

交通網・都市基盤整備調査特別委員会 報告資料

令和4年4月25日

報告事項件名	頁
(1) 【追加】花畑周辺地域におけるバスの試験運行について	2
(2) 【追加】東京女子医科大学附属足立医療センター 利用者交通手段調査について	6
(3) 【追加】危険なバス停対策の進捗状況について	9
(4) 多様な交通手段の導入に向けた取組状況について	14
(5) はるかぜ路線に対する車両購入補助金の交付実績について	19
(6) 竹ノ塚駅付近鉄道高架化の取組み状況について	21
(7) 【追加】有楽町線（地下鉄8号線）に関する 鉄道事業許可について	30

(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4年4月25日

件名	【追加】花畑周辺地域におけるバスの試験運行について																																																	
所管部課名	都市建設部交通対策課																																																	
内容	<p>花畑桑袋団地と六町駅とを結ぶ社会実験バスについて、運行開始から半年間が経過したので、1期目（令和3年10月～令和4年3月）の利用状況等について報告する。</p> <p>1 利用状況（別紙1参照 P4）</p> <p>（1）1期目の利用者推移（単位：人）</p> <table border="1" data-bbox="435 813 1409 1171"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>10月</th> <th>11月</th> <th>12月</th> <th>1月</th> <th>2月</th> <th>3月</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1日あたり平均利用者数</td> <td>200</td> <td>222</td> <td>228</td> <td>219</td> <td>213</td> <td>226</td> </tr> <tr> <td>内数：運賃払い</td> <td>99</td> <td>110</td> <td>113</td> <td>117</td> <td>107</td> <td>111</td> </tr> <tr> <td>内数：シルバーパス</td> <td>101</td> <td>112</td> <td>115</td> <td>102</td> <td>106</td> <td>116</td> </tr> <tr> <td>1便あたり平均利用者数</td> <td>3.9</td> <td>4.4</td> <td>4.4</td> <td>4.3</td> <td>4.2</td> <td>4.7</td> </tr> <tr> <td>内数：運賃払い</td> <td>1.9</td> <td>2.2</td> <td>2.2</td> <td>2.3</td> <td>2.1</td> <td>2.3</td> </tr> <tr> <td>内数：シルバーパス</td> <td>2.0</td> <td>2.2</td> <td>2.2</td> <td>2.0</td> <td>2.1</td> <td>2.4</td> </tr> </tbody> </table> <p>（2）一部運休の影響について</p> <p>新型コロナウイルス感染症の影響に伴う乗務員不足により、令和4年3月22日（火）から一部運休（51便→42便）していたが、4月11日（月）より通常ダイヤでの運行を再開している。</p> <p>一部運休期間中においても、1日あたりの利用者数に大きな変化はなく、便数が減ったことにより、3月は1便あたりの平均利用者数が増加する結果となった。</p> <p>（3）収支率の見通し</p> <p>運行事業者である東武バスセントラル株式会社より1期分の運行等収入及び運行等経費の提出を受け、現在収支率を精査中である。</p> <p>現時点では、下記のとおり見込んでいる（数値は概算）。</p> <p>ア 運行等収入 4,400千円 イ 運行等経費 50,000千円 ウ 収支率 8.8%（目標収支率24%）</p> <p>2 今後の取組み</p> <p>1期目の利用状況を受け、収支率向上のため、以下の方策を花畑周辺</p>	区分	10月	11月	12月	1月	2月	3月	1日あたり平均利用者数	200	222	228	219	213	226	内数：運賃払い	99	110	113	117	107	111	内数：シルバーパス	101	112	115	102	106	116	1便あたり平均利用者数	3.9	4.4	4.4	4.3	4.2	4.7	内数：運賃払い	1.9	2.2	2.2	2.3	2.1	2.3	内数：シルバーパス	2.0	2.2	2.2	2.0	2.1	2.4
区分	10月	11月	12月	1月	2月	3月																																												
1日あたり平均利用者数	200	222	228	219	213	226																																												
内数：運賃払い	99	110	113	117	107	111																																												
内数：シルバーパス	101	112	115	102	106	116																																												
1便あたり平均利用者数	3.9	4.4	4.4	4.3	4.2	4.7																																												
内数：運賃払い	1.9	2.2	2.2	2.3	2.1	2.3																																												
内数：シルバーパス	2.0	2.2	2.2	2.0	2.1	2.4																																												

地域公共交通検討会（５月下旬開催予定）にて地域の意見を聞きながら、改善策を検討していく。

ア 利用者数の半数を占めるシルバーパス利用者から大人運賃を徴収し、運賃収入を増加

	運賃払い	シルバーパス	合計
利用者数	19,954 人	19,751 人	39,705 人

※ 令和３年１０月～令和４年３月

イ 利用者の少ない土休日を減便し、経費を抑制

	平日	土休日
１日あたりの平均利用者数	233.9 人	185.4 人
内、運賃払い利用者数	119.1 人	89.9 人
内、シルバーパス利用者数	114.8 人	95.5 人

※ 令和３年１０月～令和４年３月

ウ コロナ禍による出控え等が長期化しており、検証運行に与える影響を考慮した目標設定

（現在の本格運行への移行条件は別紙２（P５）のとおり）

3 回数券の販売

利用促進を図るため、以下の日時に回数券の販売を行った。

(1) 販売日時

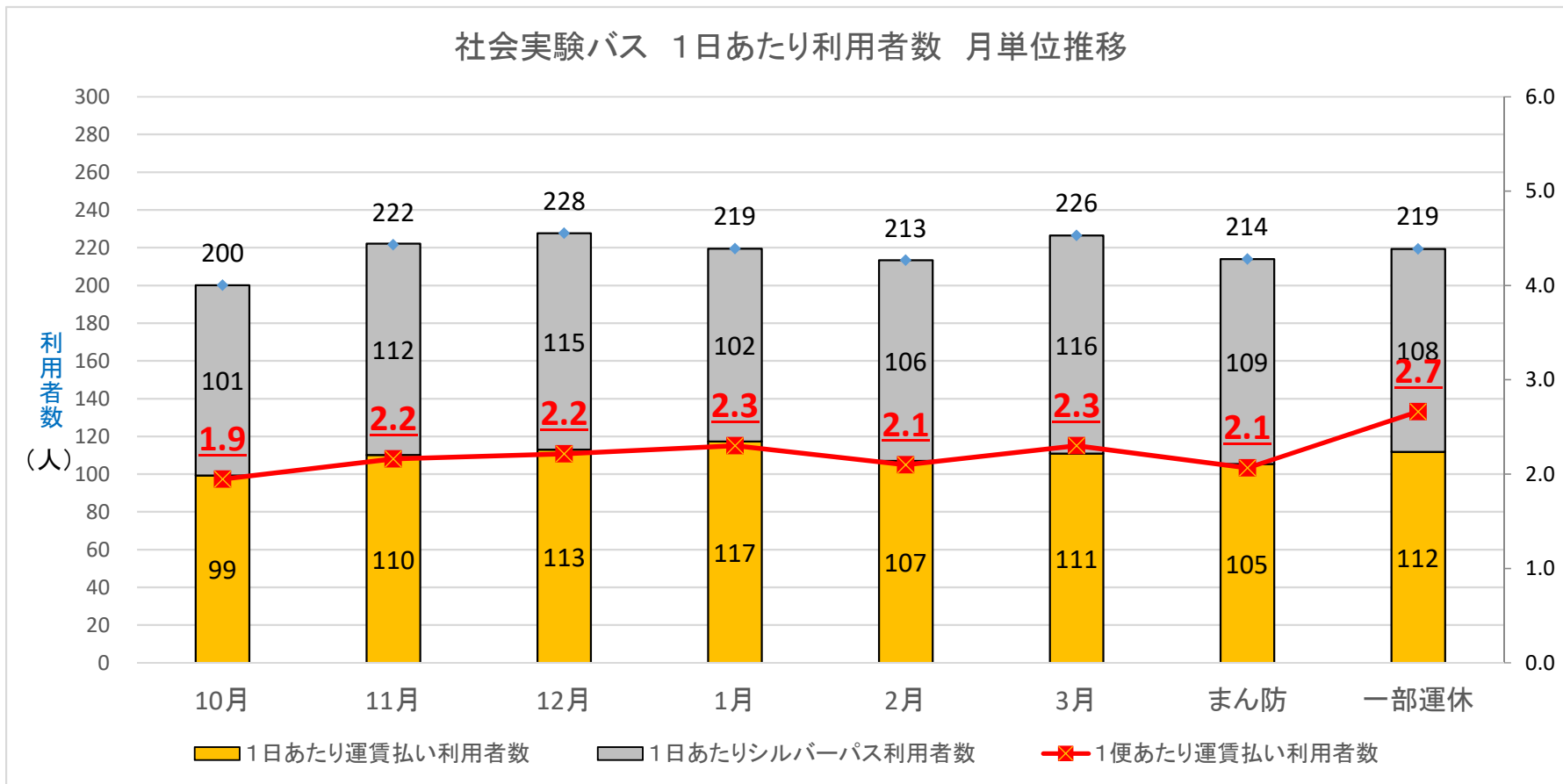
日時	場所	ターゲット
4月22日（金） 15～20時	六町駅出口 A1 付近	通勤利用の方
4月23日（土） 10～15時	ベルクスモール足立花畑 出入口付近	買い物等利用の方

