

交通網・都市基盤整備調査特別委員会 報告資料

令和2年1月24日

報告事項件名	頁
(1) 花畑周辺地域公共交通検討会（準備会）の開催結果について	2
(2) 日暮里・舎人ライナーの混雑対策に関する取組み状況について	9
(3) はるかぜ2号及び7号の六木四丁目バス停の休止について	12
(4) 【追加】はるかぜ2号（綾瀬・六木線）の交通事故について	15
(5) 竹ノ塚駅付近鉄道高架化の取組み状況について	17

(都市建設部)

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和2年1月24日

件名	花畑周辺地域公共交通検討会（準備会）の開催結果について					
所管部課名	都市建設部交通対策課					
内容	<p>花畑周辺地域公共交通検討会（以下「検討会」という。）の準備会を開催したので、以下のとおり報告する。</p> <p>1 開催概要 (1) 日 時 令和元年12月25日（水）午後7時～午後8時30分 (2) 場 所 桜花亭2階会議室 (3) 会員名簿 別紙1参照 P3～5</p> <p>2 主な議題 (1) 足立区総合交通計画について (2) 検討会の目的及び検討内容について (3) 検討会の役員選出について (4) 検討スケジュールについて (5) バス交通検討の基本的な考え方について (6) 意見交換</p> <p>3 主な意見 別紙2参照 P6～8</p> <p>4 今後の予定</p> <table border="1" data-bbox="400 1485 1426 1675"> <thead> <tr> <th data-bbox="400 1485 710 1541">年 月</th> <th data-bbox="710 1485 1426 1541">主 な 内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="400 1541 710 1675">令和2年3月</td> <td data-bbox="710 1541 1426 1675"> 第1回検討会 ・ 交通に関する現状の把握 ・ 運行経路の検討 </td> </tr> </tbody> </table>		年 月	主 な 内 容	令和2年3月	第1回検討会 ・ 交通に関する現状の把握 ・ 運行経路の検討
年 月	主 な 内 容					
令和2年3月	第1回検討会 ・ 交通に関する現状の把握 ・ 運行経路の検討					
問題点 今後の方針	引き続き、バス交通の検証運行に向けた検討を進めていく。					

花畑周辺地域公共交通検討会名簿

		団体名
花畑地区町会自治会連合会	1	仲組三丁目町会（花畑地区町会自治会連合会長）
	2	花畑七丁目団地自治会
	3	花畑団地自治会
	4	ベルドゥムール竹の塚自治会
	5	仲組四丁目町会
	6	保木間第五団地自治会
	7	桑袋団地自治会
	8	外ヶ原町会
	9	エステート花畑自治会
	10	堤根町会
	11	会組町会
	12	花畑第五都住自治会
	13	南花畑自治会
	14	前通り町会
	15	保木間 11 自治会
	16	保木間五丁目自治会
	17	花畑八丁目団地自治会
	18	鷺宿町会
	19	花畑四丁目都住自治会
	20	花畑西町会

		団体名
保塚連合町会 自治会	21	南花畑下沼町会
	22	榎戸町会
	23	花畑第三団地自治会
	24	花保親交町会
淵江町会 自治会連合会	25	水神町会
	26	原町会
	27	名地共和会
	28	名地町会
	29	在家町会
	30	前保木間親睦町会
	31	東保木間町会
	32	保木間四丁目自治会
関係 団体	33	足立区医師会
	34	鷺宿平成クラブ
	35	地域包括支援センターはなはた
	36	地域包括支援センター保木間
	37	地域包括支援センターーツ家
	38	花保商店会
	39	株式会社サンベルクスホールディングス
	40	花畑中学校 P T A
	41	花畑北中学校 P T A
バス 事業者	42	東武バスセントラル株式会社
	43	日立自動車交通株式会社
	44	株式会社新日本観光自動車

