

# 総合交通対策調査特別委員会 報告資料

令和5年7月3日

報告事項件名	頁
(1) 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 . . . . .	2
(2) 花畑周辺地域におけるバスの試験運行について . . . . .	5
(3) 自転車用ヘルメット補助制度の実績について . . . . .	10
(4) 六町駅周辺自転車駐車場の整備計画について . . . . .	12
(5) 竹ノ塚駅東口駅前広場自転車駐車場における料金の誤徴収について . . . . .	14
(6) 足立区自転車活用推進計画の策定について . . . . .	16
(7) つくばエクスプレス東京駅延伸等の要望活動に対する回答について . . . . .	17
(8) 有楽町線（地下鉄8号線）の整備促進に向けた取組み状況について . . . . .	19
(9) メトロセブンの整備促進に向けた取組み状況について . . . . .	23

(都市建設部)

# 総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年7月3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><b>1 車両購入補助の経緯</b></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た。そのため、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><b>2 補助金交付の主な要件</b></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。</p> <p>※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><b>3 これまでの交付実績と令和5年度の予定</b></p> <table border="1" data-bbox="379 1435 1426 1688"> <thead> <tr> <th></th> <th>令和2年度</th> <th>令和3年度</th> <th>令和4年度</th> <th>令和5年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>日立自動車</td> <td>3台</td> <td>4台</td> <td>3台</td> <td>0台</td> </tr> <tr> <td>朝日自動車</td> <td>0台</td> <td>3台</td> <td>0台</td> <td>5台</td> </tr> <tr> <td>新日本観光</td> <td>0台</td> <td>0台</td> <td>1台</td> <td>3台</td> </tr> <tr> <td>交付金額計</td> <td>50,123千円</td> <td>114,445千円</td> <td>65,328千円</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>4 EVバスの導入について</b></p> <p>運行車両に関するランニングコスト等を削減するため、新日本観光自動車(株)が令和4年度にEVバスを1台導入した。</p> <p>(1) 運行路線 はるかぜ6号(北千住・鹿浜線)</p> <p>(2) 運行開始日 令和5年5月14日</p>		令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	日立自動車	3台	4台	3台	0台	朝日自動車	0台	3台	0台	5台	新日本観光	0台	0台	1台	3台	交付金額計	50,123千円	114,445千円	65,328千円	—
	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度																						
日立自動車	3台	4台	3台	0台																						
朝日自動車	0台	3台	0台	5台																						
新日本観光	0台	0台	1台	3台																						
交付金額計	50,123千円	114,445千円	65,328千円	—																						

(3) 国・都の補助金

導入にあたっては、バス事業者が国交省や東京都からの補助金を別途充当し、その額を減じた費用の75%を区が補助している。

ア 国土交通省 自転車環境総合改善対策費補助金

イ 東京都環境局 EVバス導入促進事業

※ いずれも車両本体費用の1/3補助

(4) 導入車両

F8 series4-Mini BUS (株)EVモーターズ・ジャパン)



(5) 乗車定員

29名(ディーゼル車(日野ポンチョ)は35名)

(6) 航続距離(メーカーカタログ値)

290km(低速60km、不荷重500kg、エアコンOFF時)

## 5 コミュニティバス「はるかぜ」の運行経路

別紙(P4参照)のとおり

## 6 問題点・今後の方針

はるかぜの運行車両である小型バス「ポンチョ」(ディーゼル車)を生産・販売している日野自動車株式会社において、以下の事象が発生しており、今後も動向を注視し、バス事業者と調整を密に行っていく。

- (1) 令和4年3月に車両用エンジンの排出ガスおよび燃費に関する認証申請における不正行為が確認された。
- (2) 令和4年9月、国土交通省から「エンジン型式指定の取消し」の行政処分が公表された。
- (3) 「ポンチョ」自体に不正行為はなかったものの、新モデルのエンジンの認可が下りておらず、現在も新規注文受付を停止している。
- (4) 令和5年5月30日、三菱ふそうトラック・バス株式会社との統合が発表された。

# コミュニティバス「はるかぜ」 運行経路図

別紙

路線名	事業者
はるかぜ1号 (西新井・綾瀬線)	日立自動車
はるかぜ2号 (綾瀬・六木線)	朝日自動車
はるかぜ3号 (西新井・舎人線)	国際興業
はるかぜ4号 (区役所・鹿浜線)	東武バス
はるかぜ5号 (北千住駅西側地域循環)	新日本観光
はるかぜ6号 (北千住・鹿浜線)	新日本観光
はるかぜ7号 (西新井・六木線)	東武バス
はるかぜ8号 (小台・宮城循環)	新日本観光
はるかぜ9号 (青井・亀有線)	日立自動車
はるかぜ10号 (西新井・高野線)	日立自動車
はるかぜ11号 (堀之内・椿循環)	新日本観光
はるかぜ12号 (西新井・亀有線)	日立自動車



