転車駐車場



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
自転車駐車場の整備 区営（新設・改修）	継続実施 （令和2年度末まで3箇所）		
民間（新設・増改築）	継続実施 （2箇所程度/年）		

事業番号：B-③

施策名：B. 自転車施策

事業名：サイクルアンドバスライドの普及啓発

実施地区	区全域
------	-----

【現状】

サイクルアンドバスライドの取り組みにより、出発地点（自宅など）から自転車で最寄りのバス停まで行き、バス停付近に整備された自転車駐車場に駐車し、バスに乗り換えて目的地に向かうことができます。現在区内にはサイクルアンドバスライドの活用が可能な自転車駐車場は9か所あります（例：宮城二丁目、椿二丁目、西新井六丁目等）。

【進め方】

- 足立区 : サイクルアンドバスライドの存在や役割をPRし、民間事業者と協力しながら自転車利用者の公共交通利用を促進します。
- 区 民 : サイクルアンドバスライドを上手に活用して、積極的に公共交通を利用します。

【サイクルアンドバスライドの整備事例】



(設置場所：宮城二丁目4番、都営バス宮城三丁目バス停まで約50m)

【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
サイクルアンドバスライドの普及啓発	継続実施		
情報発信による利用促進			

3. 交通施策と実施事業

事業番号：B-④

施策名：B. 自転車施策

事業名：自転車シェアリングの拡充

実施地区	特定地区
------	------

【現状】

ア. コミュニティサイクル「あだちやり」

竹の塚西、大師前、舎人公園駅下の3箇所の自転車駐車場において、相互乗り入れ可能なコミュニティサイクルを実施しています。

イ. レンタサイクル

北千住南自転車駐車場において、1か月単位で借りられるレンタサイクルを実施しています。

【進め方】

足立区：公共交通機関の補完、観光振興や産業振興等の視点を踏まえ、より効果的な自転車利用の促進を目指し、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。

【コミュニティサイクルの導入事例】



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
シェアサイクルの導入	導入検討→社会実験→検証→本格導入		

事業番号：B-⑤

施策名：B. 自転車施策

事業名：放置自転車対策


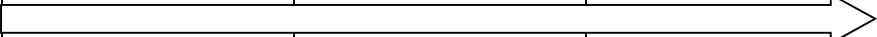
実施地区	区全域										
【現状】	<p>駅周辺に放置された自転車は、路線バス、消防車、救急車等の通行に支障をきたし、歩行者（特に高齢者や障がいをお持ちの方）の通行を妨げ、非常に危険です。</p> <p>足立区では、放置自転車対策業務と駐輪場の管理運営業務を一体化した総合自転車対策業務を実施し、効率的な街頭指導及び撤去活動を行っています。さらに、家庭で不要になった自転車を路上に放置させない対策として、所定の場所に持ち込むことにより無料で自転車の引き取りを行っています。</p>										
【進め方】	<p>足立区：23区で最も低い放置率を維持していくため、街頭指導員を効果的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。自転車盗難を抑制することで、盗難後にそのまま放置される自転車を削減します（平成30年度足立区自転車放置率：0.3%）。</p> <p>区民：自転車の施錠を徹底し、自転車を放置することなく駐輪場を積極的に活用します。</p>										
【放置自転車対策の事例】	無料引き取りポスター	放置自転車対策の取り組み状況									
											
【事業スケジュール】	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="161 1850 533 1895">取り組み</th> <th data-bbox="533 1850 826 1895">短期</th> <th data-bbox="826 1850 1120 1895">中期</th> <th data-bbox="1120 1850 1442 1895">長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="161 1895 533 2018">放置自転車対策</td> <td data-bbox="533 1895 826 2018">継続実施</td> <td data-bbox="826 1895 1120 2018"></td> <td data-bbox="1120 1895 1442 2018"></td> </tr> </tbody> </table>			取り組み	短期	中期	長期	放置自転車対策	継続実施		
取り組み	短期	中期	長期								
放置自転車対策	継続実施										

3. 交通施策と実施事業

事業番号：B-⑥

施策名：B. 自転車施策

事業名：交通安全教育

実施地区	区全域		
【現状】			
<p>足立区では、幼稚園・保育園で交通安全教室を実施し、正しい道路の歩き方や横断歩道の渡り方を学びます。小学校では、「自転車安全運転免許証発行事業」、中・高等学校では、「スタントマンを活用した体験型交通安全教室」を実施し、交通安全意識の普及及び徹底に向けた取り組みを行っています。</p> <p>また、大人に対する交通安全啓発として、地域での「スタントマンを活用した体験型交通安全教室」の実施や、高齢者に対する「住区センター巡回交通啓発活動」等を行っています。</p>			
【進め方】			
<p>足立区・警察：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。</p>			
<p>交通事業者：行政と連携しながら積極的に交通安全教育に参画していきます。</p>			
<p>区 民：交通安全教育を通して、交通ルールやマナーを正しく理解し実践します。</p>			
【交通安全教育の様子】			
			
【事業スケジュール】			
取り組み	短期	中期	長期
交通安全教育	継続実施		
交通安全教室等の実施			

事業番号：C-①

施策名：C. 交通基盤整備施策

事業名：都市計画道路等の整備

実施地区	特定地区
------	------

【現状】

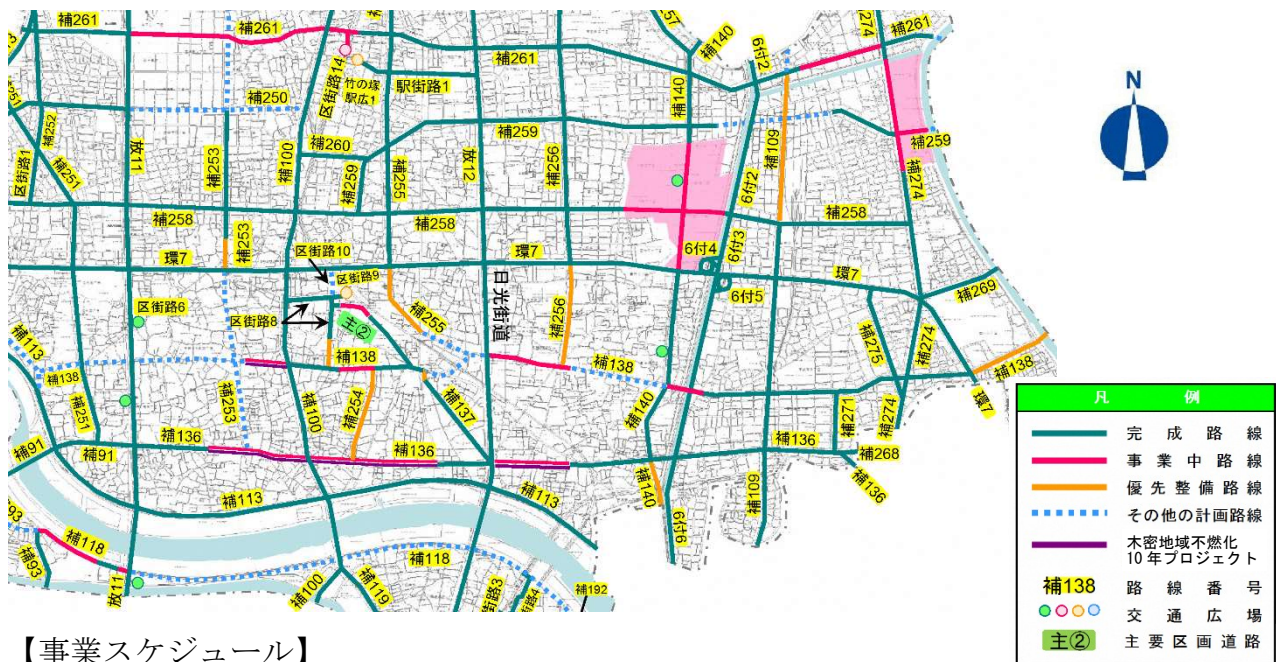
都市計画道路は、まちの骨格を形成し、活力のあるまちづくり、安心して暮らせる場を作り出す施設です。東京都と23区は、区部における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画：平成28年度から令和7年度まで）に基づき、計画的に整備を進めています。

事業中の区施行の路線は、補助第258号線（環七北通り：六町加平橋六町側）と補助第138号線（環七南通り：関原三丁目）、主要区画道路②（亀田トレイン通り：西新井栄町一丁目）、区画街路14号線（西竹の塚二丁目）であり、その他、都施行や区画整理事業で行う路線もあります。

用地測量中の補助第256号線（花畑大橋通り）は、令和元年度に事業認可を取得する予定です。

【進め方】

東京都・足立区：地権者や地域住民の理解と協力を得ながら、今後も事業を進めます。歩道や車道の整備とともに、無電柱化を行います。



【事業スケジュール】


取り組み	短期	中期	長期
都市計画道路等の整備	継続実施		
・補助258号、138号	→		
・主要区画道路②			
・区画街路14号	継続実施		
・その他の計画路線	→		

3. 交通施策と実施事業

事業番号：C-②

施策名：C. 交通基盤整備施策

事業名：駅前広場の整備

実施地区	特定地区		
<p>【現状】 駅の交通結節点機能の向上を図るため、駅前広場の整備を進めています。</p> <p>【進め方】 足立区：都市計画マスタープランで駅前広場整備の対象箇所として位置づけられている竹ノ塚駅、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。</p> <p>【駅前広場の整備事例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>千住大橋駅前広場</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>北千住駅東口駅前広場</p>  </div> </div>			
<p>【事業スケジュール】</p>			
取り組み	短期	中期	長期
駅前広場の整備			
竹ノ塚駅西口	継続検討・実施		
竹ノ塚駅東口、西新井駅西口、牛田・京成関屋駅、北綾瀬駅	継続検討・実施		

事業番号：D-①**施策名：D. 公共交通利用促進施策****事業名：モビリティ・マネジメントの実施**

実施地区	区全域													
<p>【現状】 モビリティ・マネジメント（MM）とは、1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に自発的に変化することを促す交通政策です。 公共交通の利用促進の取り組みを支援する等の目的で、近年、各地で取り組まれるようになっていきます。</p> <p>【進め方】 足立区：公共交通の更なる利用を促し持続的な交通を維持するため、行政が主体となり、居住者、企業、学校等を対象にMM施策を実施します。まずは、区民に対するわかりやすい公共交通情報の提供やイベント等を活用した公共交通の利用促進PRなどを行い、足立区に合った効果的なMM施策を研究します。 交通事業者：行政と連携しながら、利用者のみならず新たな利用者の増加に向けて、交通に関する情報を積極的に発信し、公共交通の利用促進に取り組めます。 区 民：区内の公共交通を維持していくため、公共交通の役割や利用方法を正しく理解し、自らに合った交通手段を選択します。</p> <p>【モビリティ・マネジメントの取り組みイメージ】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>便利でわかりやすい公共交通情報の提供</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>川西市小学校で実施された授業の様子 出典：川西市役所ホームページ</p> </div> </div> <p>【事業スケジュール】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">取り組み</th> <th style="width: 20%;">短期</th> <th style="width: 20%;">中期</th> <th style="width: 30%;">長期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">モビリティ・マネジメントの実施 ・公共交通情報の提供 ・イベント等の開催</td> <td>内容検討・継続実施</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: right; vertical-align: middle;">  </td> </tr> </tbody> </table>				取り組み	短期	中期	長期	モビリティ・マネジメントの実施 ・公共交通情報の提供 ・イベント等の開催	内容検討・継続実施					
取り組み	短期	中期	長期											
モビリティ・マネジメントの実施 ・公共交通情報の提供 ・イベント等の開催	内容検討・継続実施													
														

3. 交通施策と実施事業

事業番号：D-②

施策名：D. 公共交通利用促進施策

事業名：バス利用者へのサービス向上

実施地区	区全域
------	-----

【現状】

一部のバス事業者では、交通系 I C カード定期券や乗継割引の導入により、サービス向上が図られています。一方、I C カード導入には多大な費用がかかることから導入が困難な事業者も存在しますが、回数券の販売を行うことで利便性の向上を図っています。