	団体名
45	都市建設部長
46	花畑区民事務所長
47	花畑区民事務所地域担当係長
48	交通対策課（事務局）

主な意見

関係団体...高齢者、医療機関、商業施設、学校等団体の構成員のこと

項 目	発言者	意 見
不便を解消する 主なターゲット	関係団体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全世代を対象とあるが、通勤通学者は既存のバスや徒歩、自転車を活用している。高齢者は、徒歩で通院や買い物を行うことに大変苦勞しているため、高齢者や子育て世帯等、移動が不便な人に対応した運行計画としてほしい。
運行ルート	町会・自治会 代表者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 収支率 40%を強調しているが、バスを利用できるルートを設定する必要がある。 ・ 花畑の東側の方は、バスの本数が少なく不便。 ・ バスがどういう経路で通るかが大事で、皆さんで議論していくべきではないか。 ・ バスが通っていないところを通す必要がある。 ・ 運行ルートとして、高齢者の不便を解消するため、医療機関や商業施設を通るような循環路線も考えられるのではないか。
	関係団体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅につながなくても、既存のバス路線に接続し、乗り継げるようなルートを設定してもよいと思う。
運行本数・運行 車両	町会・自治会 代表者	<ul style="list-style-type: none"> ・ ワンボックス車両でもよいから、便数が多い方がよい。
運賃・シルバー パス	町会・自治会 代表者	<ul style="list-style-type: none"> ・ シルバーパスが利用できるように東京都と協議すべきではないか。 ・ 高齢化率が高いということはわかるが、シルバーパスの保持率や利用率がわかれば参考になる。
	関係団体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢化率が最も高く、UR・都営住宅等の団地は高齢者の新規転入者が多いため、シルバーパスが利用できる運賃体系がよい(シルバーパスの利用可については、同様の意見があった)。

収支率	町会・自治会 代表者	<ul style="list-style-type: none"> ・文教大学の学生等が利用することで収支率の向上には寄与すると思うが、混雑により地域の人に乗れないと不便の解消にはならない。
	関係団体	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が通院や買い物に不便な地区であるが、医療機関や商業施設がバス停から離れている等の課題もある。 ・バス停を施設の近接に設置し、医療機関や商業施設に協力してもらって広告収入を得ることで、収支に寄与させることも考えられるのでは。

項目	内容
不便を解消する主なターゲット	<ul style="list-style-type: none"> 全世代を対象とし、通勤通学、買い物、通院等の日常生活に直結する移動の足を確保し不便感の解消を目指します。
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> 地区内の商業施設や病院を經由しつつ、通勤・通学を考慮して駅へのアクセスも可能なルートを基本とします。 既存路線ができる限り走行していない経路とします。これは、既存バス路線との競合により、既存路線の利用者が減少し、減便または廃線されることを防ぐためです。 運行経費を抑えるため、運行距離が長くなりすぎないように最長8kmとします(概ね30分に1周できる距離及びはるかぜ12路線の平均距離を参考)。 バスが安全に走行可能な道路であることとします。
運行の時間帯	<ul style="list-style-type: none"> 6時から21時台の最長16時間を基本とします。
運行本数	<ul style="list-style-type: none"> 1時間に1本～2本を基本とします。 ただし、朝、晩の通勤通学利用時間帯の本数を増やし、日中は便数を抑えるなど、ニーズに応じた運行本数を設定します。
運賃・シルバーバス	<ul style="list-style-type: none"> 今回検討するバスは、民間事業者が自主運行する「はるかぜ」と違い、公的資金(区の財政)で運行するバスになります。このようなバスは、<u>シルバーパス利用分の運賃補償が東京都から得られません。</u> 収支率を満足するには、一定の運賃収入を得る必要があるため、運賃設定の例をして、A案、B案が考えられます。 『A案』 低廉で気軽に利用できる料金設定 <ul style="list-style-type: none"> 1乗車大人100円、小人(小学生)50円。シルバーパス利用不可 『B案』 コミュニティバス「はるかぜ」と同様の料金設定 <ul style="list-style-type: none"> 1乗車大人210円、小人(小学生)110円。シルバーパス利用可 『B案』の場合、シルバーパス利用者の収入が得られないことから、収支率40%を確保するために、<u>多くの現金利用者の乗車が必要になります。</u>