(2) 回数券概要

ア 料金設定 1,000円（7枚つづり、1,540円相当）
イ 数量 500部限定
ウ 有効期限 令和5年3月31日（社会実験バスでのみ利用可）

問題点
今後の方針

今後も、花畑周辺地域公共交通検討会での意見を踏まえながら、運行事業者と連携を密にとり、収支率の向上に取り組んでいく。



- ・「まん防」:まん延防止等重点措置期間(令和4年1月21日～3月21日)の利用者数
- ・「一部運休」:一部運休期間(令和4年3月22日～4月10日)の利用者数

検証期間は最長2年間です。本格運行へ移行するためには、半年を1期とし、2期連続して平均収支率24%を達成することが条件となります。また、本格運行移行後も、平均収支率が24%以上であることが必要です（下表参照）。

【表 検証期間と本格運行の条件】

項目	内容
<p>検証期間</p>	<ul style="list-style-type: none"> 検証期間は、最長2年間とします。但し、地域住民で構成する検討会の中で、継続の意思が認められない場合は、2年以内でも検証期間を終了します。 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。 2期連続して平均収支率が24%を達成すれば、本格運行に移行します。 平均収支率24%を2期連続して達成できなかった場合は、運行計画の見直しやワンボックス車両での運行を再度検討します。 <div data-bbox="343 1115 1417 1758" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">試験運行から本格運行までの流れ</p> <p style="font-size: small;">※収支率の検証を行い、必要に応じて計画の見直しを実施</p> </div> <p style="text-align: right;">区ホームページより抜粋</p>
<p>本格運行</p>	<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24%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4年4月25日

件名	【追加】東京女子医科大学附属足立医療センター利用者交通手段調査について
所管部課名	都市建設部交通対策課
内容	<p>東京女子医科大学附属足立医療センターにおいて、来院者等への交通手段調査を実施するので、以下のとおり報告する。</p> <p>1 調査目的 更なる利便性向上を図るため、東京女子医科大学附属足立医療センターに来院されている方の交通手段を調査し、交通事業者が運行計画（路線やダイヤ）を検討する際の基礎資料とするため。</p> <p>2 調査で確認する来院者交通需要 (1) 区東部地域からの需要 (2) 江南地域、梅田・関原等、要望が挙がっている地域を含む、足立医療センターへ直接向かうバス路線がない地域からの需要 (3) 区内外の来院者の移手段、乗り継ぎ方法</p> <p>3 調査時期 新生活などにより交通手段の変更等が多くなる4月を避け、ゴールデンウィーク後の5月中旬から1か月程度、調査を実施する。</p> <p>4 調査概要 (1) 調査対象 来院者、足立医療センター職員、看護学生 (2) 調査方法 アンケート形式とし足立医療センター内に記載台及び回収箱を設置 (3) 記載台設置予定箇所 足立医療センター1F（詳細な場所は現在調整中）</p> <p>5 アンケート内容 別紙1（P7～8）のとおり</p>
問題点 今後の方針	調査結果をもとに需要等を把握し、交通事業者と連携しながら、利便性向上を図っていく。

▼ 更なる利便性向上のため、ご協力をお願いいたします ▼

東京女子医科大学附属 足立医療センター 利用者交通手段調査

日頃から足立区政へのご理解、ご協力を賜り、誠にありがとうございます。

足立区では、令和4年1月の東京女子医科大学附属足立医療センターの開院に合わせ、利用者の利便性向上のため、バス転回場や、東京女子医大通りバス停（バスベイ）等の整備を行ないました。

今回、更なる利便性向上を図るため、医療センターに来院されている方々の交通手段を調査し、交通事業者が運行計画を検討する上での参考とさせていただくため、アンケート調査を実施いたします。ぜひご協力くださいますようお願い申し上げます。

足立区 都市建設部 交通対策課 交通計画係 【TEL】03（3880）5718
【受付時間】午前8時30分～午後5時15分（土・日、祝日を除く）

- 調査票は、記載台となりの回収ポストに入れてください。
- 回答をいただいた方が特定されることはありません。

※ 該当箇所に○、下線部に記入をお願いいたします。

問1 年齢をお聞かせください。

1. 20歳未満
2. 20歳～39歳
3. 40歳～59歳
4. 60歳～69歳
5. 70歳以上

問2 お住まいの地域を教えてください。

1. 足立区内 （ご住所：足立区 _____ 丁目）
2. 足立区外（都内） （ご住所：東京都 _____ 市・区）
3. 足立区外（都外） （ご住所：_____ 道・府・県）

問3 本日の来院目的をお聞かせください。

1. 診療
2. 面会
3. 院内勤務
4. 通学
5. そのほか（_____）

問4 来院頻度を教えてください。

1. 週1回以上
2. 月2回以上
3. 月1回以上
4. 年2～3回
5. 年1回程度
6. 毎日（通勤・通学等）

裏面に続きます

問5 来院時の交通手段をお答えください。

出発（ご自宅等）



1. 電車（乗車：_____ 駅）（降車：江北駅・_____ 駅）
2. バス（路線・行先：_____）
（乗車停留所：_____）
3. タクシー
4. 自家用車（送迎含む）
5. 自動二輪車
6. 自転車
7. 徒歩