【進め方】

バス事業者：バス利用者の更なる利便性の向上のため、交通系 I C カード定期券や乗継割引の導入について検討します。また、I C カードが利用できない路線については、回数券の情報発信を進め、利用者へのサービス向上に努めます。

【I C カード定期券イメージ】



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
バス利用サービスの拡充			
I C カード定期券・乗継割引の導入	導入に向けた費用対効果の検討・実施		
	→		

※ I C カード定期券は東京都交通局、東武バスセントラル(株)、国際興業(株)、京成バス(株)で、乗継割引は東京都交通局で導入済み（平成 31 年 3 月時点）。

事業番号：D-③

施策名：D. 公共交通利用促進施策

事業名：バス位置情報の提供

実施地区	区全域
------	-----

【現状】

利用者がバス停で運行状況を確認できるよう、北千住駅西口のはるかぜバス停で試験的な運用を始めています。

【進め方】

足立区：道路混雑によって、バスの定時性が確保できない時に、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よう、地域BWA(※)の活用も含め運行状況の情報発信をバス事業者と連携して進めます。

※地域BWA：市区町村においてIT等の恩恵を受けることができない人の解消、地域の公共サービス向上等に資する高速データ通信を行うサービス

バス事業者（はるかぜ）：利用者がパソコンや携帯電話で、区内を走行するバスの位置情報を把握できるよう、バス接近情報の提供を検討します。

【バス位置情報提供の導入事例】

バス停における
位置情報の提供事例（北千住駅西口）

インターネット上における
位置情報の提供事例（はるかぜ）



【事業スケジュール】

取り組み	短期	中期	長期
バス位置情報の提供	設置箇所の検討・実施（1箇所/年）		
バス停での整備	→		
インターネット上における位置情報の提供	継続検討		
	→		

1. 基本的な考え方

第5章 総合交通計画の進行管理

1. 基本的な考え方

本計画（Plan）を効果的・効率的に推進していくため、本計画に位置づけられた事業を着実に実行（Do）し、事業ごとに定めた目標時期（概ね5年、10年）に向け、その進捗状況を毎年評価（Check）し、事業が停滞していないかを確認します。この評価結果を基に事業を見直し、改善（Action）していきます。

① Plan（計画）

足立区総合交通計画の策定

② Do（実行）

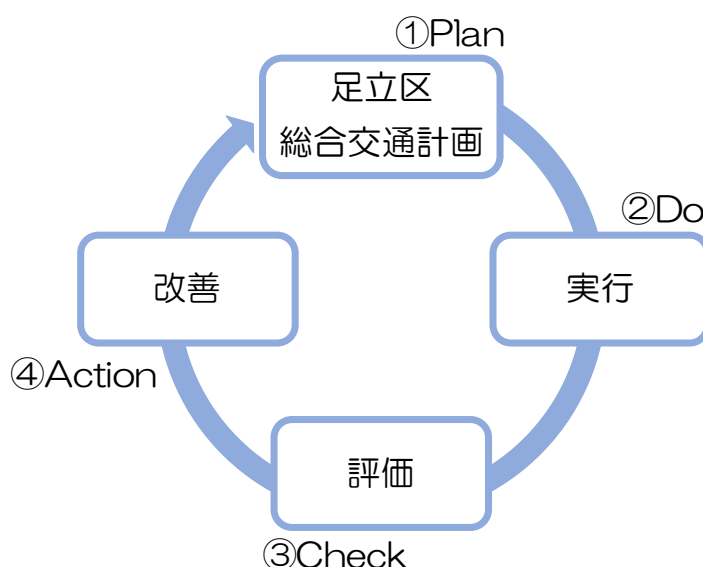
目標を達成するために設定した施策や事業を、事業者や区民などの関係機関と連携しながら推進します。

③ Check（評価）

計画の進行管理を行うため、「足立区総合交通計画推進会議（仮称）」を設置します。この中で事業主体が事業の進捗状況を報告し目標時期に完了するために問題がないかを確認します。特に、本計画期間の中間年においては、社会情勢や交通状況の最新の実態データを踏まえ、事業の評価を行います。

④ Action（改善）

実施した評価の結果を踏まえ、必要に応じて事業の見直し、改善を行います。



2. 進行管理体制

足立区総合交通計画推進会議（仮称）の設置

総合交通計画に位置づけられた交通施策を着実に実行するためには、行政だけではなく、バス事業者や鉄道事業者などの交通事業者、サービスを受ける区民が本計画の目標を共有し、それぞれの役割を認識し連携して取り組む必要があります。

そこで、各事業の進捗状況を毎年確認し、課題があれば解決策を検討するため、「足立区総合交通計画推進会議（仮称）」を設置します。

構成員は、学識経験者をはじめ、区民または利用者の代表、交通事業者、道路管理者、交通管理者など交通施策に関する機関を基本とします。

【総合交通計画の進行管理体制】

足立区総合交通計画推進会議（仮称）

【協議事項】

- 1) 計画の進行管理に関する事項
- 2) 計画に関する調査・研究に関する事項
- 3) その他、公共交通の維持・向上に関する事項 等

【構成員】

学識経験者、国及び都職員、区民または利用者の代表、交通事業者、道路管理者、交通管理者 等

3. 事業指標

3. 事業指標

計画の進捗を確認するため、事業指標を定めます。

指標が「実施」については、実施の有無を確認します。実施実績が否から可へ又は実績向上させるための対策を、「足立区総合交通計画推進会議（仮称）」で議論します。

事業指標は次ページ以降のとおりです。

各事業の実施機関を、区単独は 、交通事業者等の区以外は 、区と交通事業者等は で、それぞれ表しています。

事業番号：A-1-①

事業名：鉄道新線の整備促進（メトロセブン）

事業概要

メトロセブンの実現に向けた調査、研究、促進活動を実施していきます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
区	①事業性等の調査・研究をメトロセブン促進協議会（総会・幹事会等）で実施	3回	3回	3回	3回	3回	継続実施
	②事業性等の調査・研究を区部周辺部環状公共交通都区連絡会で実施	2回	2回	2回	2回	2回	継続実施
	③実現に向けた地域機運の醸成を図るため、イベント等でのPR活動を実施	4回	4回	4回	4回	4回	継続実施

事業番号：A-1-②

事業名：鉄道の延伸促進（地下鉄8号線、常磐新線）

事業概要

地下鉄8号線（有楽町線の区内延伸）、常磐新線（つくばエクスプレスの秋葉原から東京延伸）の実現に向けた調査、研究、促進活動を実施していきます。

実施機関	取組内容	目標						
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降	
区	地下鉄8号線	①沿線地域住民、議会及び行政が一丸となるため、地下鉄8号線整備促進大会を開催	1回	1回	1回	1回	1回	継続実施
		②地下鉄8号線沿線自治体と協調して取組を行うため、他自治体の促進会議で情報共有・交換を実施	3回	3回	3回	3回	3回	継続実施
		③事業採算性の確保に向けた調査委託を実施		実施		実施		隔年実施
		④実現に向けた地域機運の醸成を図るため、イベント等でのPR活動を実施	4回	4回	4回	4回	4回	継続実施
区	常磐新線	自治体間の連携や鉄道事業者への要請等を沿線都市連絡協議会で実施	5回	5回	5回	5回	5回	継続実施

3. 事業指標

事業番号：A-1-③

事業名：混雑緩和対策（日暮里・舎人ライナー、つくばエクスプレス）

事業概要

日暮里・舎人ライナー、つくばエクスプレスの混雑緩和を図るため、鉄道事業者は、ハード、ソフト両面での対策を実施していきます。

区は、混雑緩和対策を支援していきます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
鉄道事業者	①全ての座席がロングシート化された 新型車両を導入	2編成増備					
	②オフピーク通勤を促進する キャンペーンを実施	実施	→	→	→	→	継続実施
区	③オフピーク通勤を促進する キャンペーンの情報発信	2回以上	2回以上	2回以上	2回以上	2回以上	継続実施
鉄道事業者	① 新型車両を導入	5編成増備					
	②朝ラッシュ時間帯1時間の 運行本数を増便 （22本から25本）	3本の増便					
	③ ボックスシートをロングシートに改修 （未実施7編成分）	7編成改修					
	④ 8両編成化事業を実施 （現6両）	事業着手	事業中	→	→	→	事業継続
	⑤オフピーク通勤を促進する キャンペーンを実施	実施	→	→	→	→	継続実施
区	⑥オフピーク通勤を促進する キャンペーンについて情報発信	2回以上	2回以上	2回以上	2回以上	2回以上	継続実施

「備考」

最混雑区間ピーク1時間の混雑率（平成30年度値）

日暮里・舎人ライナー：189%（赤土小学校前→西日暮里：7:20～8:20）

つくばエクスプレス：169%（青井→北千住：7:30～8:30）

令和2年度までに混雑率155%程度に低下する見込み

事業番号：A-1-④

事業名：踏切解消（竹ノ塚駅、北千住駅）

事業概要

踏切によるまちの分断や踏切事故の危険性等の問題を改善するために、竹ノ塚駅、北千住駅で踏切解消に取り組んでいきます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
区	竹ノ塚駅 鉄道事業者と連携し、連続立体交差事業を実施	事業中	→	踏切解消完了	→	事業完了	
	北千住駅 鉄道と道路の立体交差化を引き続き検討	検討	→	→	→	→	継続検討

「備考」

竹ノ塚駅付近：踏切2箇所

北千住駅付近：踏切2箇所

3. 事業指標

事業番号：A-1-⑤

事業名：ホームドア設置等バリアフリー化

事業概要

鉄道駅のバリアフリー化に向けて、鉄道事業者と区はホームドアや段差を解消するスロープ等の整備を実施していきます。なお、区は、ホームドア整備事業費補助等の支援も進めます。

実施機関	取組内容		目標					
			R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
鉄道事業者・区	①障がい者や高齢者等を含む全ての人が安全に安心して鉄道車両に乗降できるようホームドアを設置	千代田線 (北千住、綾瀬駅)	完了 予定					
		日比谷線 (北千住駅)		完了 予定				
		東武スカイツリーライン (北千住、小菅、五反野、梅島、西新井、竹ノ塚駅)			令和3年度以降整備予定			
		常磐線 (北千住駅)	令和14年度末頃までに整備予定					
		東武スカイツリーライン (牛田、堀切駅)	実施時期未定					
		東武大師線 (西新井、大師前駅)						
京成本線 (千住大橋、京成関屋駅)								
	②1日の平均乗降客数が3,000人以上の駅でバリアフリー化が実施されていない、堀切駅でスロープを設置		完了 予定					
	③堀切駅のバリアフリー化を進めるためにエレベーター設置を引き続き検討	検討	→	→	→	→	継続 検討	

「備考」

区内ホームドア設置済み駅：北綾瀬駅、綾瀬駅0番線、つくばエクスプレス全駅、日暮里・舎人ライナー全駅、(平成31年3月時点)

事業番号：A-2-①

事業名：拠点間バス路線等の維持・強化

事業概要

バスネットワークの強化に向けて、バス事業者と区はバス路線の新設及び再編を検討していきます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
バス事業者・区	①新たなバス需要が見込まれる文教大学、東京女子医大開設に合わせてバス路線の新設や再編を実施	運行ルート等の検討	運行計画の作成	運行開始			
	②都市計画道路整備や新たな拠点開発などに合わせたバス路線再編等の実現のために、事業進捗に関する情報提供や路線変更の意向把握などバス事業者と連携して検討	実施	→	→	→	→	継続実施