項目	内容
運行車両	<ul style="list-style-type: none"> 35人乗りの小型バスを基本とします。 ただし、利用者が少ない場合(1)は、低廉な9人乗りのワンボックス車両も対象とします。 (1)バスの運行計画(バスの運行経路、バス停等)作成後、利用意向アンケートを実施します。その結果、小型バス(35人乗り)程度の需要がない場合は、ワンボックス車両での検証運行を検討します。
収支率	<ul style="list-style-type: none"> 収支率は、40%以上とします。 バスの運行計画作成後に実施する利用意向アンケートの結果、収支率が40%未満の場合、検証運行は実施しません。 検証運行の結果、収支率が40%未満の場合も本格運行は実施しません。
検証期間と本格運行までの流れ	<ul style="list-style-type: none"> 検証期間は、最長2年間とします。 本格運行へ移行するには1年間の平均収支率が40%以上であることが条件です(下図参照)。 <div data-bbox="1715 1087 2804 1879" data-label="Diagram"> <p>【図 検証運行から本格運行への流れ】</p> <pre> graph TD Start[検証運行開始] --> Box1[6ヶ月 利用実績データ取得] Box1 -- ①達成 --> Full1[6ヶ月 本格運行] Box1 -- ②未達成 --> Box2[6ヶ月 利用実績データ取得] Box2 -- ①達成 --> Full2[6ヶ月 本格運行] Box2 -- ②未達成 --> Revise[計画見直し] Revise -.-> Start </pre> <p>※検証運行は、残り1年</p> <ul style="list-style-type: none"> 毎月の利用実績を基に半年毎に平均収支率の検証を行います。 1年間(6ヶ月を2回)の平均収支率が40%以上であれば本格運行とします。 1年間(6ヶ月を2回)の平均収支率が40%未満である場合は、運行計画の見直しやワンボックス車両での運行を再検討します。 </div>
本格運行	<ul style="list-style-type: none"> 本格運行中も、半年ごとに収支率の検証を行います。 収支率が2年間連続して40%未満の場合は、バスの運行計画を再度見直します。

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和2年1月24日

件名	日暮里・舎人ライナーの混雑対策に関する取組み状況について
所管部課名	都市建設部交通対策課
内 容	<p>日暮里・舎人ライナーの混雑対策に関する取組み状況について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 利用者へのアンケートの実施</p> <p>(1) 調査目的 日暮里・舎人ライナー利用者の意向を尋ねることにより混雑緩和に向けた取組みの資料とするため。</p> <p>(2) 調査方法 日暮里・舎人ライナーの区内各駅、沿線区営自転車駐車場などでアンケート用紙配布（予定配布数約7,000枚）</p> <p>(3) 調査場所</p> <p>ア 区内駅 見沼代親水公園駅、舎人駅、舎人公園駅、谷在家駅、西新井大師西駅、江北駅、高野駅、扇大橋駅、足立小台駅</p> <p>イ 区営自転車駐車場 見沼代親水公園駅、舎人駅東第2、舎人公園駅下、谷在家駅東、谷在家駅西、西新井大師西駅東、江北駅東、江北駅西第2、高野駅東、高野駅西、扇大橋駅東、扇大橋駅下、足立小台駅</p> <p>(4) 調査実施時期 令和2年2月上旬</p> <p>(5) アンケート内容 別紙参照 P11</p> <p>2 混雑状況の現地調査 日暮里・舎人ライナーの、乗車できなかった人の現状を把握するため東京都交通局と現地調査を行った。</p> <p>(1) 実施日時 令和元年11月13日（水）午前7時～午前8時30分</p> <p>(2) 参加者</p> <p>ア 東京都：交通局電車部運転課長、運転課係員</p> <p>イ 足立区：交通対策課長、交通対策課推進係長</p>