《電車・バスをご利用の方》
最寄り駅・停留所までの交通手段
は選択不要です。



上記で到着の方はご記入不要です。

1. バス（路線・行先：_____）
（乗車停留所：_____）
2. タクシー
3. 徒歩



到着（足立医療センター）

問6 今後整備を希望するバス路線がございましたら、教えてください。

（_____ から足立医療センターまでのバス）

- 〈記入例〉・ ●●駅から足立医療センターまでのバス
- ・ ●●地域（●丁目）から足立医療センターまでのバス
 - ・ ●●交差点（●●通り など）から足立医療センターまでのバス

【自由意見欄】 ※ 足立医療センターまでの交通手段で、お気づきの点・ご要望等ございましたら、ご記入ください。

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

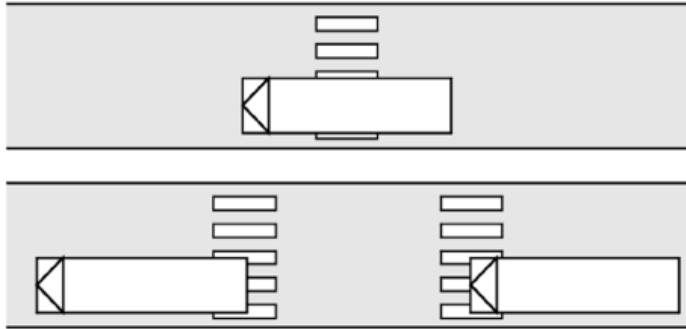
令和4年4月25日

件名	【追加】危険なバス停対策の進捗状況について																						
所管部課名	都市建設部交通対策課 道路公園整備室東部道路公園維持課 西部道路公園維持課																						
内容	<p>令和3年1月に公表された「危険なバス停」への安全対策の進捗状況について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 経緯</p> <p>平成30年8月に横浜市で停車中のバスの後ろから道路横断をしようとした小学生の女儿が、対向車にはねられ死亡した事故を受け、国土交通省が全国のバス停の調査を行い、安全対策の優先度の高い順に危険度をA～Cの3ランクに分類し、令和3年1月に公表された。</p> <p>これまで、交通管理者や道路管理者、バス事業者等が協力し、危険なバス停に対する安全対策を進めている。</p> <p>2 危険なバス停対策の進捗状況について</p> <p>(1) ランク分け要件について 別紙1 (P10) のとおり</p> <p>(2) 区内の危険なバス停対策について (別紙2～4参照 P11～13)</p> <table border="1" data-bbox="357 1314 1425 1621"> <thead> <tr> <th>ランク</th> <th>令和3年1月時点 (公表時)</th> <th>令和3年4月時点</th> <th>令和4年4月時点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>1か所</td> <td>0か所</td> <td>0か所</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>5か所</td> <td>5か所</td> <td>4か所</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>15か所</td> <td>15か所</td> <td>10か所</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>21か所</td> <td>20か所</td> <td>14か所</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 車内放送や注意喚起看板など、ソフト対策のみでは、対策完了とはならず、危険なバス停の位置づけのままとなる。</p>			ランク	令和3年1月時点 (公表時)	令和3年4月時点	令和4年4月時点	A	1か所	0か所	0か所	B	5か所	5か所	4か所	C	15か所	15か所	10か所	合計	21か所	20か所	14か所
ランク	令和3年1月時点 (公表時)	令和3年4月時点	令和4年4月時点																				
A	1か所	0か所	0か所																				
B	5か所	5か所	4か所																				
C	15か所	15か所	10か所																				
合計	21か所	20か所	14か所																				
問題点 今後の方針	<p>今後も、危険なバス停の安全対策の検討及び、対策の実施に当たっては、関係機関と協力して、公共交通の安全利用の確保が図られるよう取り組んでいく。</p>																						

危険なバス停のランク分け要件

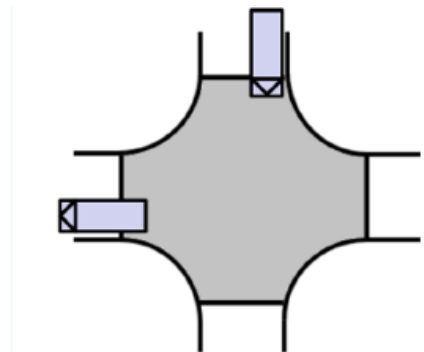
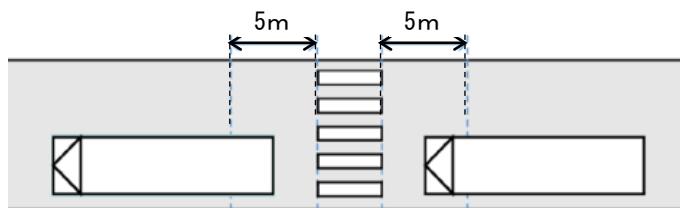
Aランク

- 過去3年以内に停車したバスが要因となる人身事故が発生したバス停留所
- バスがバス停留所に停車した際に横断歩道にその車体がかかるバス停留所



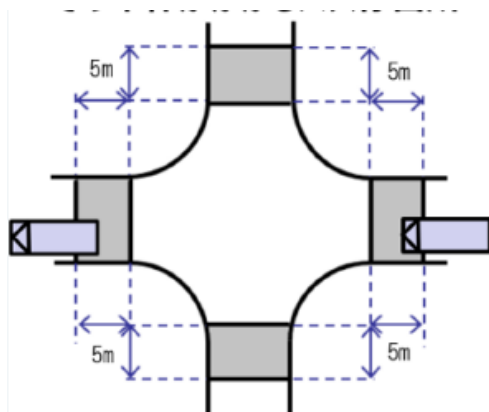
Bランク

- Aランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に横断歩道の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所
- Aランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に交差点にその車体がかかるバス停留所



Cランク

- A又はBランク以外で、バスがバス停留所に停車した際に交差点の前後5mの範囲にその車体がかかるバス停留所
- A又はBランク以外で、地域住民等の意見や各都道府県の実情に応じて抽出したバス停留所