「備考」

区内バス路線系統数：123系統（平成30年1月時点）

事業番号：A-2-②

事業名：交通不便地域のバス路線導入

事業概要

交通不便地域の解消を目的として、バス交通に対するニーズが高い地域においては、地域やバス事業者と連携し、バス交通導入を目指していきます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
区	バスの検証運行実績等を基に、本格運行を実施	運行計画の検討	運行計画の作成	検証運行	運行後の検証	本格運行	その他地区での検討着手

「備考」

バス路線の検討対象地域：8地域

3. 事業指標

事業番号：A-2-③

事業名：バスのバリアフリー化

事業概要

バスの乗降がよりスムーズになるために、バス事業者はノンステップバスの導入を進めます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
バス事業者	ノンステップバスを順次導入	導入率 約80% ※	バスの買い替えにあわせて導入				継続導入

※足立区の運行を管轄する営業所における導入率

事業番号：A-2-④

事業名：バス停の利用環境整備

事業概要

誰もが利用しやすいバス停を整備するため、区とバス事業者は、バス停にベンチや上屋を設置していきます。点字ブロックは区が設置を進めます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
区	「はるかぜ」のバス停にベンチや上屋、点字ブロックを設置（駅や公共施設、病院等の施設周辺のバス停に優先的に設置※）	ベンチ：15箇所 点字：75箇所		ベンチ：24箇所 点字：123箇所			
		上屋：交通広場等の整備あわせて設置					
バス事業者	「路線バス」のバス停に広告付上屋等を整備	実施	→	→	→	→	継続実施

※設置可能で未整備箇所数（ベンチ39箇所）、（点字198箇所）の内、優先箇所は3年で完了予定

事業番号：A-3-①

事業名：ユニバーサルデザインタクシーの導入

事業概要

誰もがタクシーを快適に利用できるように、タクシー事業者はユニバーサルデザインタクシーの導入を進めます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
タクシー事業者	ユニバーサルデザインタクシー（スロープ付）を導入	1万台導入（都内）	継続導入	→	→	→	継続導入

「備考」

区内におけるユニバーサルデザインタクシーの総台数：327台（平成30年3月時点）

事業番号：A-3-②

事業名：配車アプリ活用等によるタクシーの利便性向上

事業概要

より便利にタクシーが利用できるように、タクシー事業者は配車アプリ等の導入を進めます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
タクシー事業者	配車を実現できるようスマホ配車アプリを導入	導入	→	→	→	→	継続導入

「備考」

東京タクシー協会会員236社で、20,842台導入済み（約67%）
（平成30年3月時点）

3. 事業指標

事業番号：A-4-①

事業名：多様な交通手段の導入

事業概要

交通不便地域の解消を目的として、バス交通に対するニーズが低い地域においては、地域や交通事業者と連携し、バス以外の交通手段導入を目指していきます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
区	バス以外の交通手段を導入		導入地区の選定	運行計画の検討	運行計画の作成	検証運行	運行後の検証※

※「運行後の検証」→「本格運行」→「その他地区での検討着手」の流れで進行

「備考」

バス以外の交通手段の検討対象地域：7地域

事業番号：B-①

事業名：自転車走行環境整備

事業概要

自転車が安全で快適に利用できるように、自転車専用通行帯等、自転車走行環境の整備を進めます。

実施機関	取組内容	目標						
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降	
区	自転車専用通行帯、ナビライン、ナビマーク等の整備	綾瀬駅周辺	11,400 m					
		竹ノ塚駅周辺	2,000 m			4,000 m		4,400 m
		六町駅周辺		1,700 m			10,400 m	
		花畑地区		10,000 m	4,000 m			
		江北地区		1,000 m	6,000 m			
		都市計画道路等	道路の整備に合わせ実施					

「備考」

対象地域は、1日あたりの自転車乗り入れ台数が多い主要5駅、エリアデザイン2地区
平成30年度末時点の整備済み道路延長距離は、西新井駅周辺 5,090m、北千住駅周辺 7,020m

3. 事業指標

事業番号：B-②

事業名：自転車駐車場の整備

事業概要

自転車の違法駐輪の解消を図り道路の安全性を確保するため、区営駐輪場の新設、改修を行い、民営駐輪場の整備促進を進めます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
区	自転車の利用状況や民間自転車駐車場の設置状況を勘案して、区営の自転車駐車場の新設・改修	2箇所	1箇所	1箇所	1箇所	1箇所	継続実施
民間事業者	「足立区民営自転車等駐車場設置補助金」制度を活用した民営自転車駐車場の新設	2箇所	2箇所	2箇所	2箇所	2箇所	継続実施

「備考」

区営自転車駐車場設置数：52箇所（平成31年3月時点）

事業番号：B-③

事業名：サイクルアンドバスライドの普及啓発

事業概要

バス停付近に整備されている自転車駐車場を活用し、バスの利用を促進するため、サイクルアンドバスライドの存在や役割について情報発信を行っていきます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
区	サイクルアンドバスライドに関する情報を発信	手法検討	実施	→	→	→	継続実施

「備考」

サイクルアンドバスライド設置数：9箇所（平成31年3月時点）

事業番号：B-④

事業名：自転車シェアリングの拡充

事業概要

自転車が公共交通機関を補完する交通手段として利用が進むよう、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進めます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
区	シェアサイクルを導入	手法検討 ・ 社会実験	社会実験	→	導入		

「備考」

シェアサイクルポート数：20箇所（平成31年3月時点）

事業番号：B-⑤

事業名：放置自転車対策

事業概要

23区で最も低い放置率を維持していくため、街頭指導員による駐車場への誘導、放置自転車の撤去、施錠の周知による盗難後の放置抑制を行っていきます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
区	街頭指導員による駐車場への誘導や店舗への指導、放置自転車の撤去、自転車の施錠周知による盗難後の放置抑制を引き続き実施	実施	→	→	→	→	継続実施

「備考」

平成30年度足立区自転車放置率：0.3%

23区で放置率が低い区は、足立区が0.3%、江戸川区が0.7%、練馬区・葛飾区が1.9%

3. 事業指標

事業番号：B-⑥

事業名：交通安全教育

事業概要

交通事故の防止のため、区と警察は連携し、子どもから高齢者まで、より多くの区民が交通安全教育を受ける機会を創出し、交通安全意識の普及と徹底に向けた取り組みを進めます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
区・警察	①幼稚園・保育園で正しい道路の歩き方等を学んでもらうため、交通安全教室を実施	170園 ※1	170園	170園	170園	170園	継続実施
	②小学校において、小学三年生を対象とし、「自転車安全運転免許証発行事業」による交通安全教室を実施	69校 ※2	69校	69校	69校	69校	継続実施
	③中・高等学校でスタントマンを活用した体験型交通安全教室を実施	15校 ※3	15校	14校	15校	15校	継続実施
	④大人向けに（高齢者を含む）、全住区センター（子育てサロン含む）で交通啓発活動を実施	114回 ※4	114回	114回	114回	114回	継続実施

※1 私立幼稚園（48園）、区立こども園（5園）、区立保育園（31園）、私立保育園（63園）、私立こども園（6園）、公設民営保育園（17園）の合計170園

※2 区立小学校数（69校）

※3 区立中学校数（35校）、都立高等学校数（9校）の合計44校を3年ごとに実施

※4 住区センター（48箇所）、子育てサロン（66箇所）の合計114箇所

（平成31年3月時点）

事業番号：C-①

事業名：都市計画道路等の整備

事業概要

まちの骨格を形成し、活力のあるまちづくりを促進し、安心して暮らせるよう都市計画道路等を整備していきます。

実施機関	取組内容	目標						
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降	
区	都市計画道路等の整備	補助 258 号 (六町一丁目地内)	事業中	完了				
		補助 138 号 (関原三丁目～梅田五丁目)	事業中	事業中	完了			
		主要区画道路② (西新井栄町一丁目～二丁目)	事業中	完了				
		区画街路 14 号 (西竹の塚二丁目)	事業中	事業中	事業中	完了		

事業番号：C-②

事業名：駅前広場の整備

事業概要

駅の交通結節機能向上を図るため、駅前広場を整備していきます。

実施機関	取組内容	目標						
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降	
区	駅前広場の整備	竹ノ塚駅西口	事業中	事業中	事業中	完了		
		竹ノ塚駅東口 西新井駅西口 牛田・京成関屋駅 北綾瀬駅	事業化 検討	→	→	→	→	継続 検討

3. 事業指標

事業番号：D-①

事業名：モビリティ・マネジメントの実施

事業概要

公共交通の更なる利用促進を図るため、区と交通事業者は区民に対するわかりやすい公共交通情報の提供や、イベント等を活用した利用促進PRを行っていきます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
区 ・ 交通事業者	公共交通情報の提供等の利用促進啓発活動の実施	手法の検討	促進活動の実施	→	→	→	継続実施

事業番号：D-②

事業名：バス利用者へのサービス向上

事業概要

バス利用者の利便性やサービス向上のため、バス事業者はバスのICカード定期券や乗継割引を導入に向けた検討を進めます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
バス事業者	①ICカード定期券の導入	導入検討	→	→	→	→	継続検討・導入
	②乗継割引の導入	導入検討	→	→	→	→	継続検討・導入

「備考」

足立区内で運行している7事業者のうち、ICカード定期券は、4事業者〔東京都交通局、東武バスセントラル(株)、国際興業(株)、京成バス(株)〕が導入済み。乗継割引は、1事業者(東京都交通局)で導入済み(平成31年3月時点)。

事業番号：D-③

事業名：バス位置情報の提供

事業概要

バス利用者が、自宅や外出先で運行情報を把握できるように、バス事業者はインターネット上での位置情報の提供を行っていきます。

コミュニティバスはるかぜのバス停での位置情報提供については、バス事業者と区が協力してバスロケーションシステムの整備を進めます。

実施機関	取組内容	目標					
		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	5年以降
バス事業者	①インターネット上における位置情報の提供	導入検討	→	→	→	→	継続検討
バス事業者 (はるかぜ) ・ 区	②バス停におけるバスロケーションシステムの設置 (主要駅や公共施設周辺等のバス停)	整備箇所の検討	1箇所	1箇所	1箇所	1箇所	継続実施

「備考」

足立区内で運行している7事業者のうち、インターネット上における位置情報の提供は、5事業者〔東京都交通局、東武バスセントラル(株)、国際興業(株)、京成バス(株)、(株)新日本観光自動車〕が導入済み。はるかぜバス停でのバスロケーションシステムは、1箇所〔はるかぜ6号(北千住・鹿浜線)〕で導入済み(平成31年3月時点)。

参 考 資 料 編

目次

1	計画にあたって参考とした計画・数値等	1
(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	15
(3)	エリアデザインによる新たな取り組み	19
(4)	前計画に基づく取り組み成果	20
2	計画策定にあたっての検討結果	24
(1)	不便度・対策方法の分類	24
(2)	区民意識調査結果	26
3	策定経緯	31
(1)	足立区総合交通計画改定協議会による検討経緯	31
(2)	事業者部会・利用者部会による検討経緯	32
	用語集	33