	<p>(3) 調査場所 日暮里・舎人ライナー扇大橋駅ホーム</p> <p>(4) 調査結果</p> <p>ア 乗車できなかった人の発生状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 7時45分、7時52分、7時55分の便で各1名 ・ 8時02分の便で2名 <p>イ 乗車できなかった人の発生車両 いずれも日暮里駅で改札に近い1、2両目の車両</p> <p>ウ 東京都の見解 混雑の状況を確認し、今年度末に向けて2編成の新型車両の導入を確実に進めていくとのこと。 11月6日についても同調査を実施していたが、7時40分頃に他の駅で非常停止ボタンが押され遅延が発生した。通常ダイヤに戻るまで45分程かかったため調査を順延した。</p> <p>3 今後の予定 冬服での混み具合状況を2月上旬に現地調査する。</p>
<p>問題点 今後の方針</p>	<p>アンケートや現地調査の結果を参考に東京都交通局と混雑緩和対策の検討を進めていく。</p>

足立区 日暮里・舎人ライナー 混雑に関する実態調査アンケート

日暮里・舎人ライナーについて、今後の混雑緩和対策の参考にさせていただきます。
ご協力をお願いいたします。

ご自分があてはまるものに してください。

1 日暮里・舎人ライナーをどのような目的でご利用されますか？

通勤 通学 その他

2 利用する駅はどこですか？

見沼代親水公園駅 舎人駅 舎人公園駅
 谷在家駅 西新井大師西駅 江北駅
 高野駅 扇大橋駅 足立小台駅

3 朝に利用する場合の利用時間帯はどれですか？

始発～5時台 6時～6時30分 6時31分～7時
 7時1分～7時30分 7時31分～8時 8時1分～8時30分
 8時31分～9時 9時以降

4 朝に利用する場合、乗車する電車の混雑具合はどう感じますか？

普通 混んでいる 大変混んでいる

5 朝に利用する場合、乗車する車両はだいたい何両目ですか（進行方向より1両目とする）

1両目 2両目 3両目 4両目 5両目

6 1週間に、乗車しようとしたが乗車できずに電車を見送ることが何回くらいありますか？

ない 1～2回 3～4回 5回以上

7 混雑を避けるためにどのようなことをしていますか？またはどのようなことをしようと思いませんか？（複数可）

家を早目に出る。 混雑を避けて遅く出る。 電車を1本見送る。
 比較的込んでいない車両に乗る。 時間に余裕がある時はバスを利用する。
 その他（ ）

8 日暮里・舎人ライナーに関する自由意見を記入してください。

ご協力ありがとうございました。回答は駐輪場の回収箱へお願いします。

このアンケートに関するお問い合わせは下記へお願いします。

足立区役所 都市建設部 交通対策課 推進係 電話 03-3880-5912

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和2年1月24日

件名	はるかぜ2号及び7号の六木四丁目バス停の休止について
所管部課名	都市建設部交通対策課
内容	<p>はるかぜ2号（綾瀬・六木線）、はるかぜ7号（西新井・六木線）の六木四丁目停留所の休止について、バスを運行する朝日自動車株式会社と東武バスセントラル株式会社から連絡があったので、以下のとおり報告する。</p> <p>1 経緯等</p> <p>（1）六木四丁目停留所（綾瀬方面・西新井方面行き）は、はるかぜ2号と7号の供用バス停であり、道路幅員が狭いため、バス標識柱は設置しておらず、地先住民宅の塀に時刻表を掲示している。 （別紙1参照 P13）</p> <p>（2）地先住民から、朝日自動車（株）に対し、東京都が施行する都市計画道路補261号整備の道路拡幅に伴い自宅の塀を取り壊すため、これを機にバス停を移設してほしい旨、申し出があった。</p> <p>（3）その後、バス事業者や東京都と協力し、一時的でも移設先として利用できる場所を探すため、複数の地権者と交渉を行ったが、「一時的でも自宅前にバス停があるのは困る」、「建物の再築を進める上で支障となる」等の理由から、地権者の了解を得られなかった。</p> <p>2 移設期限（バス停休止日）</p> <p>地権者からバス事業者に対して、令和2年1月末までには移設を依頼されていることから、1月31日（金）をもってバス停を休止することとする（六木方面行きバス停については、運用を継続）。</p> <p>3 [参考]運行状況（別紙2参照 P14）</p> <p>便数（平日）：はるかぜ2号 95便（綾瀬方面行き） はるかぜ7号 6便（西新井方面行き）</p>
問題点 今後の方針	<p>1 補助261号線整備後（令和4年3月末予定）に、バス停を再設置できるように東京都と調整を行っていく。</p> <p>2 地元住民、利用者等に対して事前周知を丁寧に行い、情報提供を図っていく。</p>