“危険なバス停” 対策実施状況一覧表（令和4年4月1日時点）

別紙2

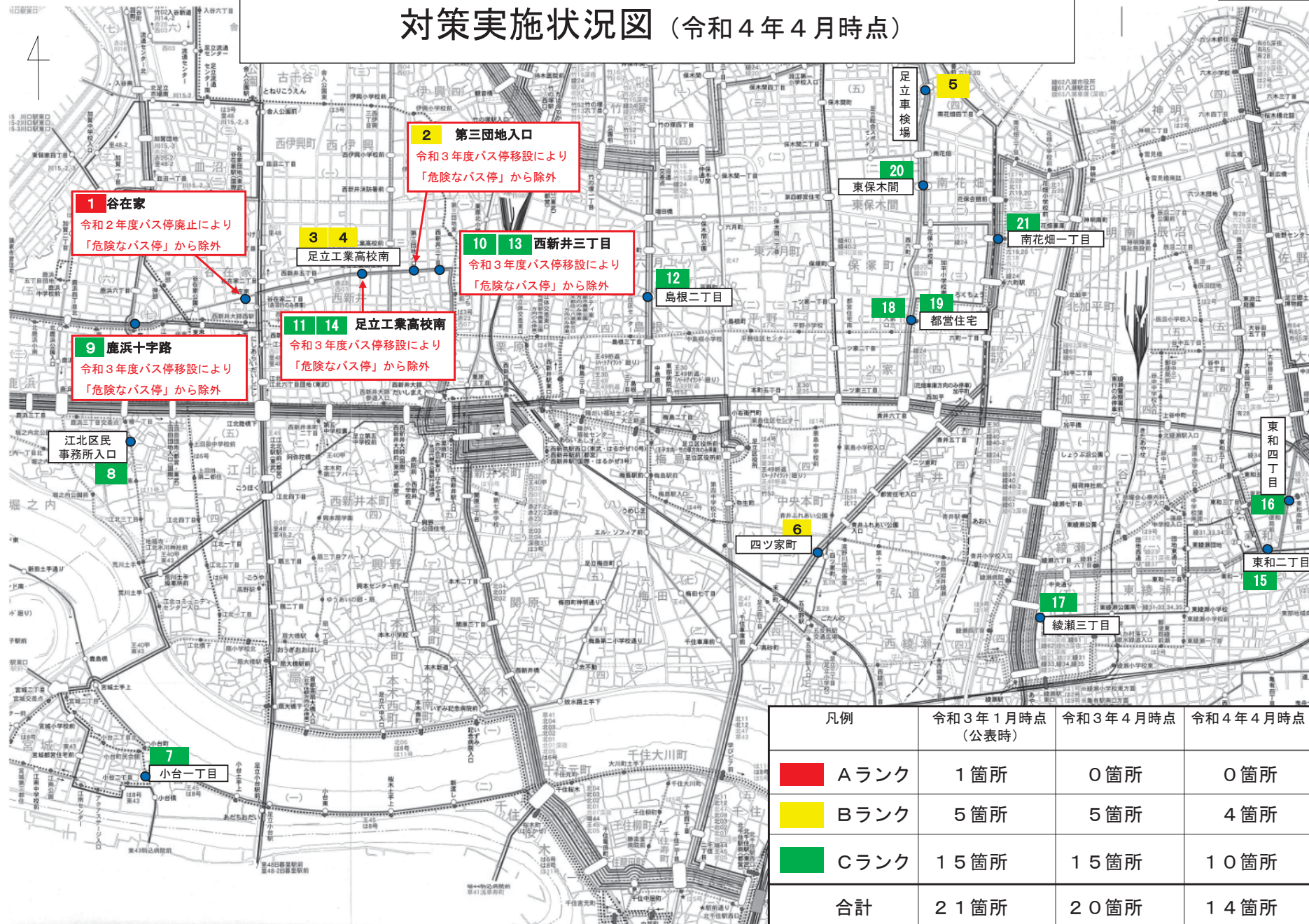
No.	バス停名称	住所	判定		対策状況	事業者名	系統
			令和3年1月 時点	令和4年4月 時点			
1	谷在家 （西新井駅方面）	谷在家2-18	A	廃止により除外	令和3年4月バス停廃止	東武バス セントラル(株)	西07
2	第三団地入口 （西新井駅方面）	西新井3-3	B	移設により除外	令和4年3月バス停移設済	国際興業(株)	赤23
3	足立工業高校南 （西新井駅方面）	西新井4-4	B	B	バス停の掲示による注意喚起の実施	国際興業(株)	赤23
4	足立工業高校南 （上）	西新井4-4	B	B	車内放送による注意喚起を実施	東武バス セントラル(株)	西07
5	足立車検場 （竹の塚駅方面）	南花畑5-12	B	B			綾20
6	四ツ家町 （下）	中央本町2-16	B	B			五28
7	小台一丁目	小台1-6	C	C	バス停付近に注意喚起看板を設置	(株)新日本 観光自動車	8号
8	江北 区民事務所入口	江北3-28	C	C			11号
9	鹿浜十字路 （西新井駅方面）	鹿浜7-18	C	移設により除外	令和4年3月バス停移設済	国際興業(株)	赤23
10	西新井三丁目 （西新井駅方面）	西新井3-2	C	移設により除外			赤23
11	足立工業高校南 （赤羽方面）	西新井5-40	C	移設により除外			赤23
12	島根二丁目 （下）	島根4-23	C	C	車内放送による注意喚起を実施	東武バス セントラル(株)	竹14
13	西新井三丁目 （上）	西新井3-2	C	移設により除外	令和4年3月バス停移設済	東武バス セントラル(株)	西07
14	足立工業高校南 （下）	西新井5-40	C	移設により除外			西07
15	東和二丁目 （下）	東和2-24	C	C	車内放送による注意喚起を実施	東武バス セントラル(株)	綾23
16	東和四丁目 （上）	東和4-20	C	C			綾23
17	綾瀬三丁目 （上）	綾瀬3-20	C	C			綾31
18	都営住宅 （綾瀬駅方面）	六町2-1	C	C	停留所の掲示及び車内放送による注意喚起を実施	東武バス セントラル(株)	7号
19	都営住宅 （竹の塚駅方面）	一ツ家2-19	C	C			7号
20	東保木間 （竹の塚駅方面）	東保木間2-28	C	C	車内放送による注意喚起を実施	東武バス セントラル(株)	竹17
21	南花畑一丁目 （上）	南花畑2-12	C	C			7号

■ 令和2年度中に対策（廃止）が完了し、すでに対策済で公表されているバス停

■ 令和3年度に対策（移設）が完了したバス停

※その他のバス停については「現場条件から移設が困難」等の理由により、現状はソフト対策のみの実施

令和3年1月に公表された「危険なバス停」における 対策実施状況図 (令和4年4月時点)



●NO.9 鹿浜十字路（西新井方面）バス停（移設⇒対策完了）



●NO.7 小台一丁目バス停（移設が困難⇒注意喚起看板設置）



T字交差点を右折後すぐにバス停があるため、交差点手前に注意喚起看板設置

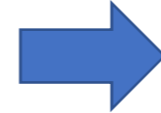
交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和4年4月25日

件名	多様な交通手段の導入に向けた取組状況について
所管部課名	都市建設部交通対策課
内容	<p>バス以外の多様な交通手段の導入に向け、入谷地区及び鹿浜地区の町会・自治会連絡協議会において、交通に関する課題やニーズについてヒアリング等を行ったので、以下のとおり報告する。</p> <p>1 地元への配布資料 別紙1～3参照 P16～18</p> <p>2 入谷地区での取組状況について</p> <p>(1) ヒアリング実施日 令和4年2月24日(木)、3月24日(木)</p> <p>(2) 参加者 舎人地区町会・自治会連絡協議会管内の5町会の会長・副会長 (出席者10名)</p> <p>(3) その場で挙げられた意見</p> <p>ア 既存のバス路線において、減便などが行われている状況で、税金を使い新たな交通を導入することには賛同できない。</p> <p>イ 新たな交通手段を導入すると、既存のバスがさらに減便になるのではという懸念がある。</p> <p>ウ 舎人町会・古千谷本町町会の役員で話をしたが、特に交通に対する要望はなく、入谷町会を中心に検討してもらって構わない。</p> <p>エ 博慈会記念総合病院に通っている人も多いが、行きづらい。</p> <p>オ 入谷地域から東京女子医科大学附属足立医療センターに直通で行けるバスがない。</p> <p>カ 入谷地域はスーパーが少なく、ほとんど近くのコンビニで買い物をしている方もおり、出費が大きいという声がある。</p> <p>キ 入谷地域の都営住宅は高齢者が多く、近くのバス停に歩いて行くのも難しい方が増えてきている。移動販売車のような形でも良いので何とかして欲しい。</p> <p>3 鹿浜地区での取組状況について</p> <p>(1) ヒアリング実施時 令和4年3月2日(水)</p>