令和5年4月1日時点

# 総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年7月3日

件名	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>令和3年10月1日より運行を開始した、花畑桑袋団地と六町駅とを結ぶ社会実験バスについて、以下のとおり報告する。</p> <p><b>1 社会実験バスについて</b></p> <p>(1) 経緯</p> <p>令和元年11月に足立区総合交通計画を改定し、日常の移動に関し不便度が高い地域に実効性の高い交通施策を推進することとした。</p> <p>まずはバス交通を導入することとし、不便感の高さ（平成30年に実施した交通に関する意識調査より算出）や高齢化率等、各指標において最もバス交通の需要が高い花畑周辺地域で検討を開始した。</p> <p>(2) 概要</p> <p>別紙1参照 P7</p> <p><b>2 利用状況</b></p> <p>(1) 1便あたりの利用状況（別紙2参照 P8）</p> <p>ア 利用者数は横ばい、乗車割引証利用者は引き続き低迷している。</p> <p>イ 令和5年5月の1便あたりの運賃収入は、約837円となった。</p> <p>(2) 収支率向上策の効果</p> <p>3期の開始日となる令和4年10月1日付で、以下の収支率向上策を実施した。</p> <p>ア シルバーパス利用不可</p> <p>イ 乗車割引証の導入（70歳以上の方も運賃110円を支払い）</p> <p>ウ 利用実態に合わせた運行ダイヤの改定</p> <p>結果、収支率は1・2期の11.1%から、約15.6%（3期）に上昇したが、4期の利用者数は頭打ちの状態にある。</p>

### **3 乗降に関する中間検証**

令和5年5月22日から7月20日まで（60日間）、バス乗車口及び降車口にカメラやセンサーを取付け、バス停毎の乗車数及び降車数を計測している。

令和5年5月22日から6月4日まで（14日間）のデータと、6月1日に実施した職員による乗降調査を踏まえ、検証した（別紙3参照P9）。

### **4 問題点・今後の方針**

本格運行に移行するためには、4期と5期で2期連続して収支率24%を満たす必要がある。

まず4期において、残る令和5年6月から9月までの期間で、1便あたりの運賃収入が平均して約**1,470円**※を超える必要があることから、条件の達成は非常に厳しい状況にある。

※ 利用者の運賃種別の構成から算出すると、平均8人の乗車が必要

1 バス検証運行の基本的な考え方

(1) 基本的な考え方

ア ルート

既存バス路線との競合を極力回避（国土交通省の指導）した上で、地区内の商業施設や医療機関を経由、駅へのアクセスも可能な経路

イ 運行本数

1時間に1～2本

ウ 運賃

大人220円、小人110円、東京都シルバーパス利用可

エ 検証運行期間

最長2年間 ⇒ 途中で半年延長を決定し、令和6年3月まで検証運行中

(2) 本格運行への移行条件

ア 収支率条件

当初40%以上（先行事例を参考）

⇒ シルバーパス利用分（想定4割）を減じ、運行開始前に24%に変更

イ 達成期間

半年を1期とし、2期連続で収支率条件を満たすこと

2 検討の経過

花畑周辺地域の町会・自治会長、関係団体、バス事業者と交通対策課で構成する「花畑周辺地域公共交通検討会（令和元年12月検討開始）」において検討

実施月	会議名	主な議題・報告内容
R1.12	準備会	<ul style="list-style-type: none"> <li>検討会の設立目的</li> <li>バス交通検討の基本的な考え方</li> </ul>
R2.7	第1回	<ul style="list-style-type: none"> <li>検討地域の概況</li> <li>運行経路案に関する意見交換</li> </ul>
R2.10	第2回	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行経路案の検討</li> <li>アンケートについて</li> </ul>
R3.6	第3回（書面）	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行経路及びバス停箇所の検討</li> <li>運行ダイヤ案</li> </ul>
<b>R3.10.1 検証運行開始</b>		
R3.12	第4回（書面）	<ul style="list-style-type: none"> <li>愛称について &lt;3 運行計画参照&gt;</li> <li>利用状況</li> </ul>
R4.5	第5回	<ul style="list-style-type: none"> <li>1期の利用実績</li> </ul>
R4.7	第6回（書面）	<ul style="list-style-type: none"> <li>収支率向上の方策 &lt;3 運行計画参照&gt;</li> </ul>
R4.12	第7回（書面）	<ul style="list-style-type: none"> <li>検証運行期間の延長について</li> <li>⇒ コロナの影響を考慮し、半年延長</li> </ul>