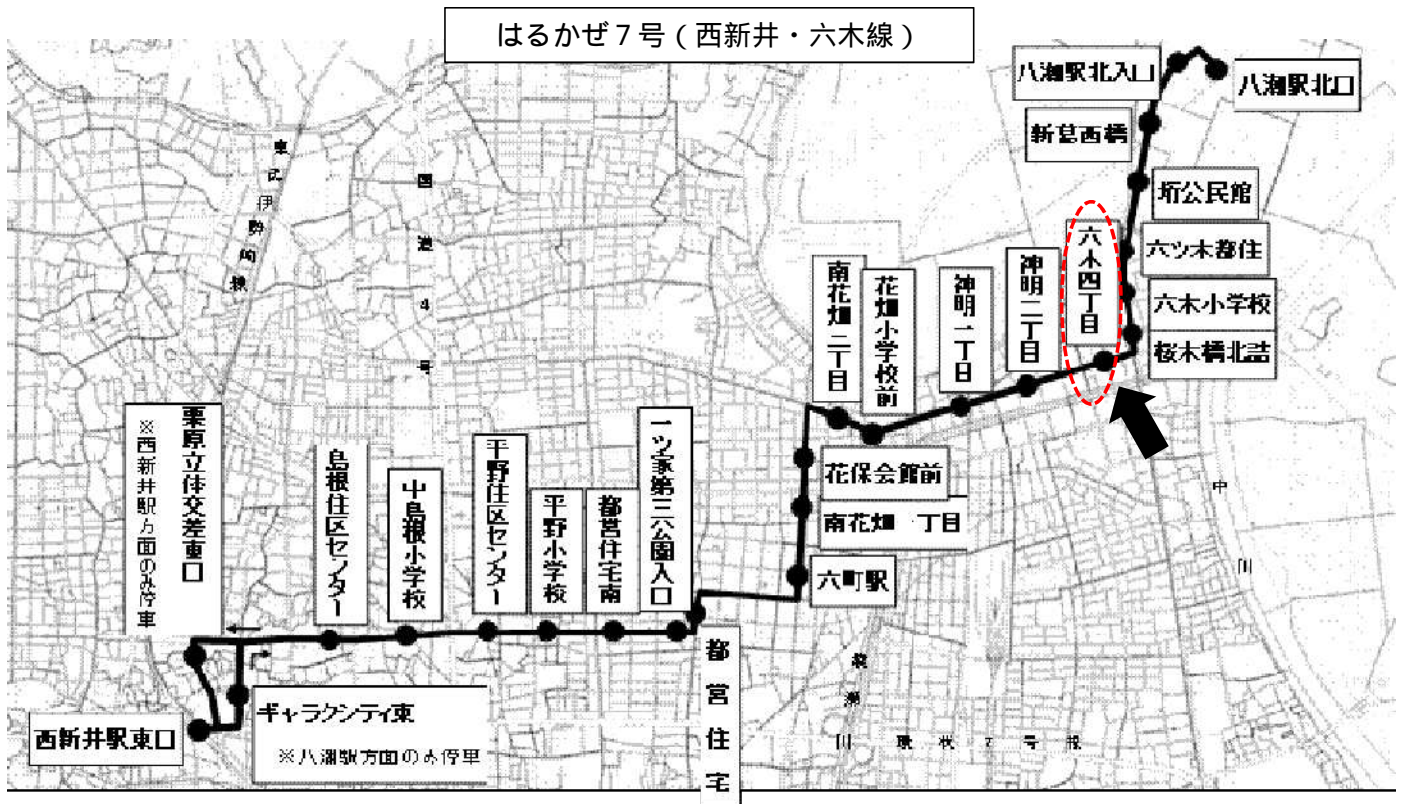