	<p>(2) 参加者 鹿浜地区町会・自治会連絡協議会管内の18町会の会長 (出席者16名、欠席者2名)</p> <p>(3) その場で挙げられた意見 ア 利用するには料金を払うことになると思うが、他自治体の事例の利用料金なども教えて欲しい。 イ 赤羽や王子方面に行っている方も多いが、環七通りまで歩かなければならず、既設のバス路線についても不便を感じている。 ウ 通院時などバスが無いため、タクシーを利用することも多く、交通費がかさんでいる。</p> <p>4 今後の進め方について 両地区とも令和4年4月末を目途に、各町会・自治会内での意見の集約を依頼しており、改めて町会・自治会連絡協議会の場で、地域の課題やニーズについて報告していく。 また、地元ヒアリングを踏まえ、近隣のイベントなどの機会に交通に関する乗車体験会を開催するなど、地域の方にわかりやすい交通手段導入の手法を検討していく。</p>
<p>問題点 今後の方針</p>	<p>今後も、地元の方々に丁寧な説明やヒアリングを行い、地域の需要に合った交通手段を検討していく。</p>

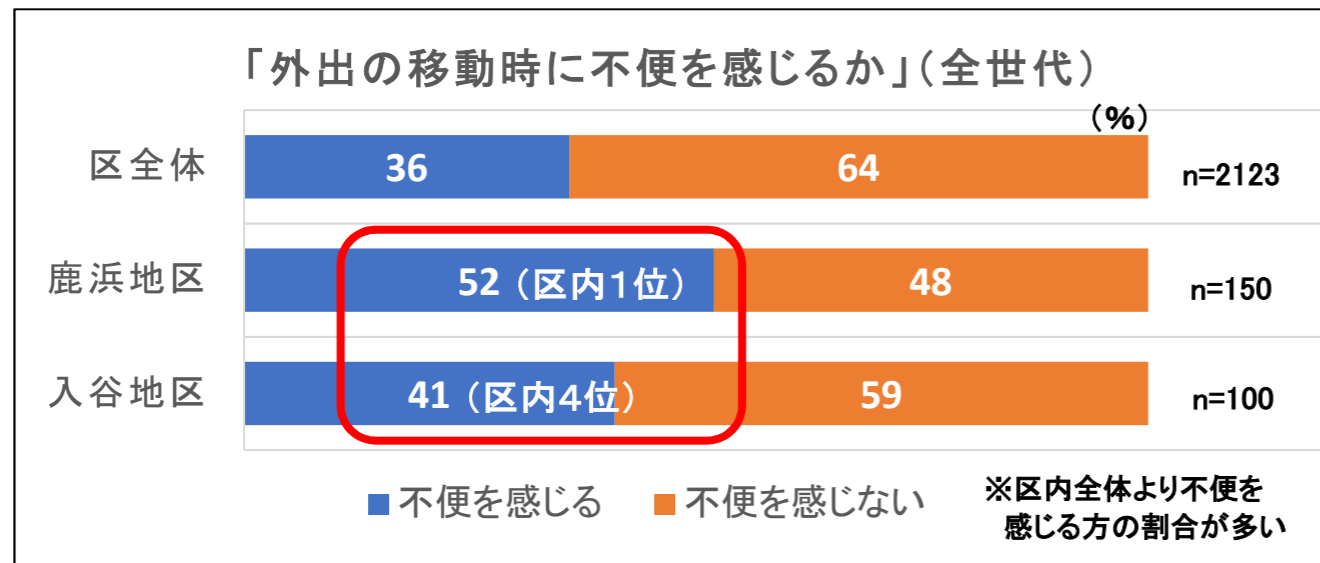
平成30年2月に実施した意識調査をもとに令和元年11月に改定した足立区総合交通計画では、入谷地区・鹿浜地区は交通不便度が高いものの、その解消手段としてバス交通のニーズが低いため、**バス以外の多様な交通手段を検討していく地区に位置付け**ています。



今後、地域の実態にあった交通手段を検討していくため、入谷地区及び鹿浜地区にお住いの皆様に、**交通に関する地域の課題や需要**をヒアリングさせていただきたいと考えております。

1. 「足立区の交通に関する意識調査」における地域の傾向

「足立区の交通に関する意識調査」では、「**不便を感じる**」と回答した方の**比率が、区内16地区中、鹿浜地区が1位、入谷地区が4位**と他地区よりも**高い**結果となっています。



○目的別の不便感の分類

(1) 買い物目的

鹿浜地区・入谷地区ともに「**目的地までの距離が遠く、不便感が高い**」という意見が多い。

(2) 通院目的

入谷地区は「**目的地までの距離が遠く、不便感が高い**」という意見が多いが、鹿浜地区は不便感が低い。

(3) 通勤・通学目的

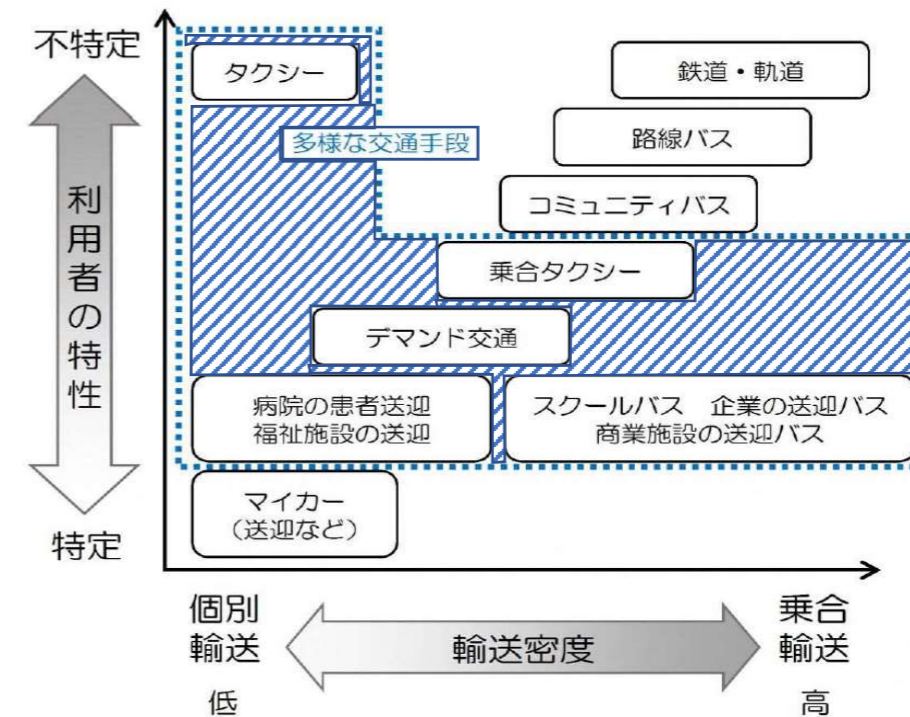
鹿浜地区・入谷地区ともに「**目的地までの距離は遠くないが、不便感が高い**」という意見が多い。

⇒入谷地区は特に「買い物」「通院」を目的とし、公共交通で移動する際に不便を感じるという方が多い(区内1位(買い物)、区内2位(通院))

2. バス以外の多様な交通手段について

下図から分かるように、鉄道やバス以外に、利用者の特性に応じた移動サービスが存在し、すでに運用している自治体も多くあります。

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の検討が必要**です。



3. 町会・自治会の皆様へ伺いたいこと

- ・日常的な外出に関して、不便だという声をよく聞きますか？
(買い物、通院、通勤・通学などの外出時)
- ・地域の方が行く頻度が多い目的地はどこですか？
(〇〇駅、〇〇スーパー、〇〇病院、〇〇学校など)
- ・目的地までどのような移動手段を使用している方が多いですか？
(鉄道、路線バス、はるかぜ、自動車、自転車、タクシー、徒歩など)

