

7. まとめと今後の検討・調整課題

これまで、南北公共交通の整備に関して、様々な観点から検討を行ってきた。

これら検討結果について、以下に調査全体のまとめ、ならびに今後、南北公共交通の実現に向けての検討・調整課題を整理する。

1) 検討結果のまとめ

(1) 南北公共交通整備の必要性

区南部のＪＲ総武線が、北部のＪＲ常磐線、中央部の京成本線・押上線と鉄道で結ばれておらず、南北方向の公共交通機関であるバスが道路交通量の多さ、踏切、河川等地形条件等から定時性のない不安定な交通機関となっている。

このような状況から、自動車・自転車等の個人交通への依存が高くなっている。

区内の拠点となる駅周辺の広域生活拠点、区心エリアが十分にネットワークされておらず、広域拠点性が高まらない。

以上を踏まえ、公共交通サービスの向上とまちづくりの推進の両面から南北公共交通の必要性があげられる。

(2) バス路線による基幹交通としての限界性

南北方向のバス路線における運行状況について実態調査を行い、現況バス路線においては定時性・迅速性が十分には確保されておらず、現状及び既定計画の幅員構成ではバス専用レーン等の走行環境改善方策の実施は困難であると考えられる。

また、環7へ新規に基幹バスの導入を想定した場合、道路交通量の多さから現況の4車線を6車線に拡幅してバス専用レーンの設置を行うことが必要となる。

しかしながら、現況の沿道状況から都市計画道路の再拡幅は、現実的に困難である。

以上より、バス路線による南北公共交通軸の整備は困難と考えられる。

(3) 軌道系システムの導入可能性

地域内交通としては、都市計画道路ならびに既存鉄道敷を利用した検討ルートを設定し、土地利用ならびに事業化の観点から各ルートの評価を行った。(P.30～P.34参照)

各ルートごとに、土地利用面ならびに構造的なメリット・デメリットがあげられるが、事業費としては、約930～1,410億円が想定され、これら資金の調達が課題と考えられる。

また、軌道系システムの持つ広域性を考慮した区外を含めた広域鉄道としての展開の可能性については、①区部東部環状路線、②東北本線・常磐新線の間の地域への放射路線に大きく分類することができ、上記地域内交通における広域交通への対応を含めて、整備の考え方を示した。