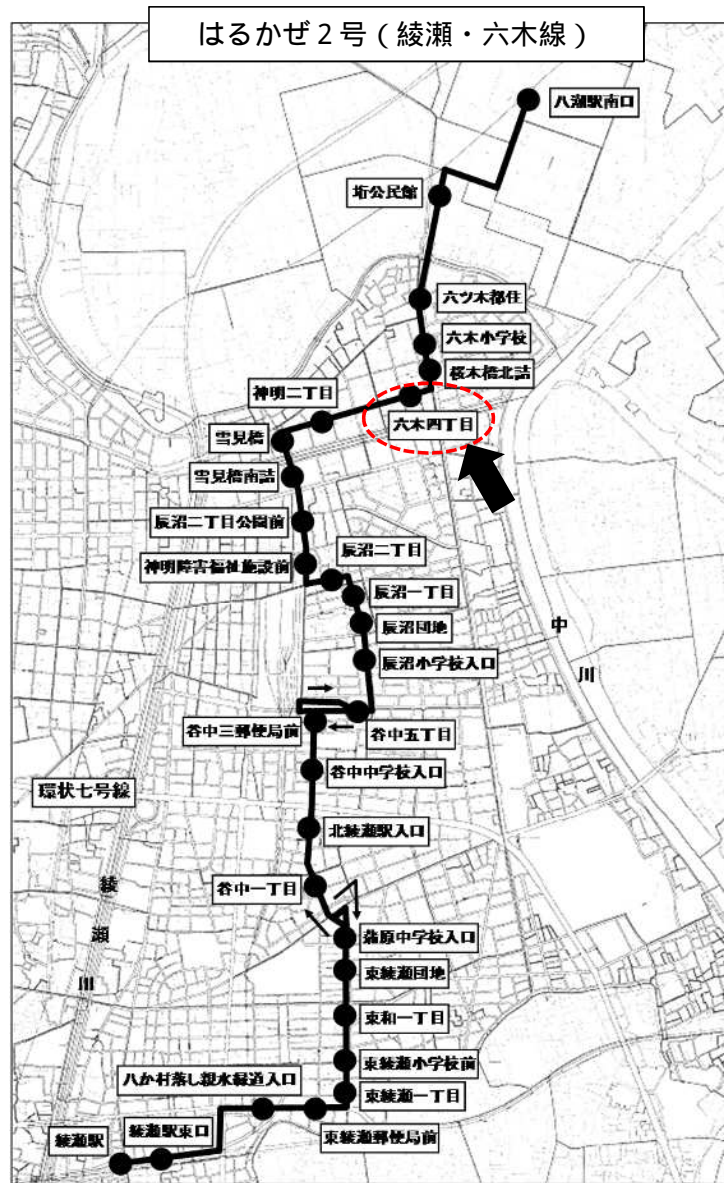
- ・現地写真（バス停：六木四丁目（綾瀬方面・西新井方面行き））