	①タクシー型	②ワゴン車型	③電動カート型
車両タイプ	 <p>※柏市HPより画像を引用</p>	 <p>※日立自動車交通（株）HPより画像を引用</p>	 <p>※横浜市HPより画像を引用</p>
定員	2名～4名	7名～13名 (車両サイズによる)	3名～7名 (車両サイズによる)
主な運行形態 (実験含む)	オンデマンド型 (電話、Webによる事前予約)	路線定期運行(基本はフリー降車)	オンデマンド型 (電話、アプリによる事前予約)
事前登録の有無 (利用者情報)	有 (利用が特定の地域住民限定の自治体もあり)	無	有
主な支払方法	現金	現金 (キャッシュレス決済導入自治体もあり)	現金
導入自治体 (実証実験中含む)	柏市、越谷市、東松山市 など	葛飾区、さいたま市、横浜市 など	港区、横浜市 など
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 導入自治体が多い(ただし、都内に事例はない)。 通常のタクシーに近い運行スタイルのため、利用しやすい。 AIデマンド運行などの実証実験も増えてきており、将来的に有効な仕組みになる可能性がある。 タクシー事業者の所有している既存の車両を使用できる。 	<ul style="list-style-type: none"> オンデマンド型も含め、導入自治体が多い。 他案より定員が多い。 オンデマンド型より運賃が安い。 路線定期運行の場合、予約システム開発などが不要。 降車位置がフリーのケースが多く、利用しやすい。 車両のラッピングが可能。 	<ul style="list-style-type: none"> グリーンスローモビリティとして活用検討に向けた実証実験が進んでいる。 電動式のため、静音であり環境にやさしい。 他案よりコンパクトのため、狭隘道路も走行可能。 中心市街地や観光地での回遊、郊外部住宅団地と路線バス停留所との連絡等、「ラストワンマイル」の利活用に適している。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 予約システムや電話予約のオペレーターなどのコストがかかる。 平日限定、居住者限定、乗降場所限定など利用できる人が限られるケースがある。 他案より閉鎖的な空間で、他人と乗合することに抵抗を感じる人がいる。 相乗りの場合、最短で到達できないことがある。 Web予約のみだと、高齢者へのフォローアップが必要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 運行開始には新規の車両購入が必要。 キャッシュレス決済を導入する場合、手数料などのコストがかかる。 満員の場合、乗車できないケースが生じる。 	<ul style="list-style-type: none"> 時速20km未満の走行となるため、幹線道路は走行できない。また、坂道に弱い。 フル充電であっても1日の運行全てを担うことができなく、バッテリー交換もできないため、車両の交換が必要となる。 車両側面がフリーもしくは、ビニールシートなどの簡易装備のため、空調がきかない。

入谷・鹿浜地区交通状況図

別紙3



交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和4年4月25日

件名	はるかぜ路線に対する車両購入補助金の交付実績について
所管部課名	都市建設部交通対策課
内容	<p>コミュニティバス「はるかぜ」路線に対する車両購入補助金の交付実績について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 車両購入補助の経緯</p> <p>近年、はるかぜ路線の利用者減少による事業者の減収が顕著であり、老朽化した車両の買い替え費用が大きな負担となることから、廃車等による運行ダイヤの減便が頻発している。そこで、区として車両購入経費に対する補助を令和2年度から実施している。</p> <p>2 補助金交付の主な要件</p> <p>(1) 営業係数(※1)が100を超えている路線を対象とする。 (2) 補助金交付を受けた路線については、交付から5年以内は補助申請時点における運行本数から減便を行わないこと。 (3) 補助額は車両購入に関する対象経費額の3/4(75%)とする。 ただし、車両1台当たり2,000万円を上限額とする。 ※1 その路線で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</p> <p>3 令和3年度の交付実績</p> <p>(1) 交付対象事業者及び補助台数 日立自動車交通株式会社 4台 朝日自動車株式会社 3台</p> <p>(2) 対象路線 はるかぜ1・9・10・12号(日立自動車交通株式会社) はるかぜ2号(朝日自動車株式会社)</p> <p>(3) 交付金額(7台計) 114,445,000円 (日立自動車交通株式会社 4台 66,833,000円) (朝日自動車株式会社 3台 47,612,000円)</p>

(4) 営業係数（補助申請時の値）

事業者	はるかぜ路線	営業係数
日立自動車交通株式会社	1号（西新井・綾瀬線）	113
	10号（西新井・高野線）	137
	9号（青井・亀有線）	116
	12号（西新井・亀有線）	(※2)
朝日自動車株式会社	2号（綾瀬・六木線）	110

※2 9号と12号の路線は、運行車両を共有しているため、9号と12号を合わせた営業係数

(5) 購入車両

日野・ポンチョ（小型ノンステップバス）



(日立自動車交通株式会社)



(朝日自動車株式会社)





※ 車内への掲載ステッカー

この車両は、購入費の一部に「足立区コミュニティバス
「はるかぜ」車両等購入費補助金」を活用しています。



問題点
今後の方針

令和4年度は6台の車両購入補助を予定しており、はるかぜの路線と便数維持を図るとともに、区内の交通利便性の確保に取り組んでいく。

<p>件名</p>	<p>竹ノ塚駅付近鉄道高架化の取組み状況について</p>
<p>所管部課名</p>	<p>鉄道立体推進室鉄道関連事業課 都市建設部まちづくり課</p>
<p>内容</p>	<p>竹ノ塚駅付近鉄道高架化の取組み状況について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 踏切解消及び新駅舎の供用開始について</p> <p>3月20日（日）の初列車から、上下緩行線（普通列車）が高架橋上での運行を開始し、2か所の踏切を解消した。また、同日より新駅舎が供用開始された。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>(事業前)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(高架化後)</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">37号踏切（赤山街道）（東側より望む）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>新駅舎（東口）</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>試運転列車（ホームより）</p> </div> </div>

2 東武鉄道との施行協定に基づく、令和4年度の事業内容・事業費の協議について

	協議日	事業費 (千円)	内 容
当初	令和4年4月1日	5,297,061	高架橋工事、駅舎工事、 交差道路工事等

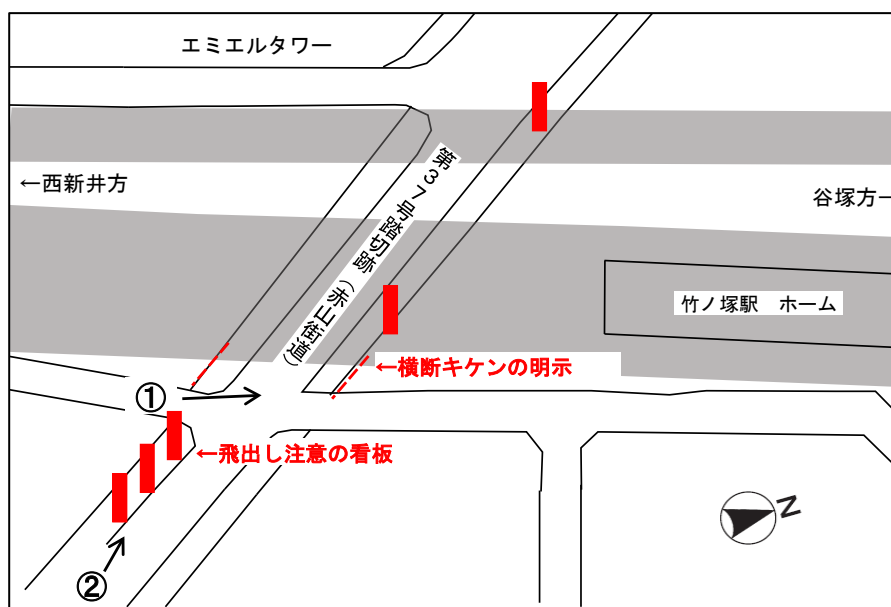
3 竹ノ塚駅付近連続立体交差事業高架化記念式典の開催について

- (1) 日 時 令和4年6月12日(日) 午前10時～
 - (2) 場 所 区立第十四中学校体育館
 - (3) 招待者 関係者約200名
- ※ 令和4年5月に招待状を送付予定。新型コロナウイルス感染症の状況を見ながら準備を進めていく。