3 運行計画

(1) 運行開始日

令和3年10月1日

(2) 運行本数

全日51便

⇒ 令和4年10月1日付変更

平日47便／土休日37便

(3) 運賃

令和4年10月1日付変更

▶ シルバーパス利用不可に

▶ 乗車割引証の導入

70歳以上の方が

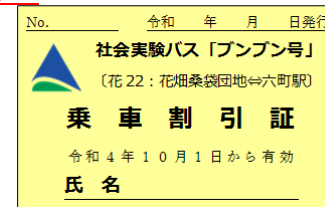
110円で乗車可

(4) 愛称

文教大学の協力で候補を4つ選出

⇒ 区HPでWEB投票

⇒ **ブンブン号**に決定



(車体に貼付したマグネット)

4 周知・利用促進活動（一例）

チラシ・検討ニュース (地域内周知)	区広報・HP・SNS (広範囲周知)	回数券販売 (利用促進)

<収支率向上策 周知チラシ>

本格運行への条件達成のため、**3点の変更**をします

令和4年10月1日より

現在、社会実験バスは2年間(令和3年10月～令和5年9月)の検証期間中  
本格運行は「2期(1期=6か月)連続で平均収支率24%達成」が条件

**達成条件** 令和4年10月～令和5年9月の1年間で平均収支率24%以上  
1便あたり概ね1,200円の運賃収入が必要

本格運行への条件達成のため、収益増・経費削減の取り組みを実施します。  
今回の変更を考慮しても、目標達成には**利用者数1.5倍増**が必要です。

**変更1** ブンブン号では、「シルバーパス」が利用できなくなります  
今後は、変更2のとおり70歳以上の方向けの「乗車割引証」を発行します。

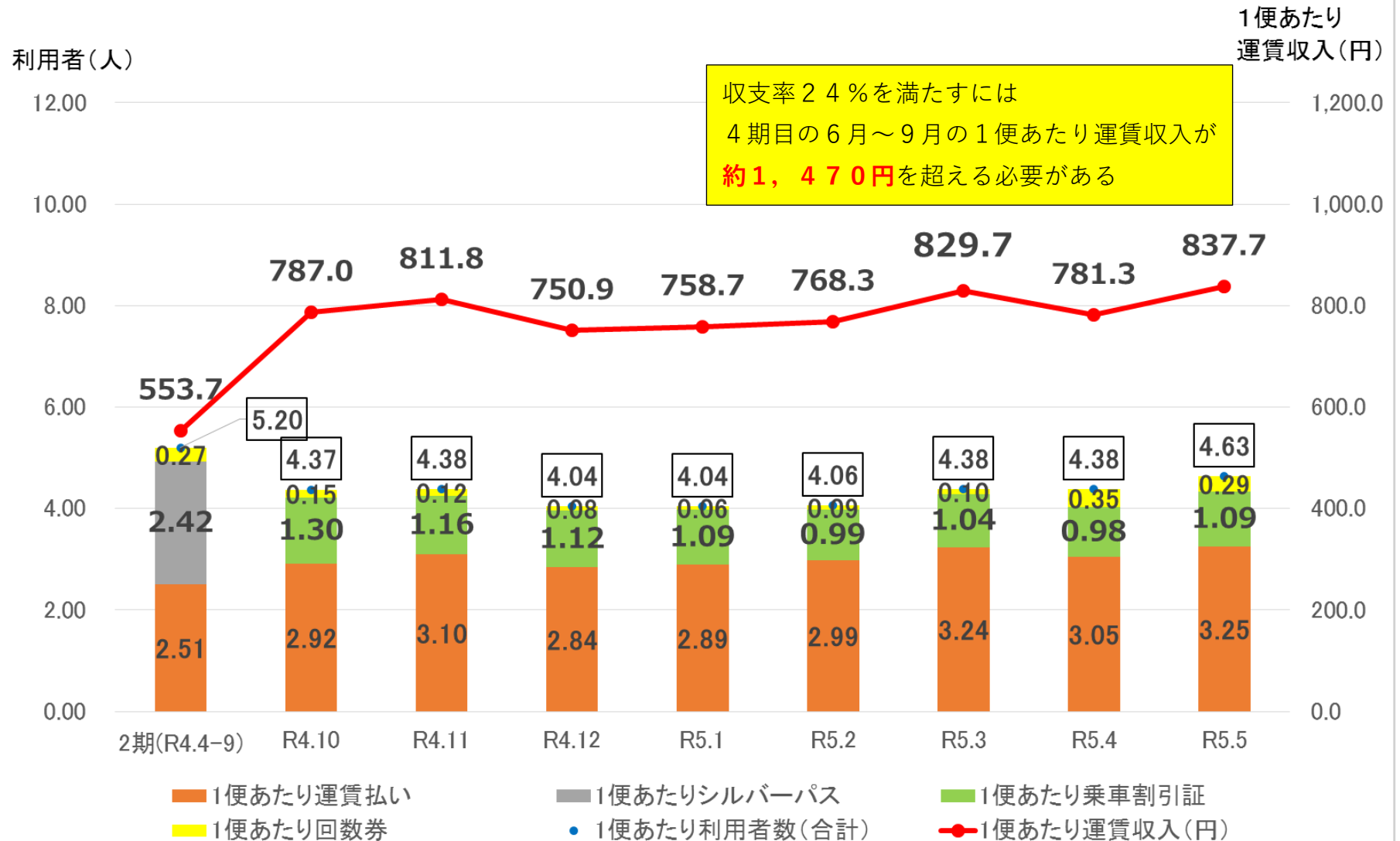
**変更2** 70歳以上の希望者の方へ、ブンブン号に110円で乗車できる「乗車割引証」を足立区が発行します