- ・現地写真（道路状況：六木四丁目バス停付近）



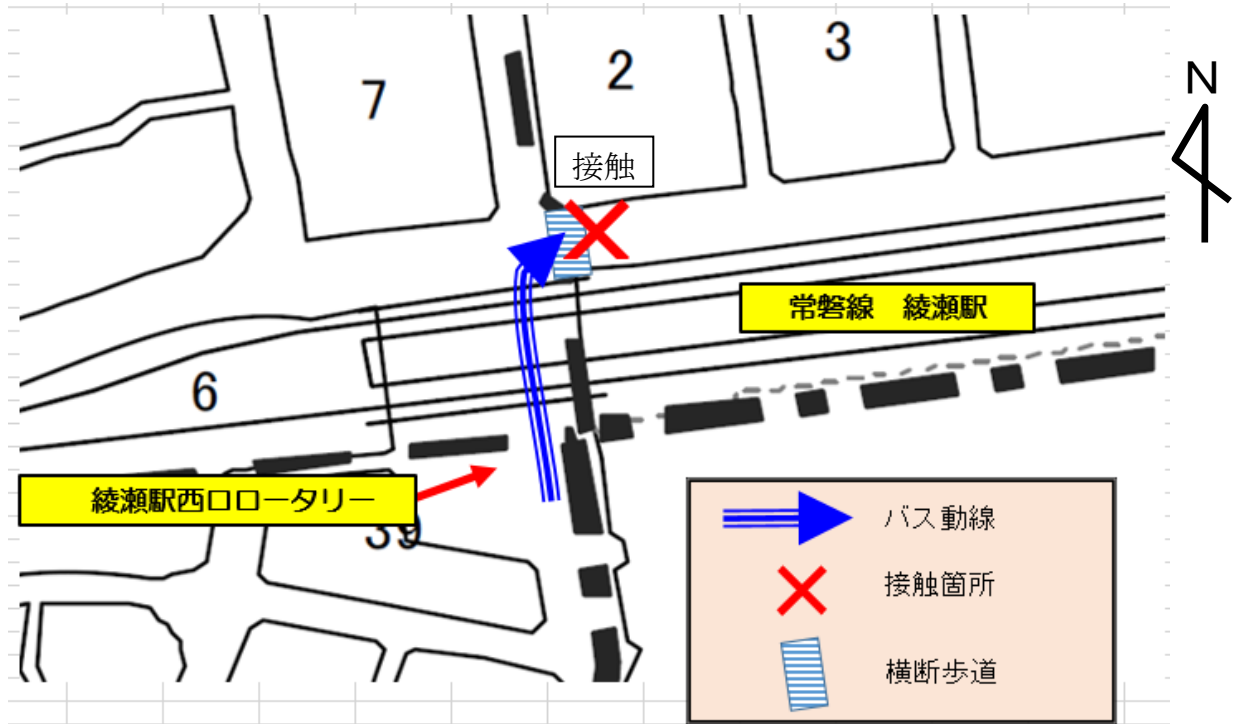
路線図



交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和2年1月24日

件名	【追加】はるかぜ2号（綾瀬・六木線）の交通事故について
所管部課名	都市建設部交通対策課
内容	<p>朝日自動車株式会社が運行する綾瀬駅発、八潮行きのはるかぜ2号が歩行者と衝突する事故を発生させた。 事故の状況について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 発生日時、場所 (1)日時 令和2年1月15日（水）午後1時20分頃 (2)場所 綾瀬三丁目2番地（別紙参照 P16）</p> <p>2 発生状況 バスは綾瀬駅西口ロータリーを13時16分に発車し、最初の交差点を右折する際に、青信号の横断歩道を北側から通行する歩行者と衝突。骨折等の重傷を負わせた。</p> <p>3 被害者の状況 事故発生後、医療機関へ救急車で搬送されて、現在も入院加療中である（1月20日現在）。</p>
問題点 今後の方針	<p>1 被害者の怪我の状況や朝日自動車の被害者への対応確認 2 再発防止対策の確認し、安全運行の徹底を要請 3 他のバス事業者にも、今回の事故内容を周知し、安全運行を要請</p>



交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和2年1月24日

件 名	竹ノ塚駅付近鉄道高架化の取組み状況について
所管部課名	鉄道立体推進室竹の塚整備推進課 鉄道関連事業担当課
内 容	<p>東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業の環境影響評価事後調査報告書(工事の施行中その5)を提出したので、以下のとおり報告する。</p> <p>1 提出日 令和元年11月15日(金)</p> <p>2 提出先 東京都環境局</p> <p>3 調査項目 騒音・振動、廃棄物等</p> <p>4 調査結果 全ての調査項目において、環境影響評価の基準値の範囲内であった。</p> <p>5 審議結果 12月20日(金)に東京都環境影響評価審議会が開かれ、新たな環境保全対策が必要となるような意見はなかったが、騒音・振動について、今後も地域住民に対し十分に配慮するよう助言があった。</p> <p style="padding-left: 2em;">引き続き、東武鉄道及び施工会社と連携し、騒音・振動対策を実施していく。</p>
問 題 点 今後の方針	<p>1 鉄道事業者との連携や国・都の積極的な協力を得て、令和4年3月の営業線全線高架化及び踏切解消を目指す。</p> <p>2 着実な事業の進捗に向けて、国庫補助金等の財源確保に努める。</p>