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。

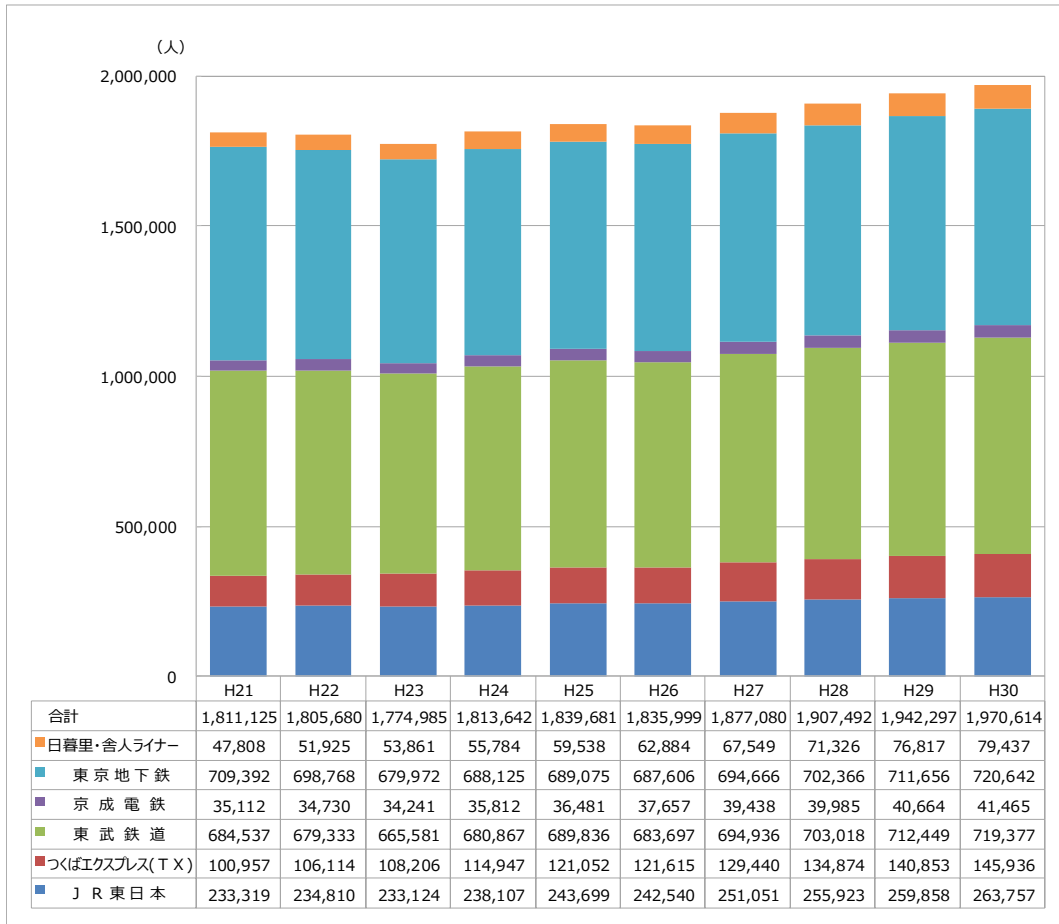
【参考図1-1 鉄道網・バス路線網・駅前広場の整備状況】



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

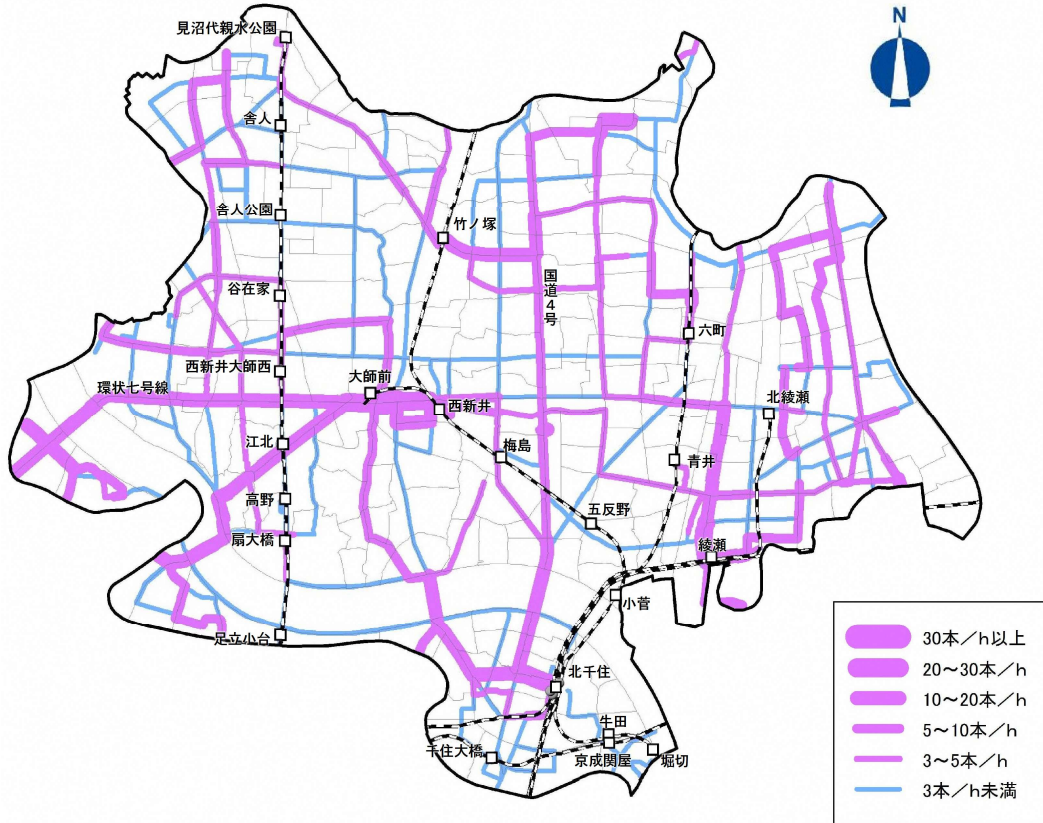
足立区内延長	事業済延長	事業中延長	未事業延長	事業済率 (事業中含む)
161,220m	121,342m	11,219m	28,659m	82.2%

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。

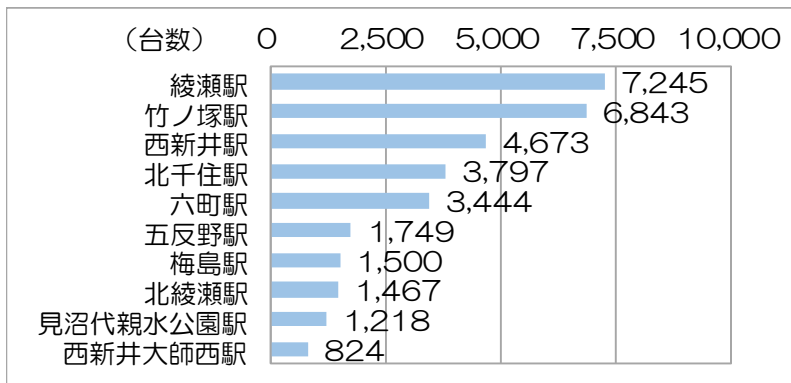
【参考図 1-5 区営自転車駐車場の整備状況】



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）

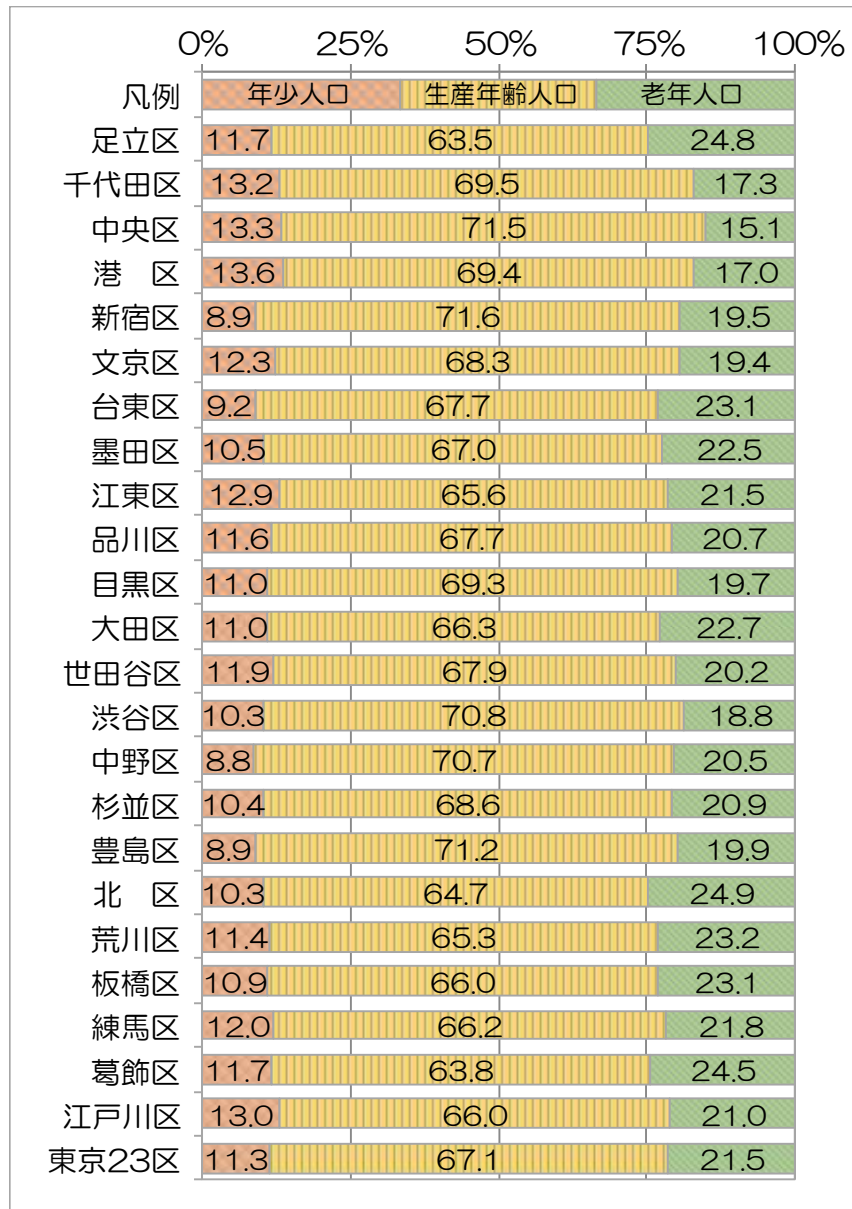
1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