**お支払い方法** 「乗車割引証」利用の場合  
① 乗務員に乗車割引証を提示 ② 現金(110円)かICカードでお支払い  
※R5.3.31時点で満70歳以上の方が対象です。※車内またはバス営業所等での発行は行いません。  
※東京都シルバーパスを提示しても割引になりません。

**変更3** 利用実態に合わせて、減便等の**ダイヤ改正を実施します** [平日]51便⇒47便(-4便) [土休日]51便⇒37便(-14便)

利用実態に合わせて、終日利用者の少ない土休日の減便や平日夜間帯の六町駅発の便を文教大学折り返しとし、運営経費を削減します。詳細は時刻表をご確認ください。

1便あたり利用者数 2期平均および3期と4期各月比較





日曜日の利用は平日比60%程度と少なく、乗車が0の便も散見される。  
土曜日はどの便も偏りなく利用はあるものの、1便あたり4~5人程度にとどまっている。  
以下、平日の利用に関して記載する。

1 乗車数及び利用区間について

※ 1便あたり運賃収入約1,470円を満たすには運賃種別構成比から勘案し8人の乗車を要するため

(1) 利用の多い便 (乗車人数が平均8人超え※)

花畑桑袋団地	6:17発	7:17発	7:37発	8:07発	8:37発
↓	↓	↓	↓	↓	↓
六町駅	6:49着	7:49着	8:09着	8:39着	9:09着

▶ 元瀧江公園~東保木間一丁目で乗車し、六町駅で降車する方が多く、TX乗換えの利用が中心

六町駅	7:57発
↓	↓
花畑桑袋団地	8:29着

▶ 六町駅で乗車し、元瀧江公園付近で降車する方が多く、周辺事業所への利用が中心

(2) 平均5人程度の便 (土曜日と同程度)

花畑桑袋団地	9:42発	10:17発	六町駅	11:42発	12:17発
↓	↓	↓	↓	↓	↓
六町駅	10:14着	10:49着	花畑桑袋団地	12:14着	12:49着

▶ 花畑桑袋団地~花畑五丁目間の利用が全体の6~7割程度を占め、乗車割引証による利用が中心

花畑桑袋団地	17:17発	17:57発	六町駅	18:37発	19:32発
↓	↓	↓	↓	↓	↓
六町駅	17:49着	18:29着	花畑桑袋団地	19:09着	20:04着

▶ 夕方の六町駅行きは、文教大学や元瀧江公園~東保木間一丁目から六町駅までの利用が中心

▶ 花畑桑袋団地行きは、六町駅から東保木間一丁目~元瀧江公園までの利用が中心

(3) 利用の少ない便

- ア お昼過ぎから夕方前は両方向とも利用が少なく、3人程度が多い。
- イ 文教大学折返し(夜間帯)は、2人程度の利用にとどまる。
- ウ 17時以降の便は、1便あたりの乗車割引証利用者が1人を下回る。

2 天候別分析

雨天時の利用は、晴天時のおよそ1.5倍であり、自転車や徒歩からブンブン号へ、交通手段を変えている方が多いことがうかがえる。



<9時~12時台>  
乗車割引証利用者による  
花畑五丁目バス停周辺への日常利用

<6時~8時台、17時~19時台>  
通勤需要が見られる

今までの利用実態や今回の調査から…

- ◆ 時間帯によって利用区間が異なるため  
効率のよいダイヤ編成が困難なバス型の運行は不向き
- ◆ 雨天時には一定の需要が見られるものの  
常時バス運行を必要とするほどの大きな需要はない