4 第37号踏切跡(赤山街道)の安全対策について

第37号踏切跡(赤山街道)東側交差点における交通事故防止のため、以下のとおり対策を行う。

- (1) 注意喚起看板等の設置
 - ア 目的
 - (ア) 歩行者、自転車に横断の危険を喚起する。
 - (イ) 車両の運転手に歩行者および自転車に対する注意を喚起する。
 - イ 設置時期(予定)
 - 令和4年4月下旬
 - ウ 設置位置



注意喚起看板等の設置位置図

エ 設置イメージ

写真方向 ①



設置イメージ（歩行者、自転車用）

写真方向 ②



設置イメージ（車両用）

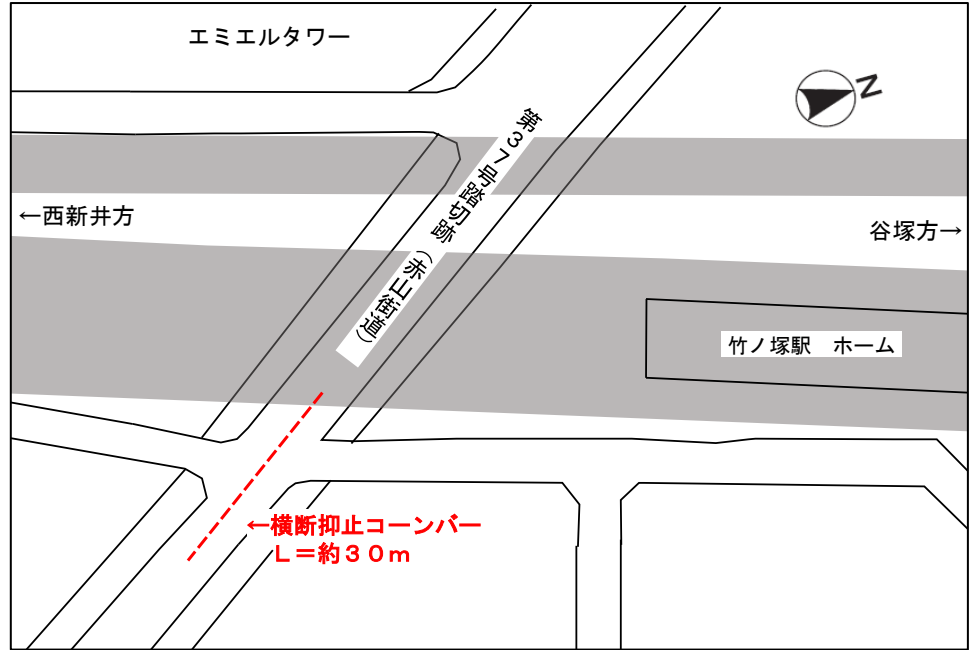
(2) 横断抑止コーンバーの設置

ア 目的

歩行者および自転車の横断を抑止する。

イ 設置時期 (予定)