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】

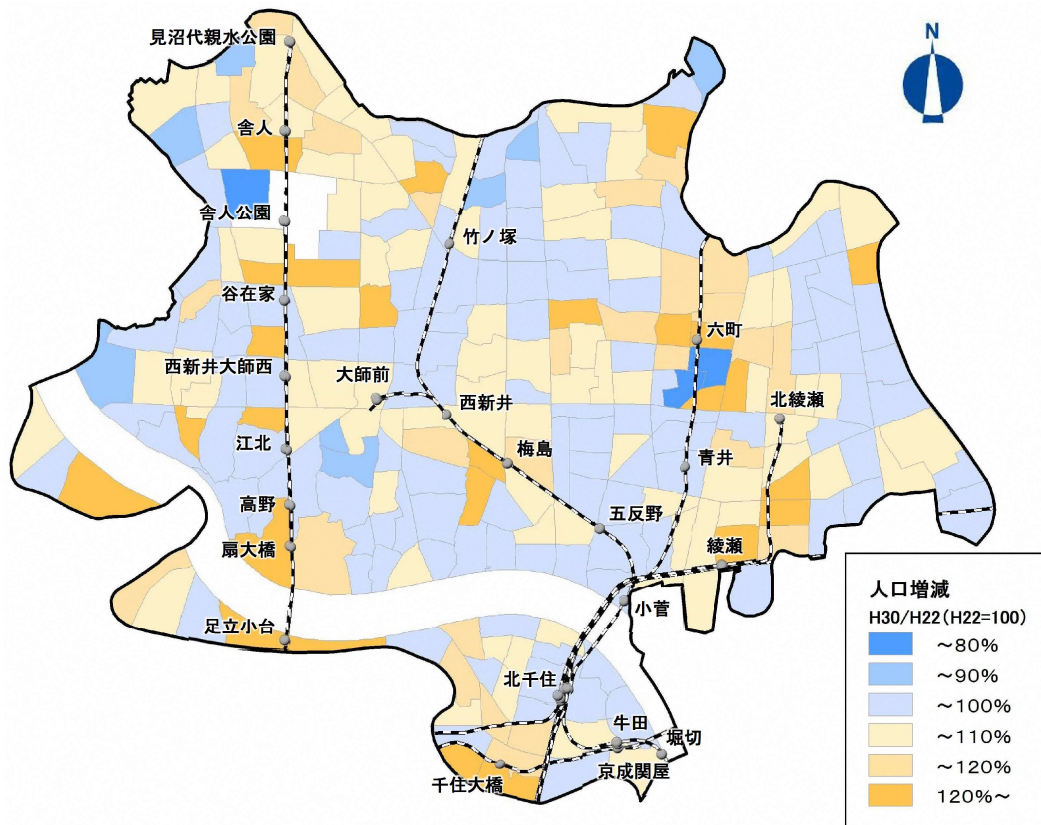


出典：東京都の統計「年齢3区分別人口（平成31年1月）」

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

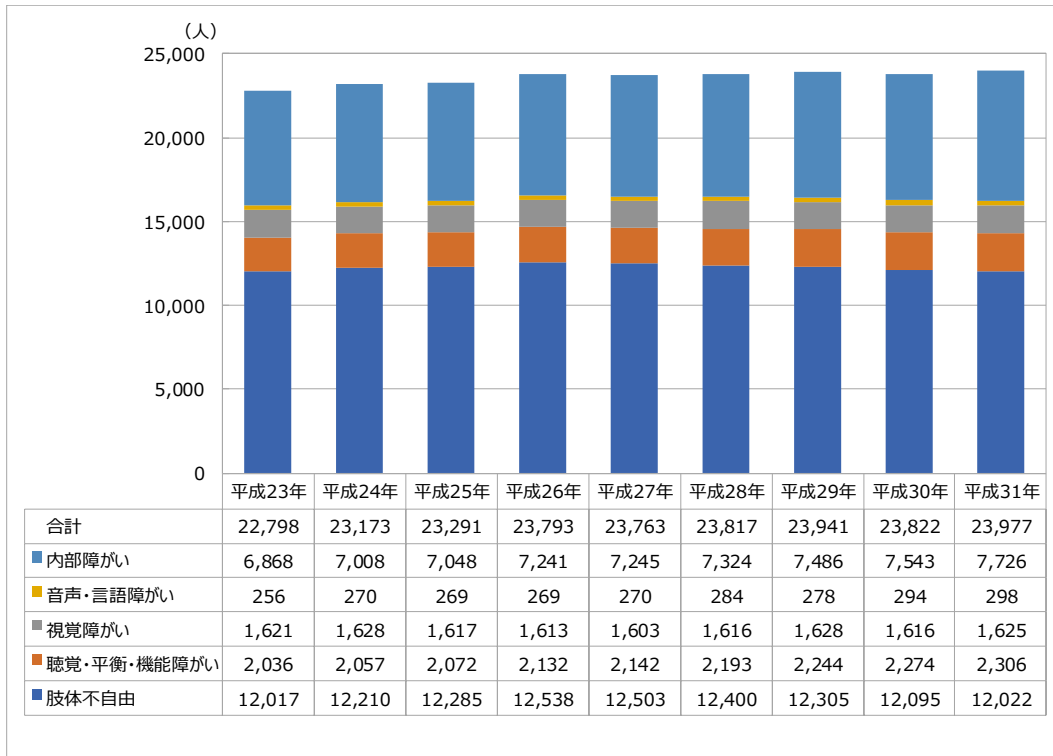
1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

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】

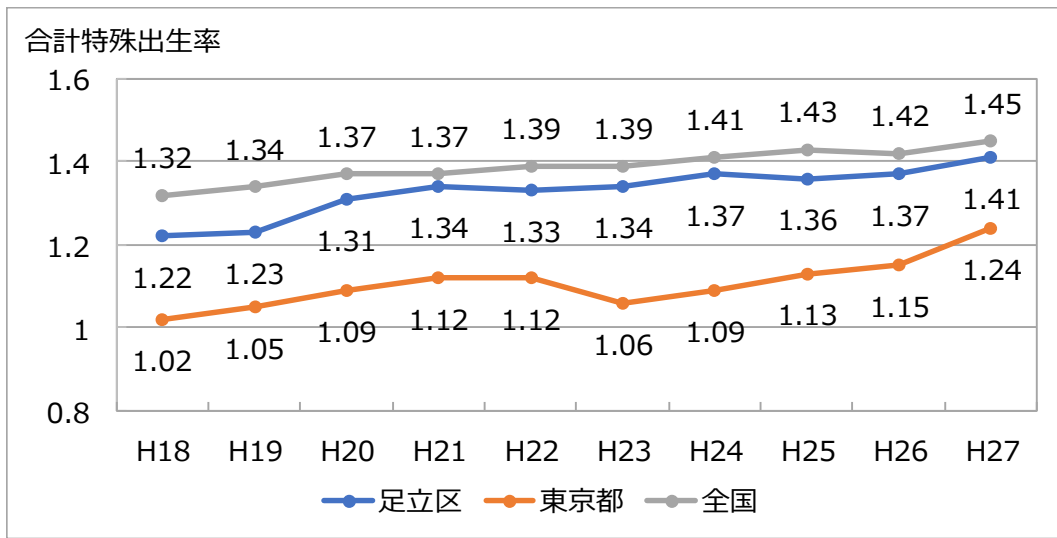
回答数=2,293	構成比率
困難ではない	89.1%
多少困難であるが、一人で外出できる	7.9%
一部で介助者が必要	1.0%
常に介助者が必要	1.5%
基本的に外出できない	0.5%

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

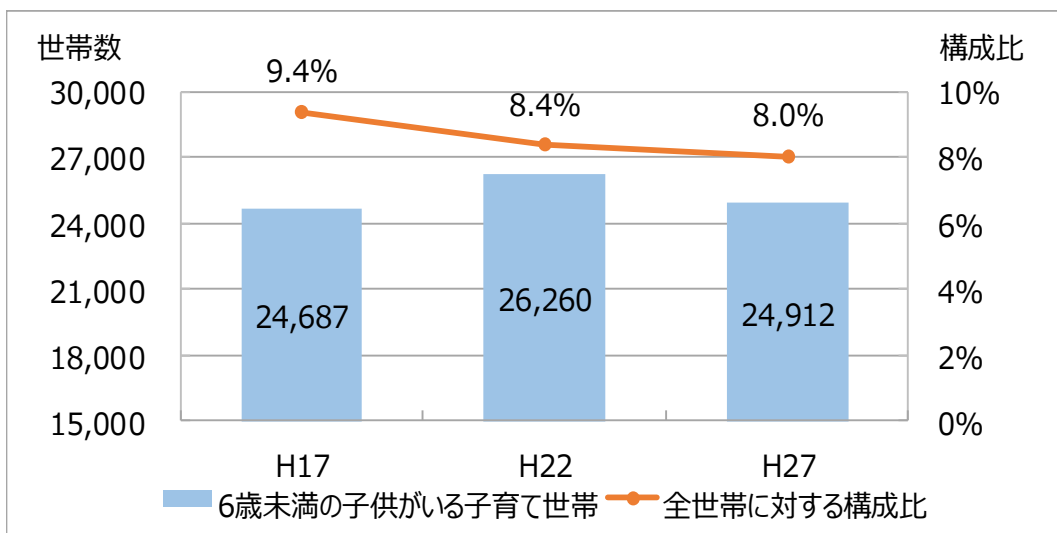
子育て環境についてみると、合計特殊出生率（※1）は近年増加傾向にあります。一方、子育て世帯（※2）数は減少傾向となっています。