# 総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年7月3日

件名	自転車用ヘルメット補助制度の実績について								
所管部課名	都市建設部交通対策課								
内容	<p>令和5年3月10日から開始した自転車用ヘルメット補助について、以下のとおり実績等を報告する。</p> <p><b>1 実施の経緯</b></p> <p>道路交通法の改正により令和5年4月1日から自転車のヘルメット着用が年齢にかかわらず努力義務化された。これを受け、区ではヘルメットの普及促進を目的とした購入補助を令和5年3月10日から開始した。</p> <p><b>2 令和5年5月までの補助実績（一部概数）</b></p> <table border="1" data-bbox="435 927 1310 1128"> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>販売個数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>令和5年3月(3/10～31)</td> <td>2,690 個</td> </tr> <tr> <td>4月(4/1～30)</td> <td>約 3,250 個 (※)</td> </tr> <tr> <td>5月(5/1～31)</td> <td>約 2,300 個 (※)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 実績報告は3か月毎の店舗もあり、4、5月分については店舗からの聞き取りを含むため、概数で記載。</p> <p><b>3 補助制度の概要（参考）</b></p> <p>(1) 補助額 3,000円以上のヘルメット1個につき2,000円 一人1個まで</p> <p>(2) 対象者 足立区内にお住まいの方 年齢制限なし</p> <p>(3) 補助の方法 補助制度の対象店舗にて所定の申込書を作成、提出したうえ、住所を確認できるものを提示して、2,000円の値引きを受ける。 その後、区より値引分について、店舗へ補助金を交付する。</p> <p>(4) 対象店舗数 令和5年3月10日スタート時点 38店舗 令和5年6月1日現在 64店舗</p> <p>※ 区内自転車販売店：約100店舗（所管課把握）。</p>	時期	販売個数	令和5年3月(3/10～31)	2,690 個	4月(4/1～30)	約 3,250 個 (※)	5月(5/1～31)	約 2,300 個 (※)
時期	販売個数								
令和5年3月(3/10～31)	2,690 個								
4月(4/1～30)	約 3,250 個 (※)								
5月(5/1～31)	約 2,300 個 (※)								

#### **4 6月補正予算について**

現在の購入ペースが続いた場合、年間約4万5千個の需要が見込まれることから、補正予算を検討した。

(1) 令和5年度当初予算 5,000個分 (10,000千円)

(2) 6月補正予算の想定 40,000個分の増(80,300千円※)

※ 周知用ポスターなどの経費300千円も計上。

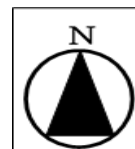
#### **5 今後の方針**

法施行初年度である令和5年度中は、特に重点的な普及促進期間と考えており、現時点では、予算不足分について流用等で対応してきた。補正予算について議会の議決が得られた場合、引き続き制度周知及び対象店の増加に努め、ヘルメット購入、着用の普及を推進する。

# 総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年7月3日

件名	六町駅周辺自転車駐車場の整備計画について
所管部課名	都市建設部交通対策課 駐輪場対策担当課
内容	<p>六町駅前区有地活用に伴う駅周辺の区営自転車駐車場の検討状況について、以下のとおり報告する。</p> <p><b>1 六町駅自転車駐車場（既設）</b>          (1) 面積：約2,700㎡          (2) 収容台数：約1,800台（定期：1,200台、一時：600台）</p> <p><b>2 六町駅前区有地活用方針（抜粋）</b>          (1) 六町駅前区有地は、「賑わい施設」と「駐輪場（定期利用600台以上）」として活用を図る。          (2) 工事時期間中も駐輪場（定期利用600台以上）を確保する。</p> <p><b>3 六町駅周辺自転車駐車場の整備箇所（別紙参照 P13）</b>          (1) 六町一丁目15番地内              ア JA用地（約650㎡）を借用する。              イ 想定駐輪台数：約400台          (2) 都道補助第140号線の歩道部              ア 警視庁・第六建設事務所と調整のうえ発注する。              イ 想定駐輪台数：約240台</p> <p><b>4 スケジュール（案）</b>          令和5年9月 六町駅周辺自転車駐車場整備工事契約（予定）          令和6年4月 六町駅前区有地の民間公募事業者への引継ぎ                              区営自転車駐車場（JA用地、都道補助第140号線の歩道部）の開設</p> <p><b>5 問題点・今後の方針</b>          定期利用需要台数分（約1,200台）の整備の見通しが立ったので、引き続き一時利用の需要台数（約600台）の確保に向けて検討していく。          六町駅前区有地の引継ぎ時期までに、遅滞なく区営自転車駐車場を開設できるよう、関係部署と連携し調整を進めていく。          今後も民営自転車駐車場の誘致に努め、駅周辺の駐輪収容数を増やしていく。</p>