令和4年5月中旬



横断抑止コーンバー設置位置図



参考：横断抑止コーンバーのイメージ

5 防護柵（西側）架設工事に伴う交通規制について

(1) 規制内容

第37号踏切跡（赤山街道）における車両及び歩行者の通行止め

(2) 実施日時

令和4年7月27日（水）

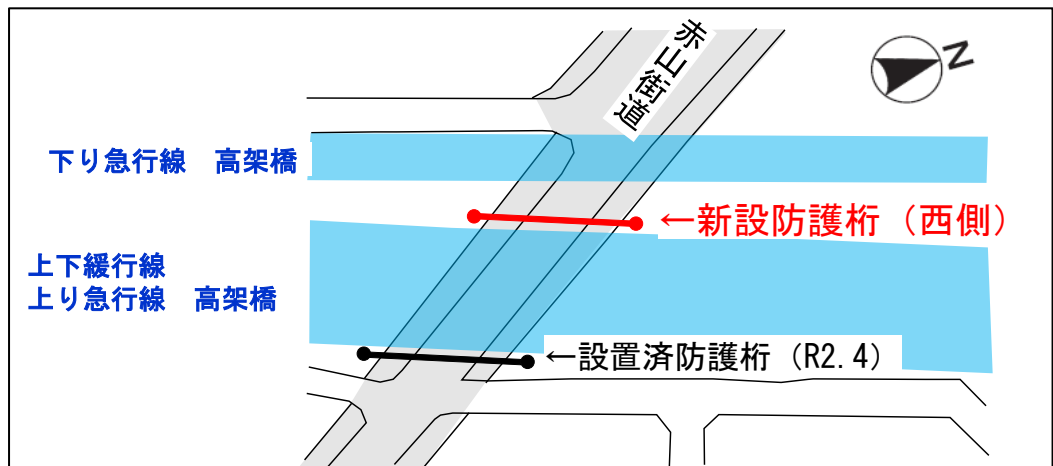
※ 夜間のみ午後11時～翌午前6時

(3) 周知方法

お知らせ看板、あだち広報（6月25日号）及び区ホームページ等で周知する。

(4) 車両の高さ制限

令和2年4月から実施している通行車両の高さ制限（高さ3.8m以上の特殊車両は通行不可）については、変更なし。



防護柵（西側）設置位置図



参考：設置済防護柵の状況写真

6 竹ノ塚駅改札口までの通路切り替えについて

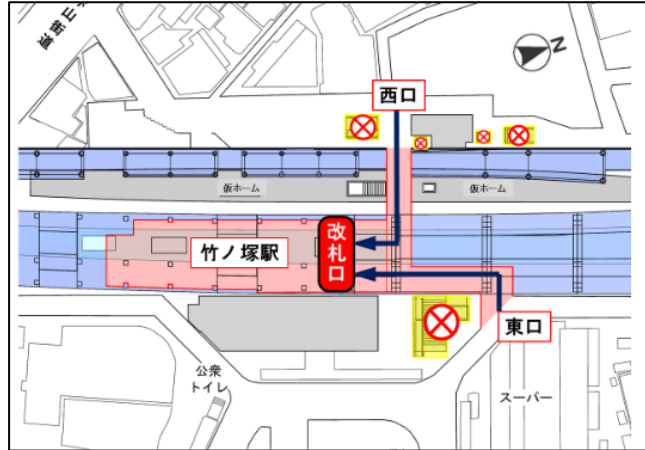
(1) 東口から改札口までの歩行者通路の変更

工事の進捗に伴い、東口から改札口への通路を切り替える。

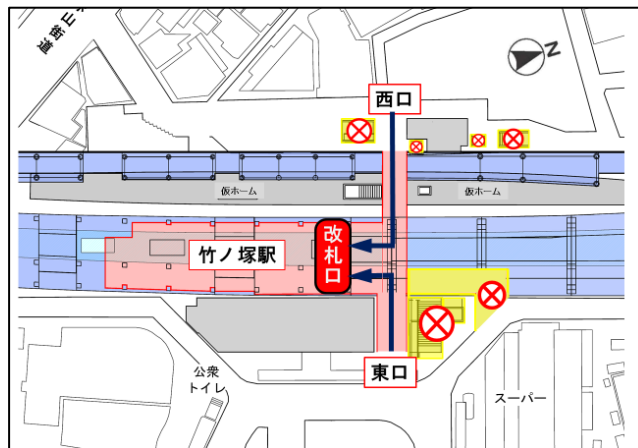
ア 切り替え日（予定）

令和4年6月中旬

イ 切り替え概要



現状



変更後

(2) 西口について

工事の進捗に合わせ、通路の切り替えが必要となる。

7 第4回竹ノ塚駅周辺エリア都市再生検討会（トップ会談）の実施について

(1) 実施日 令和4年3月24日（木）

(2) 出席者

団体名	役職
足立区	区長、両副区長
UR都市機構	東日本都市再生本部長 東日本賃貸住宅本部東京北・埼玉地域本部長
東武鉄道（株）	取締役専務執行役員生活サービス創造本部長

	<p>(3) 主な議題 ア 将来像の検討 イ 東口駅広整備の進め方</p> <p>(4) 今後の予定 竹ノ塚駅周辺エリアのまちづくりについて、引続き検討を行っていく。</p> <p>8 まちづくりに関する基本協定の締結について(別紙参照 P 28～29) 足立区、UR都市機構及び東武鉄道の三者で、竹ノ塚駅周辺地区のまちづくりに関する基本協定を締結したので、報告する。</p> <p>(1) 名称 足立区、独立行政法人都市再生機構及び東武鉄道株式会社間の竹ノ塚駅周辺のまちづくりに関する基本協定書</p> <p>(2) 締結日 令和4年3月31日(木)</p> <p>(3) 目的 安全・安心なまちづくり、駅周辺の再編及び地域活動の基盤づくりにより、三者が相互に連携及び協力し、まちの活性化と持続可能なまちづくりに取り組んでいく。</p> <p>(4) 連携及び協力して取組む主な内容 ア エリアマネジメント導入の検討 イ 区が実施する交通広場整備、公共施設再編整備、自転車駐車場整備等 ウ UR都市機構が実施する竹ノ塚駅周辺団地の再生計画の検討等 エ 東武鉄道が実施する鉄道高架下利活用、竹ノ塚駅東口ビルの土地や建物の利活用の取組み等</p> <p>(5) 今後のスケジュール 具体的な対象事業、期間、役割分担等について協議を進め、別途協定等を締結していく。</p>
問題点 今後の方針	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5年度末事業の完了を目指すとともに、国庫補助金等の財源確保に努める。 2 基本協定に基づき、三者協力して駅東西が一体となったにぎわいのある安心・安全なまちの実現を目指す。

足立区、独立行政法人都市再生機構及び東武鉄道株式会社間の
竹ノ塚駅周辺のまちづくりに関する基本協定書

足立区（以下「甲」という。）、独立行政法人都市再生機構（以下「乙」という。）及び東武鉄道株式会社（以下「丙」という。）は、鉄道高架化完成後の竹ノ塚駅周辺のまちづくりに関する基本的事項について、次のとおり協定を締結する。

（目的）

第一条 本協定は、甲、乙及び丙が相互に連携及び協力し、鉄道高架化を契機として、次に掲げる竹ノ塚駅周辺まちづくりを推進するために、検討し、協議することを目的とする。

- （１）体感治安の向上を目指した安全・安心なまちづくり
- （２）東西の駅前広場、高架下空間、竹の塚けやき大通り等を核とした駅周辺の再編及び地域活動の基盤づくりによるまちの活性化と持続可能なまちづくり

（対象となる取組事項）

第二条 甲、乙及び丙は次に掲げる取組事項につき、各々に支障のない範囲内で相互に連携及び協力し、取り組むものとする。

- （１）住民・事業主・地権者等が主体的に取り組む「エリアマネジメント」導入の検討
- （２）甲が実施する交通広場整備、公共施設再編整備、自転車駐車場整備、その他まちづくり関連等の取組
- （３）乙が所有する竹ノ塚駅周辺の団地について、UR賃貸住宅ストック活用・再生ビジョン（平成30年12月公表）に基づき検討するストック再生計画、その他まちづくり関連等の取組
- （４）丙が実施する鉄道高架下利活用、竹ノ塚東口ビル（旧TBOX）の利活用の取組

（各取組事項に係わる協定等）

第三条 甲、乙及び丙は、本協定締結後、前条各号に掲げる取組の実施に当たっては、関係する当事者間において具体的な対象事業、期間、役割分担等について別途協定等を締結する。

（有効期間）

第四条 本協定の有効期間は、本協定の締結日から令和7年3月末日までとし、更新に当たっては有効期間満了の1か月前までに甲乙丙協議の上決定する。

(守秘義務)

第五条 甲、乙及び丙は、本協定に基づく情報及び意見の交換により、相手方より知り得た事項について、本協定の目的外に利用してはならない。また、第三者に対して開示又は漏洩してはならない。ただし、事前に相手方の承諾を得た場合又は法令等に基づく場合は、この限りではない。

(その他)

第六条 本協定に定めのない事項又は疑義が生じた事項については、甲乙丙協議の上決定する。

本協定締結の証として本協定書3通を作成し、記名押印のうえ、各自1通を保管する。

令和4年3月31日

甲 足立区 足立区長 近藤 弥生

乙 独立行政法人都市再生機構東日本都市再生本部
本部長 村上 卓也

独立行政法人都市再生機構東日本賃貸住宅本部
東京北・埼玉地域本部長 竹内 大輔

丙 東武鉄道株式会社
取締役常務執行役員 生活サービス創造本部長 横田 芳美

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和4年4月25日

件名	【追加】有楽町線（地下鉄8号線）に関する鉄道事業許可について
所管部課名	鉄道立体推進室鉄道関連事業課
内容	<p>有楽町線（地下鉄8号線）の豊洲から住吉間について、国土交通大臣が鉄道事業許可をしたので報告する。</p> <p>1 申請者 東京地下鉄株式会社</p> <p>2 許可日 令和4年3月28日</p> <p>3 事業概要</p> <p>（1）整備区間 豊洲～東陽町～住吉</p> <p>（2）建設キロ 4.8 km</p> <p>（3）総事業費 約2,690億円</p> <p>（4）開業目標 2030年代半ば</p> <p>4 今後の方針 「豊洲～住吉」の実現が、区内延伸への「第一歩」と考えていることから、引き続き、国や東京都等の動向に注視するとともに積極的に情報収集を行っていく。</p>

5 地下鉄8号線の計画線



問題点
今後の方針

- 1 区内延伸に向けて、第198号答申（平成28年4月20日）に示された課題の整理と問題点の検討を行っていく。
- 2 早期実現に向けて、様々な方策を検討し地域機運の醸成を図っていく。