【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。

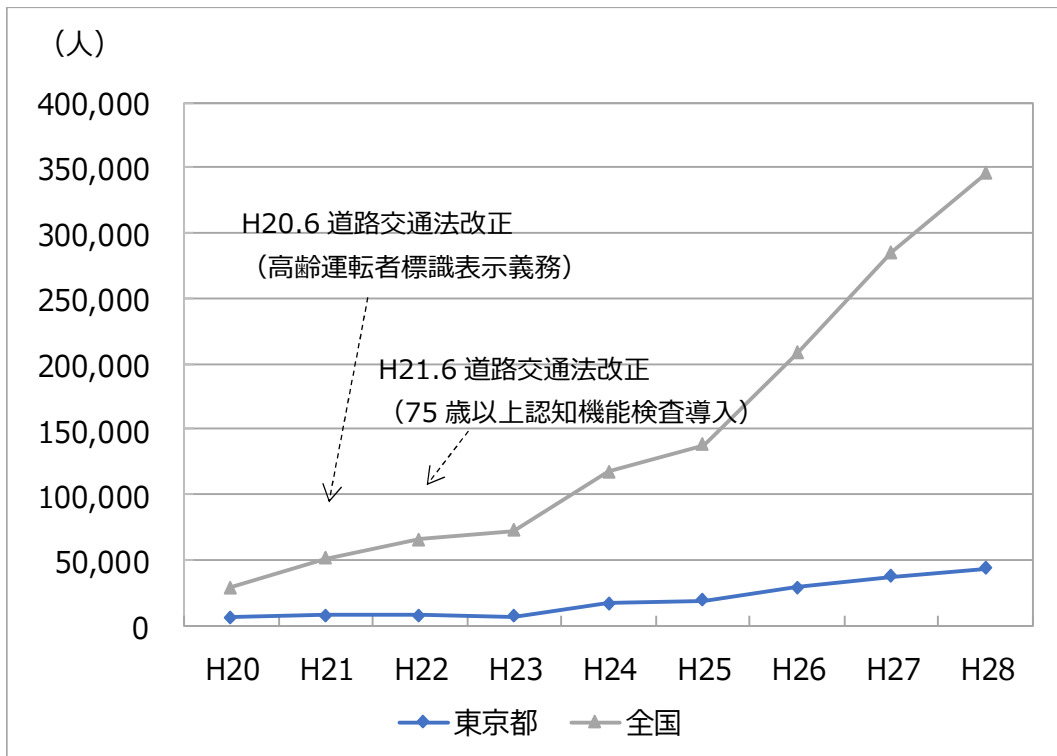
（※2）6歳未満の子供がいる世帯を子育て世帯とした。

1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

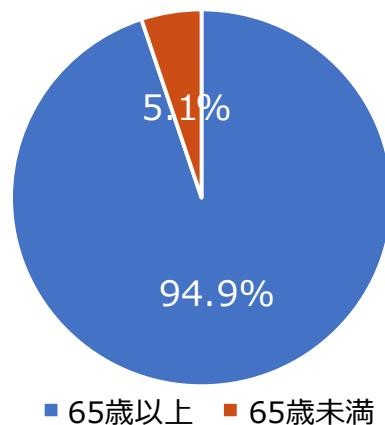
②-3 免許返納者

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】

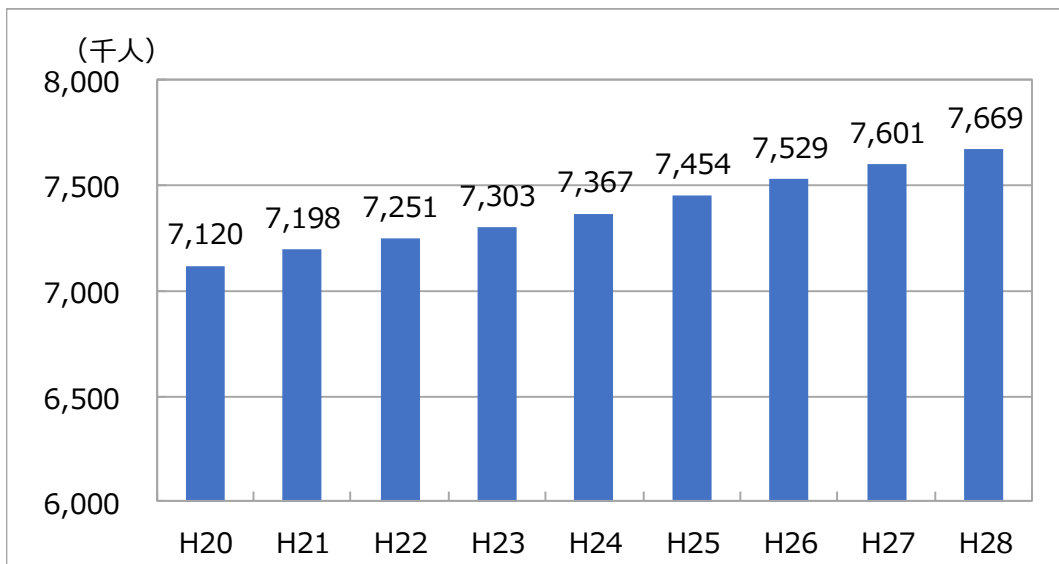


出典：運転免許統計（警視庁）

③ 免許・自動車保有の状況

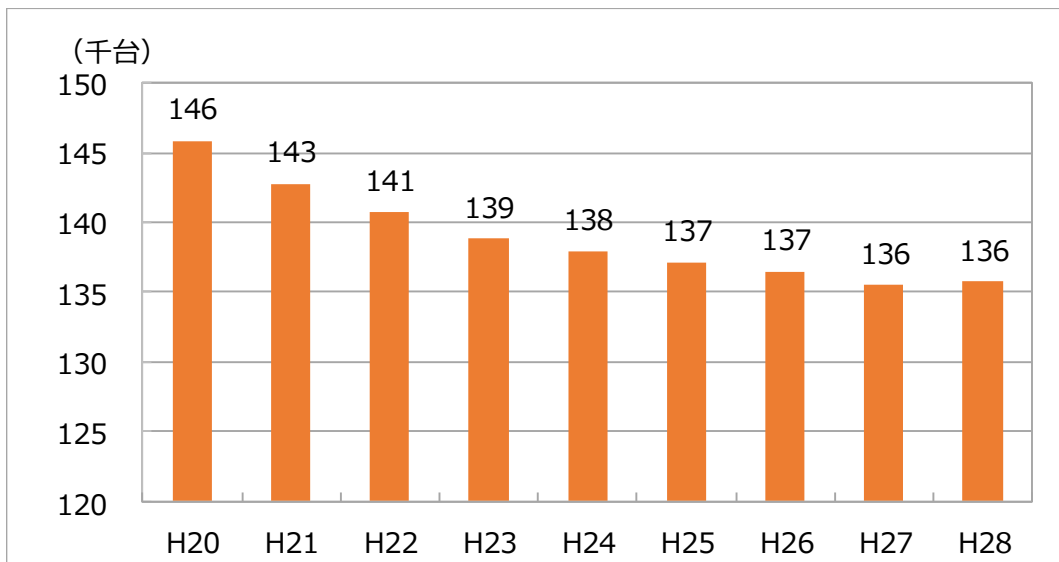
東京都内の自動車運転免許保有者数は増加傾向にある一方、足立区の自家用・乗用自動車の保有車両数は減少傾向となっています。

【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）】



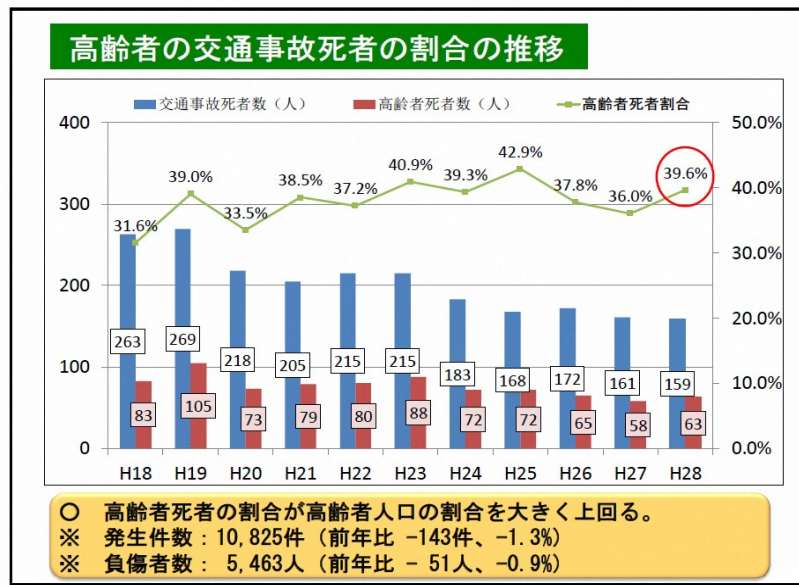
出典：国土交通省関東運輸局の統計

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。

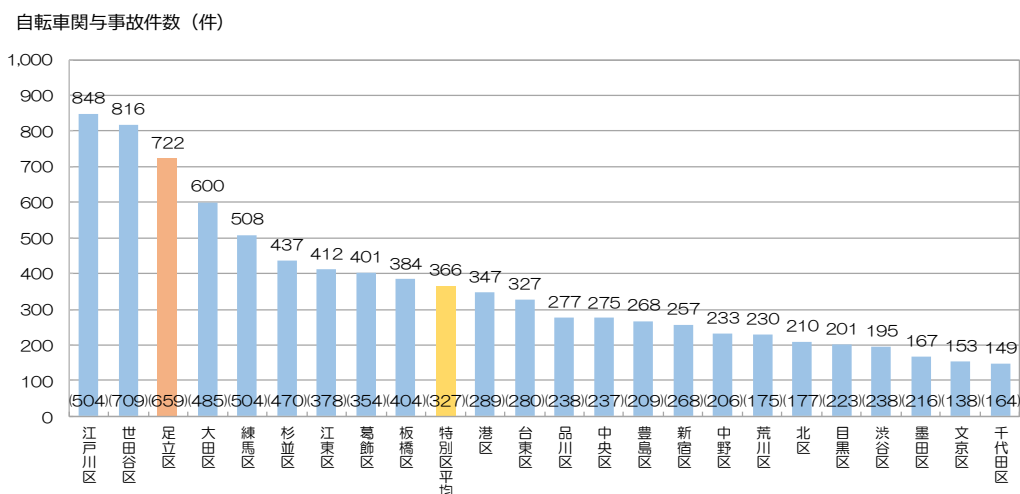
【参考図 1 - 16 高齢者の交通事故死者の割合の推移】



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)】



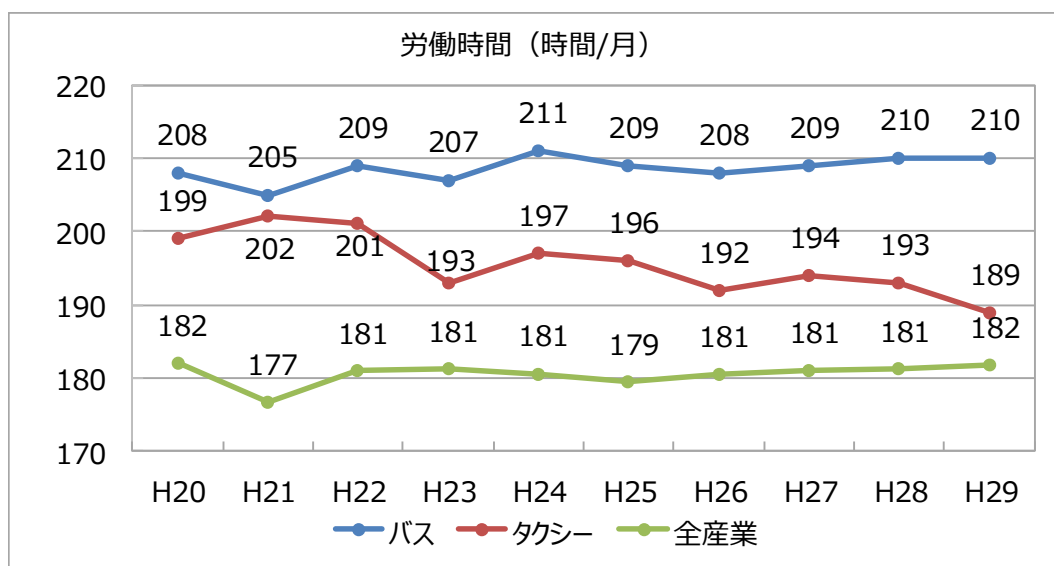
出典：都内自転車の交通事故発生状況 (平成 30 年 警視庁)