# 六町駅周辺自転車駐車場の位置図



# 総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年7月3日

件名	竹ノ塚駅東口駅前広場自転車駐車場における料金の誤徴収について																																												
所管部課名	都市建設部交通対策課 駐輪場対策担当課																																												
内容	<p>竹ノ塚駅東口駅前広場自転車駐車場の精算機の料金設定に誤りがあり、利用金額より多い金額を受領してしまう事態が発生した件について、先に情報提供を行っていたが、改めて以下のとおり報告する。</p> <p><b>1 発生場所</b> 竹ノ塚駅東口駅前広場自転車駐車場（一時利用のみ23台収納） 足立区竹の塚六丁目5番地先</p> <p><b>2 発生期間・内容</b> (1) 期間 令和5年4月1日午前10時から令和5年4月5日午後6時まで (2) 内容 本件の料金設定は2時間無料、以降1時間毎に100円、24時間毎最大500円であるが、最大料金の設定が「有効」とされていなかったため、1時間毎100円の課金が出庫時まで続いた。</p> <p><b>3 発生件数</b> 9件 今回受領した金額 合計 10,400円 正しい金額 合計 5,000円 返金すべき金額 合計 5,400円</p> <p style="text-align: center;">【9件の詳細】 <span style="float: right;">(単位 円)</span></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">ラック番号</th> <th style="width: 25%;">受領金額</th> <th style="width: 25%;">正しい金額</th> <th style="width: 25%;">返金する額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td style="text-align: center;">2</td><td style="text-align: right;">1,400</td><td style="text-align: right;">500</td><td style="text-align: right;">900</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">8</td><td style="text-align: right;">700</td><td style="text-align: right;">500</td><td style="text-align: right;">200</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">14</td><td style="text-align: right;">900</td><td style="text-align: right;">500</td><td style="text-align: right;">400</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">8</td><td style="text-align: right;">600</td><td style="text-align: right;">500</td><td style="text-align: right;">100</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">10</td><td style="text-align: right;">600</td><td style="text-align: right;">500</td><td style="text-align: right;">100</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">4</td><td style="text-align: right;">3,100</td><td style="text-align: right;">1,000</td><td style="text-align: right;">2,100</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">3</td><td style="text-align: right;">800</td><td style="text-align: right;">500</td><td style="text-align: right;">300</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">2</td><td style="text-align: right;">1,200</td><td style="text-align: right;">500</td><td style="text-align: right;">700</td></tr> <tr><td style="text-align: center;">2</td><td style="text-align: right;">1,100</td><td style="text-align: right;">500</td><td style="text-align: right;">600</td></tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">10,400</td> <td style="text-align: right;">5,000</td> <td style="text-align: right;">5,400</td> </tr> </tbody> </table>	ラック番号	受領金額	正しい金額	返金する額	2	1,400	500	900	8	700	500	200	14	900	500	400	8	600	500	100	10	600	500	100	4	3,100	1,000	2,100	3	800	500	300	2	1,200	500	700	2	1,100	500	600		10,400	5,000	5,400
ラック番号	受領金額	正しい金額	返金する額																																										
2	1,400	500	900																																										
8	700	500	200																																										
14	900	500	400																																										
8	600	500	100																																										
10	600	500	100																																										
4	3,100	1,000	2,100																																										
3	800	500	300																																										
2	1,200	500	700																																										
2	1,100	500	600																																										
	10,400	5,000	5,400																																										

#### 4 発生原因

- (1) 精算機の料金設定時に1日の最大料金500円の設定を「有効」と入力すべきところを「無効」としてしまった。
- (2) メーカーが設置した際「有効」であると思い込んでしまい、区側も「無効」状態であることを見落としてしまった。

#### 5 今後の対応

- (1) 返金告知について  
超過分を返金するため、現地での告知を1年間、ホームページ掲載は5年間、SNSによる情報発信は3回程度行う。
- (2) 返金対応可能期間について  
最大で10年間（令和15年度まで）返金対応を継続し、申出があった場合には、定期利用中途解約時の駐輪場還付予算を適用し対応する。毎年作成している駐輪場一覧に本件について記載し、申し送りが漏れないよう対応していく。

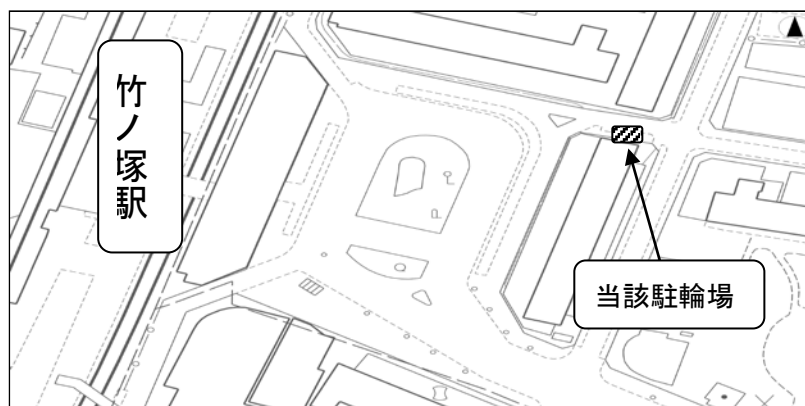
#### 6 再発防止策

新規精算機の設置や交換時の料金設定確認については、設置事業者が設定した料金形態一覧表を提出させ、区職員が設定料金の確認を行うなど、確認手順をルール化し、正しく料金徴収できるよう進めていく。