※ () 内数値は過去 3 年の平均値

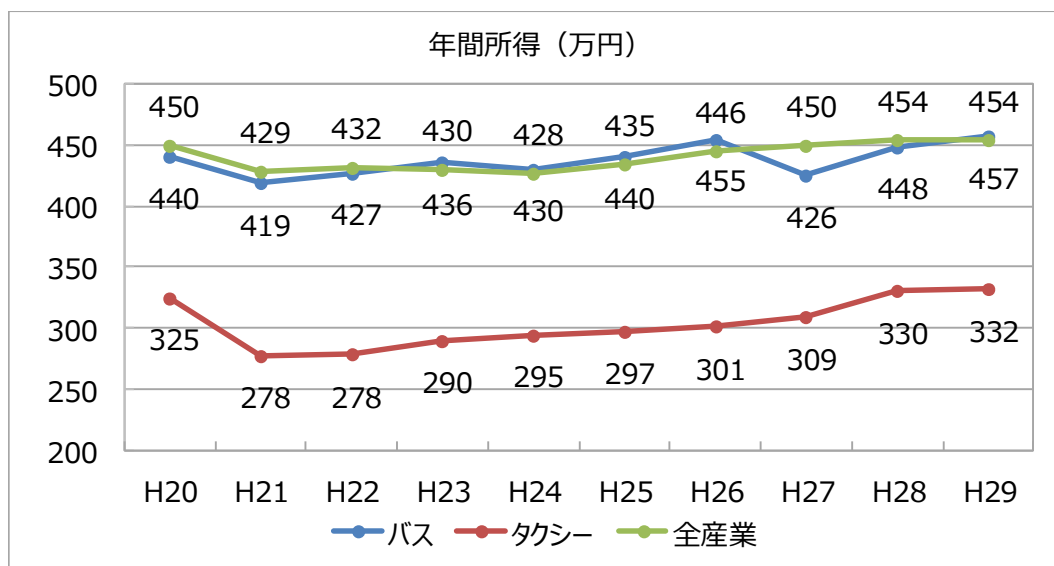
3) 交通事業の実態

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】



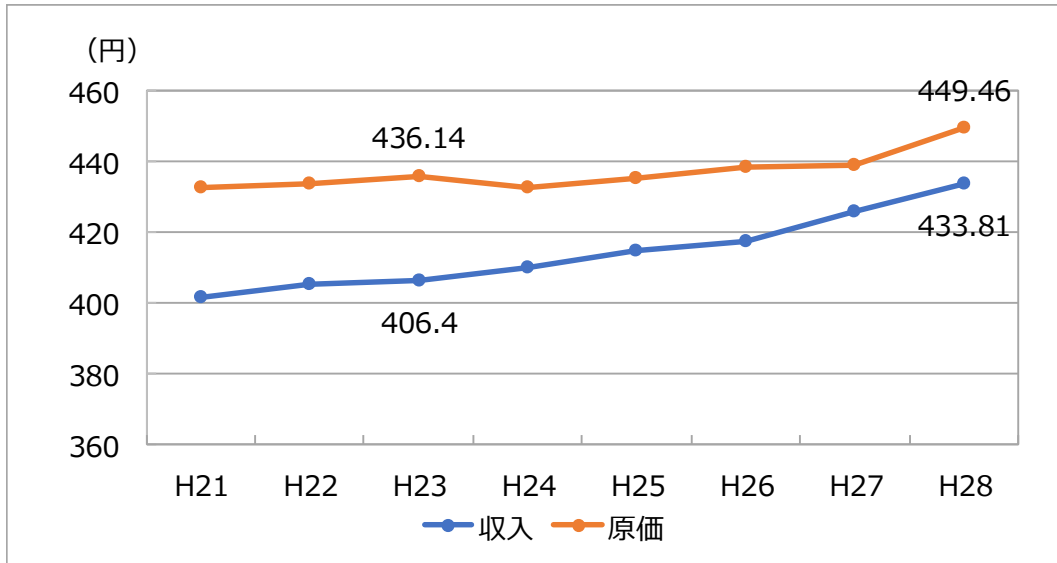
出典：各年の賃金構造基本統計調査（全国）

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。

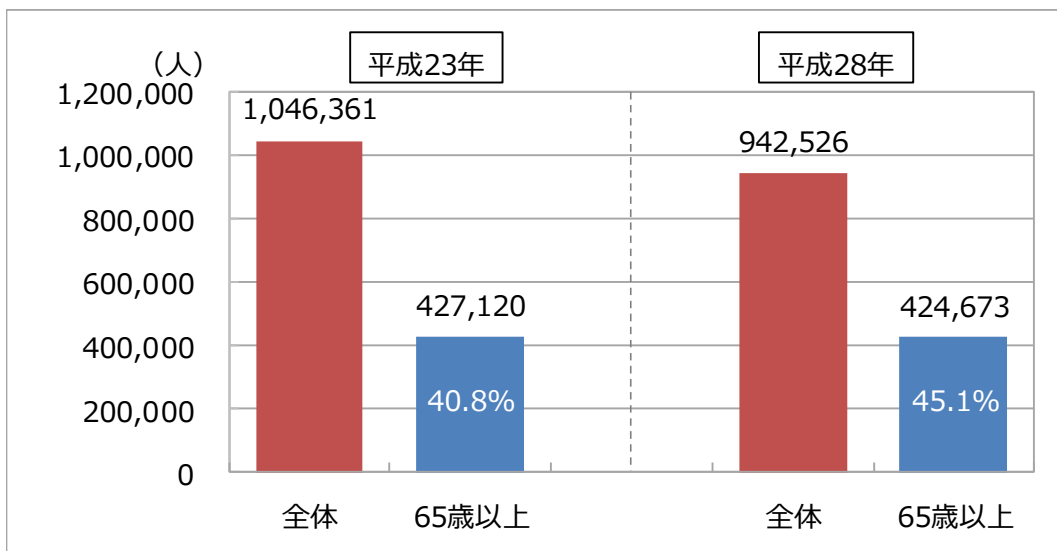
大型二種免許保有者数の減少及び高齢化が進展しており、バス運転手が確保しにくい状況となっています。

【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】	■まちづくりの視点 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】	■基本理念 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】	■基本理念 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】	■基本理念 夢や希望を信じて生き抜く人づくり
環境基本計画 【H29.3】	■基本方針 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】	■まちづくりの目標像 「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
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

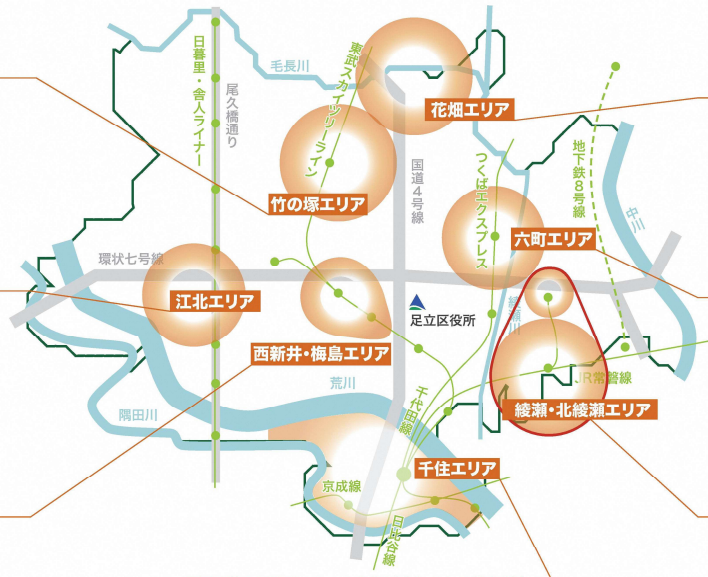
◎駅東口のUR都市機構住宅や周辺区有地などに足立区の北の玄関として相応しい民間事業者を誘導し、駅東西が一体となる回遊性の高いまちづくりを目指します。

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。



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。

T X 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T X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
からの来街者の増加を図り、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。

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。

エリアデザイン推進本部事務局 経営戦略推進担当課

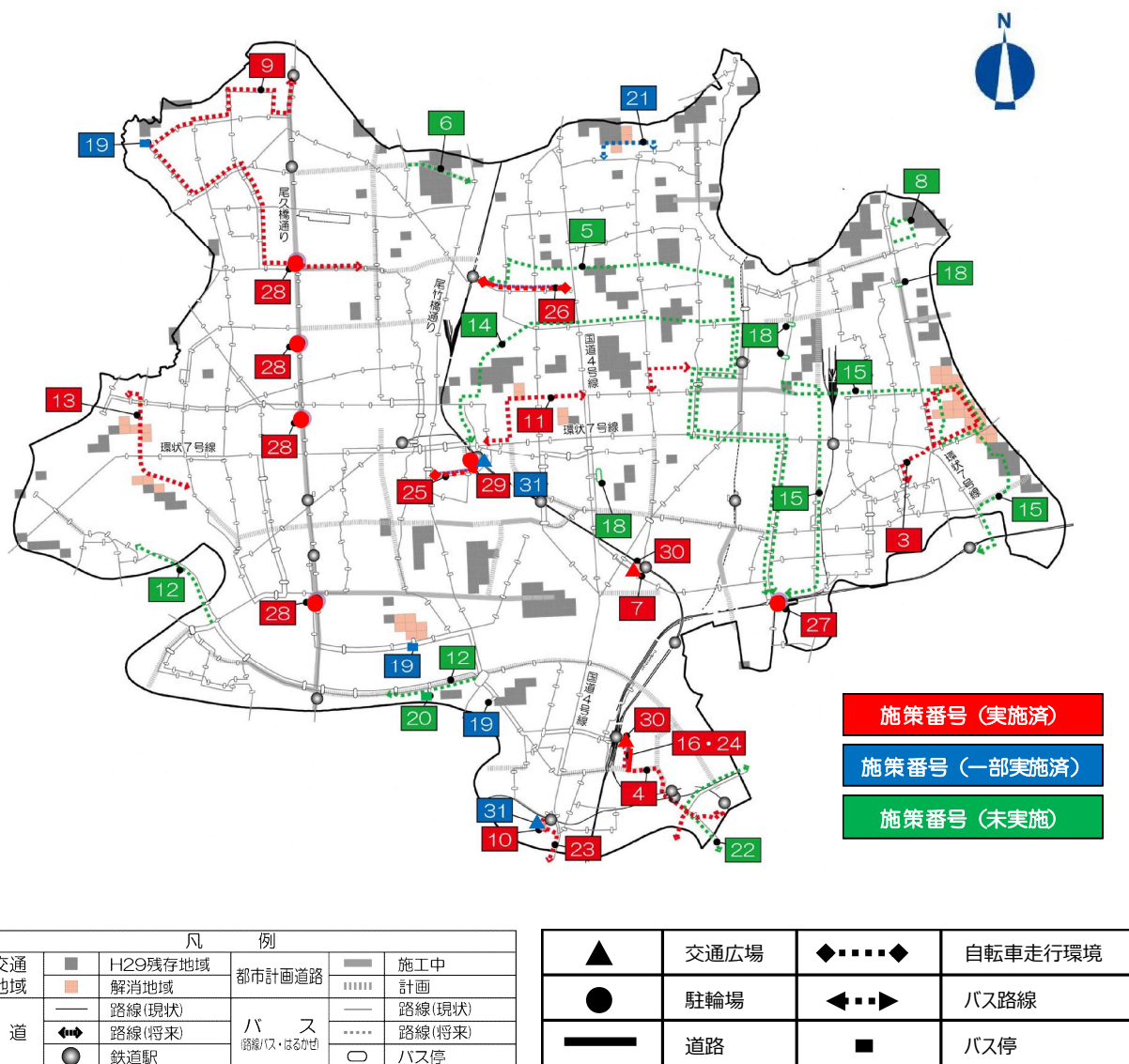
1. 計画にあたって参考とした計画・数値等

(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】



【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	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・はるかぜ)	— 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

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	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
	自転車駐車 場の整備	42 区営自転車駐車場の整備（竹の塚）	未実施
(3) 交通結節点施策	円滑な乗継 の実現	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
	■ 解消地域	—— 計画	—— 計画
鉄 道	—— 路線(現状)	—— 路線(現状)	—— 路線(将来)
	◄► 路線(将来)	—— 路線(将来)	—— 路線(将来)
	● 鉄道駅	バス 路線/バス・はるかぜ	○ 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 バスルートを担当道路の整備（六木）	未実施
		49 バスルートを担当道路の整備（補助109号）	未実施
		50 バスルートを担当道路の整備（補助259号）	未実施
		51 バスルートを担当道路の整備（補助138号）	未実施
52 バスルートを担当道路の整備（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、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】

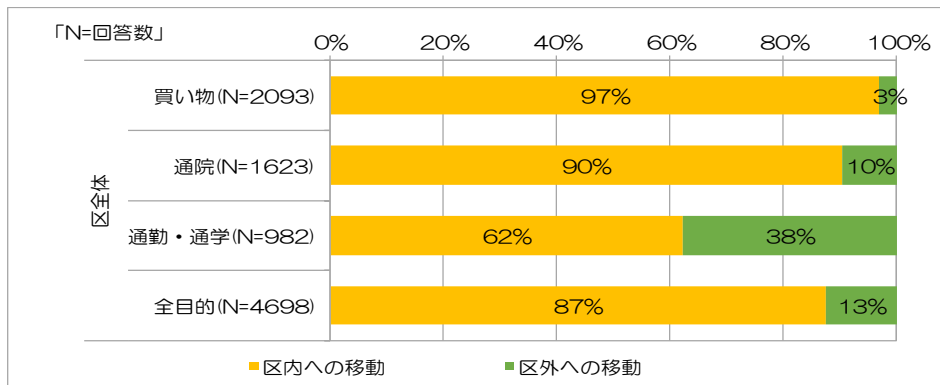
地区番号	人口関連（H30.1）		配布		回収					
	人口（人）	割合	配布数	割合	回収数	回収率	属性別（高齢者・非高齢者）			
							高齢者	割合	非高齢者	割合
1-1	8,371	1.2%	131	1.2%	33	25.2%	9	27%	24	73%
1-2	17,070	2.5%	266	2.4%	72	27.1%	28	39%	42	58%
1-3	5,036	0.7%	82	0.7%	15	18.3%	5	33%	10	67%
1-4	13,206	1.9%	218	2.0%	44	20.2%	20	45%	24	55%
1-5	13,721	2.0%	228	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

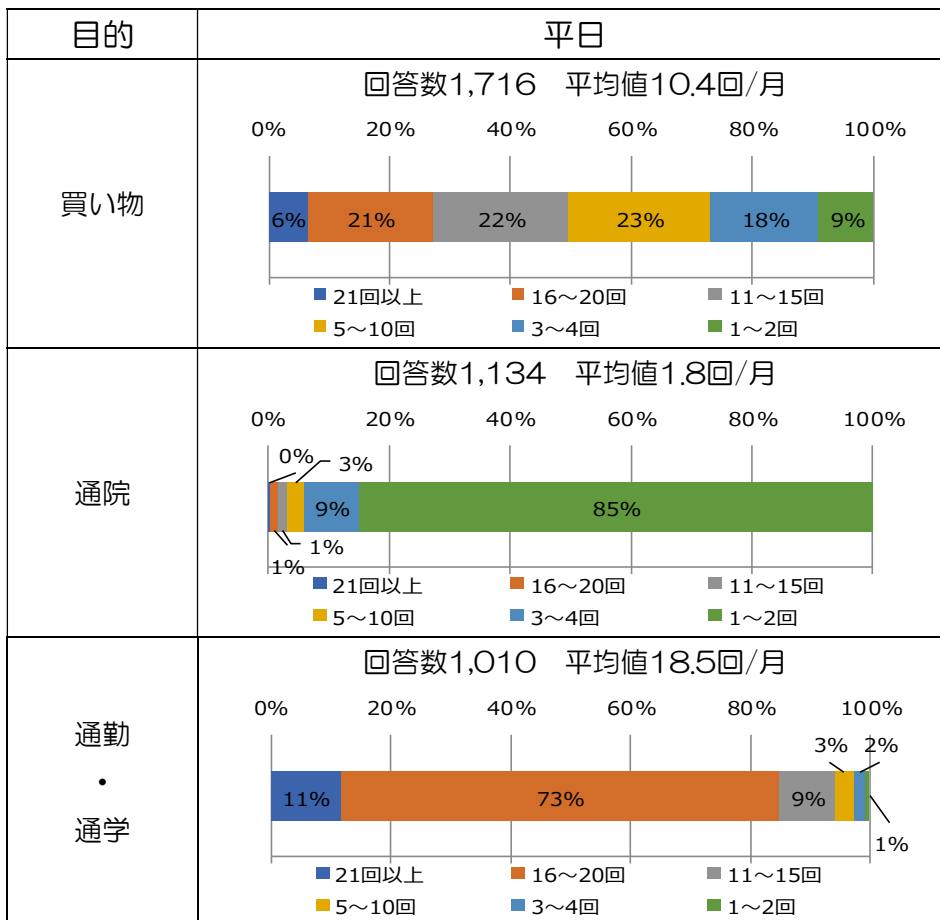
① 活動目的別の移動実態

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】

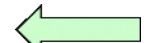
分類Ⅰ地区	総サンプル数※	最も多い移動先		
		地区	サンプル数	目的
1-6	4	4方向	1	買い物
2-2	3	2-2	2	買い物
4-1	12	3-3	4	通院
4-2	7	4-4	3	通院
4-3	6	4-2	2	通勤・通学
4-3	6	4-4	2	買い物・通院
4-4	11	4-4	7	買い物
4-5	16	4-4	5	買い物・通院
5-1	7	2-5	2	買い物・通院

【凡例】

 不便度が高く、バス需要が大きいⅠ地区

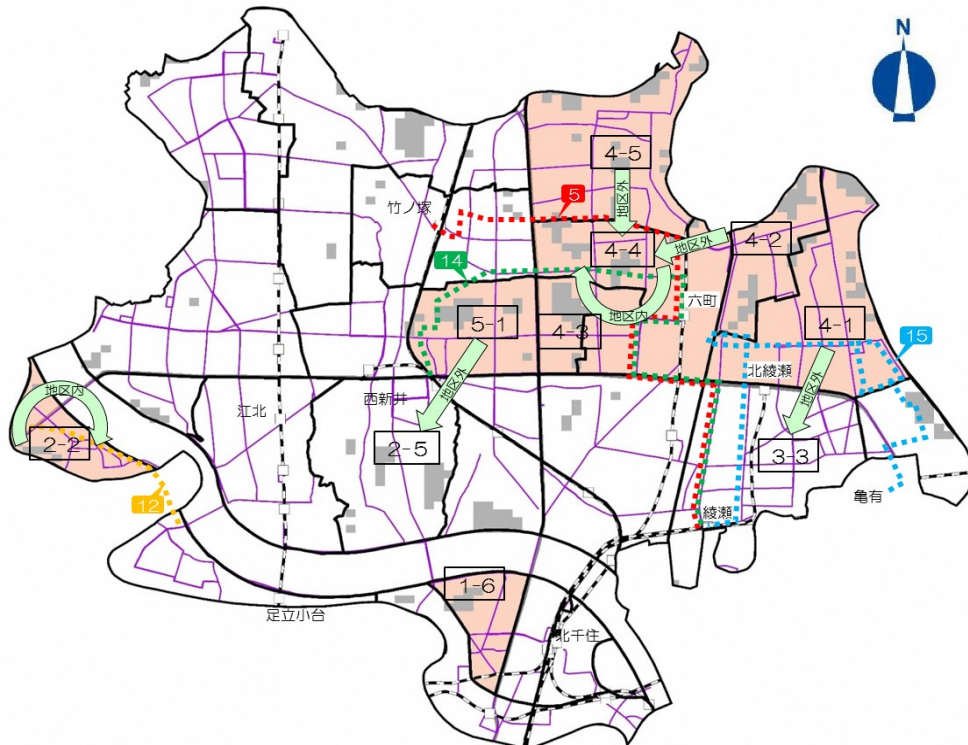
 交通空白地域

 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

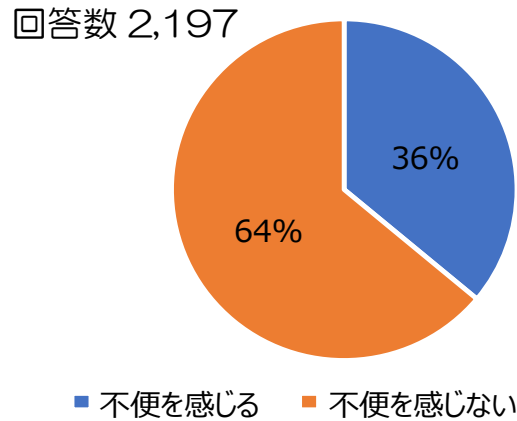
※ 総サンプル数は、該当地区でバスを求めている人（上記ア、イ）の総数



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。

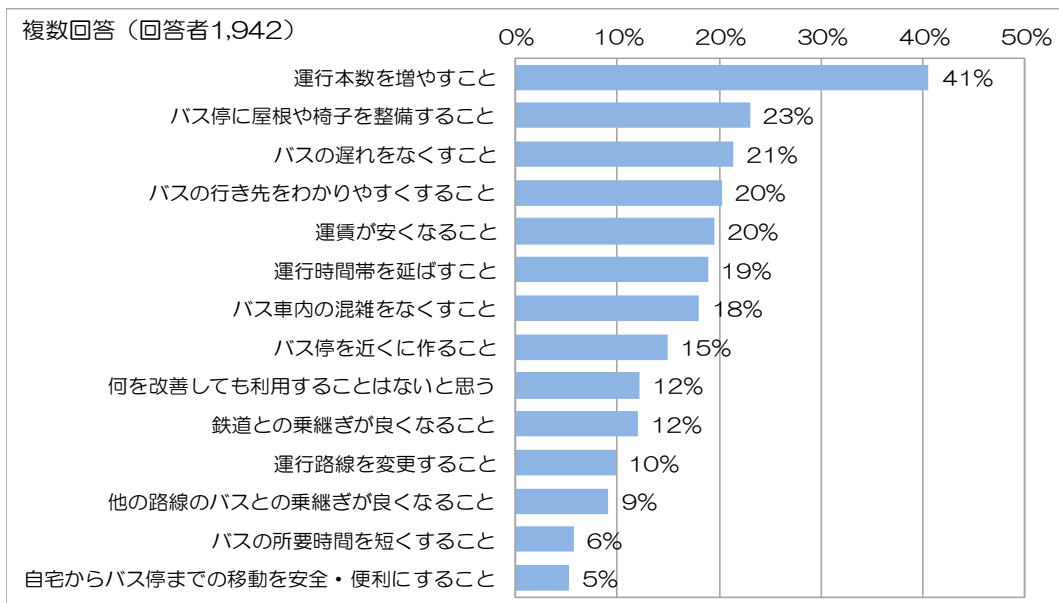
【参考図 2-6 公共交通全般に対する不便感】



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】



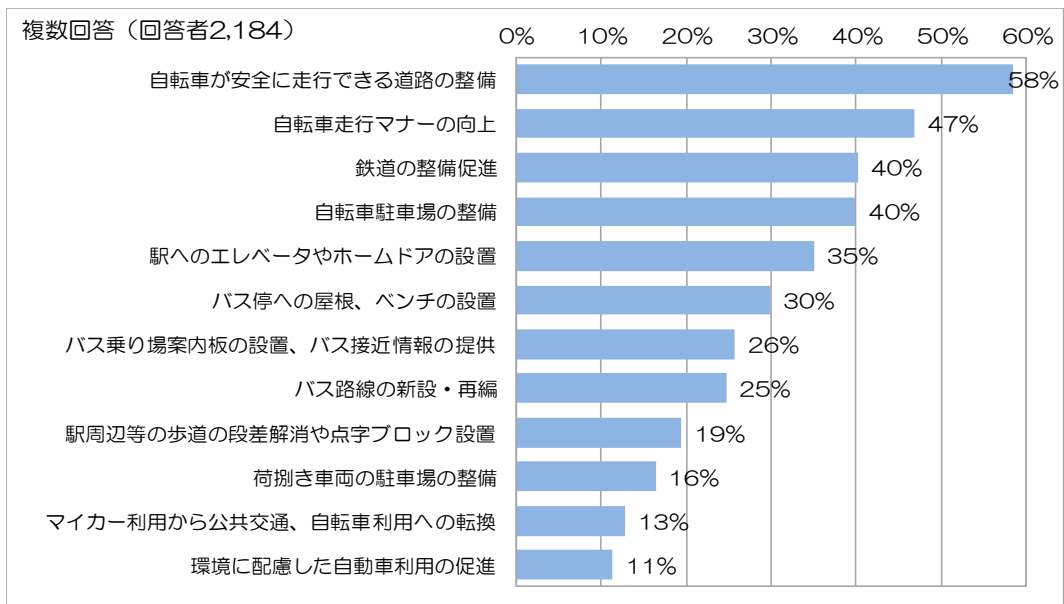
出典：平成 29 年度交通に関する区民意識調査

2. 計画策定にあたっての検討結果

4) 区民要望

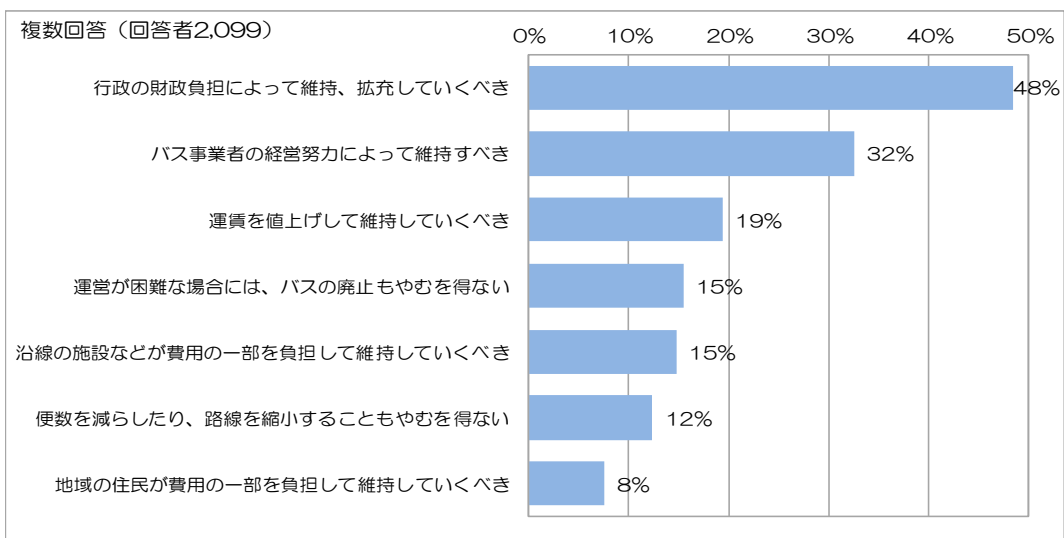
走行環境整備やマナー向上など、自転車に関する要望が多くなっています。また、施設へのエレベーターやベンチの設置など、バリアフリーに関する要望も多くなっています。また、既存バス路線の維持や拡充(サービス向上)を進めていくためには、「行政の財政負担」、「バス事業者の経営努力」といった声が多くなっています。

【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、都市交通を安全かつ円滑にすることができます。

●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。



足立区