【告知貼紙】



【案内図】



# 総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年7月3日

件名	足立区自転車活用推進計画の策定について										
所管部課名	都市建設部交通対策課 駐輪場対策担当課										
内容	<p>「自転車活用推進法」に基づき、自転車を利用しやすい良好な都市環境の形成、区民等の安全、安心及び自転車利活用を推進するため、足立区自転車活用推進計画を策定する。</p> <p><b>1 計画の柱（案）</b>          次の5つの視点を柱（案）として、検討を進める。          (1) まもる【安全・事故】          (2) はしる【走行空間】          (3) ふせぐ【盗難・不法投棄・防犯】          (4) とめる【駐輪環境】          (5) つかう【利用促進】</p> <p><b>2 （仮称）足立区自転車活用推進計画策定検討委員会の設置</b>          本計画の策定に当たり、学識経験者及び関係機関等から意見を聞くことを目的とする検討委員会は、以下のメンバーで構成する。また、庁内関係所管による検討会を別途設置する予定である。          (1) 学識経験者          (2) 道路管理者（国、都、区）          (3) 交通管理者（警視庁）          (4) 公共交通機関事業者（鉄道、バス等）          (5) 自転車関連事業者（シェアサイクル事業者、自転車販売店等）          (6) 区民等（高齢者・子育て世代、商店街、観光協会等）</p> <p><b>3 スケジュール予定</b></p> <table border="1" data-bbox="416 1644 1385 1930"> <thead> <tr> <th>年月</th> <th>作業項目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>令和5年7月</td> <td>検討委員会設置における要綱の制定</td> </tr> <tr> <td>令和5年9月</td> <td>検討委員会による検討、協議開始 (策定まで3回実施予定)</td> </tr> <tr> <td>令和6年2月</td> <td>パブリックコメントの実施</td> </tr> <tr> <td>令和6年3月</td> <td>自転車活用推進計画の策定</td> </tr> </tbody> </table>	年月	作業項目	令和5年7月	検討委員会設置における要綱の制定	令和5年9月	検討委員会による検討、協議開始 (策定まで3回実施予定)	令和6年2月	パブリックコメントの実施	令和6年3月	自転車活用推進計画の策定
年月	作業項目										
令和5年7月	検討委員会設置における要綱の制定										
令和5年9月	検討委員会による検討、協議開始 (策定まで3回実施予定)										
令和6年2月	パブリックコメントの実施										
令和6年3月	自転車活用推進計画の策定										



# 総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年7月3日

件名	つくばエクスプレス東京駅延伸等の要望活動に対する回答について
所管部課名	都市建設部交通対策課
内容	<p>令和5年2月、つくばエクスプレスを運営する首都圏新都市鉄道株式会社に対して、沿線自治体と連名で行った東京駅延伸等に関する要望活動について、同社から回答があったため以下のとおり報告する。</p> <p><b>1 要望活動の経緯</b></p> <p>(1) 交通政策審議会答申による位置付け つくばエクスプレスの東京駅延伸は、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、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付けられている。</p> <p>(2) 要望活動への参加 足立区では沿線市区が連名で行っている首都圏新都市鉄道株式会社に対する「東京駅延伸等に係る要望書」の提出に平成30年から加わり、毎年、要望活動を行っている。</p> <p>(3) 令和4年度要望活動 令和4年度も令和4年7月に同要望書を提出したところであるが、同年11月に東京都から「都心部・臨海地域地下鉄の事業計画案」が公表されたことを踏まえ、沿線9市区として、当該地下鉄との接続案における需要予測等について早急に調査が行われるべきとの考えから、令和5年2月に再度の要望を行った。 なお、当要望を実施した件については、令和5年3月の交通網・都市基盤整備調査特別委員会へ報告している。</p> <p><b>2 令和5年2月の要望活動の概要（参考）</b></p> <p>(1) 件名 東京駅延伸及び都心部・臨海地域地下鉄新線との接続に係る要望書</p> <p>(2) 要望書提出日 令和5年2月16日（木）</p> <p>(3) 連名自治体 つくばエクスプレス沿線都市7市首長懇談会（八潮市、三郷市、流山市、柏市、守谷市、つくば市、つくばみらい市）、荒川区、足立区</p>

(4) 要望内容 (概要)

「都心部・臨海地域地下鉄構想事業計画検討会」の事務局を担う東京都、及び、同構想に関する調査検討を実施している東京都中央区と連携を図り、東京駅延伸及び都心部・臨海地域地下鉄新線との接続案における、事業費や需要予測、費用便益等の調査を速やかに実施し、調査結果について情報提供するよう要望。

**3 首都圏新都市鉄道株式会社からの回答**

(1) 現状の認識

ア 現状及び将来を見据えて、どのような前向きな事業を進めていくかについては、慎重にならざるを得ないが、今回、東京駅延伸に関して、東京都の動きがかなりあり、つくばエクスプレスとしても動向を気にしている。

イ 現在は、コロナ禍の間にリモートワーク等の働き方や生活スタイルの変化が定着したことや、2022年度から続く世界的な物価高など厳しい状況であり、安定的に運行を続けていくことが一番の課題であると捉えている。

(2) 今後の考え方

ア 地下鉄構想について、東京都はこれから徐々に精度を上げて検討し、追々情報が出てくると思うので、しっかりとタイミングを逃さずに聞いていきたい。

イ 秋葉原～つくばのお客様にご迷惑のかかるような、また、新たな負担をかけるようなものにならないことが重要である。

**4 今後の方針**

引き続き、足立区民利用者の利便性向上のため、沿線の関係自治体と連携し、要望活動を進めていく。

# 総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年7月3日

件名	<b>有楽町線（地下鉄8号線）の整備促進に向けた取組み状況について</b>										
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）整備促進に向けた取組み状況について、以下のとおり報告する。</p> <p><b>1 有楽町線（地下鉄8号線）の整備促進について</b></p> <p>(1) 概要</p> <p>ア 有楽町線（地下鉄8号線）を押上から延伸し、千葉県野田市まで整備する構想（一部区間は半蔵門線を共用）。</p> <p>イ 国土交通省が設置した交通政策審議会から平成28年4月に答申した第198号答申において、「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のある路線」に位置付けられる。</p> <p>(2) 主な経過 別紙参照 P 2 1</p> <p><b>2 令和5年度「地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会」定期総会の開催について</b></p> <p>(1) 「地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会」について</p> <p>ア 会の目的 住民の長年の悲願である東京へ直結する鉄道（東京8号線延伸）の整備・誘致を実現し、移動の速達性・利便性、生活環境の向上等を図るためのまちづくりに取り組む。</p> <p>イ 構成（別紙参照 P 2 2）</p> <table border="1" data-bbox="454 1424 1292 1682"> <thead> <tr> <th>都県</th> <th>加盟自治体</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>埼玉</td> <td>草加市、越谷市、八潮市、吉川市、松伏町</td> </tr> <tr> <td>千葉</td> <td>野田市</td> </tr> <tr> <td>東京</td> <td>足立区</td> </tr> <tr> <td>茨城</td> <td>下妻市、常総市、筑西市、坂東市、八千代町</td> </tr> </tbody> </table> <p>ウ 会長 野田市長</p> <p>エ 会員 市区町長、市区町議会の長</p> <p>(2) 定期総会について</p> <p>ア 開催日時 令和5年5月22日（月）午後2時～</p> <p>イ 会場 野田市役所</p>	都県	加盟自治体	埼玉	草加市、越谷市、八潮市、吉川市、松伏町	千葉	野田市	東京	足立区	茨城	下妻市、常総市、筑西市、坂東市、八千代町
都県	加盟自治体										
埼玉	草加市、越谷市、八潮市、吉川市、松伏町										
千葉	野田市										
東京	足立区										
茨城	下妻市、常総市、筑西市、坂東市、八千代町										

ウ 参加自治体

草加市、越谷市、八潮市、吉川市、松伏市、野田市、足立区、  
下妻市、常総市、筑西市、坂東市、八千代町 計 12 自治体

エ 主な審議事項

- (ア) 令和 4 年度事業報告、決算報告
- (イ) 令和 5 年度事業計画案、予算案
- (ウ) 規約の一部改正、役員の改選
- (エ) 8 号線整備検討調査報告 他

**3 今後の取組みについて**

「地下鉄 8 号線建設促進並びに誘致期成同盟会」への加入に伴う沿線自治体との共同活動により、沿線自治体間の更なる連携強化を図る。

また、区内イベント等での P R 活動により、地域の機運醸成を図る。

**4 参考 平成 28 年 4 月 交通政策審議会 第 198 号答申（抜粋）**

**【課題】 東京 8 号線の延伸（押上～野田市）**

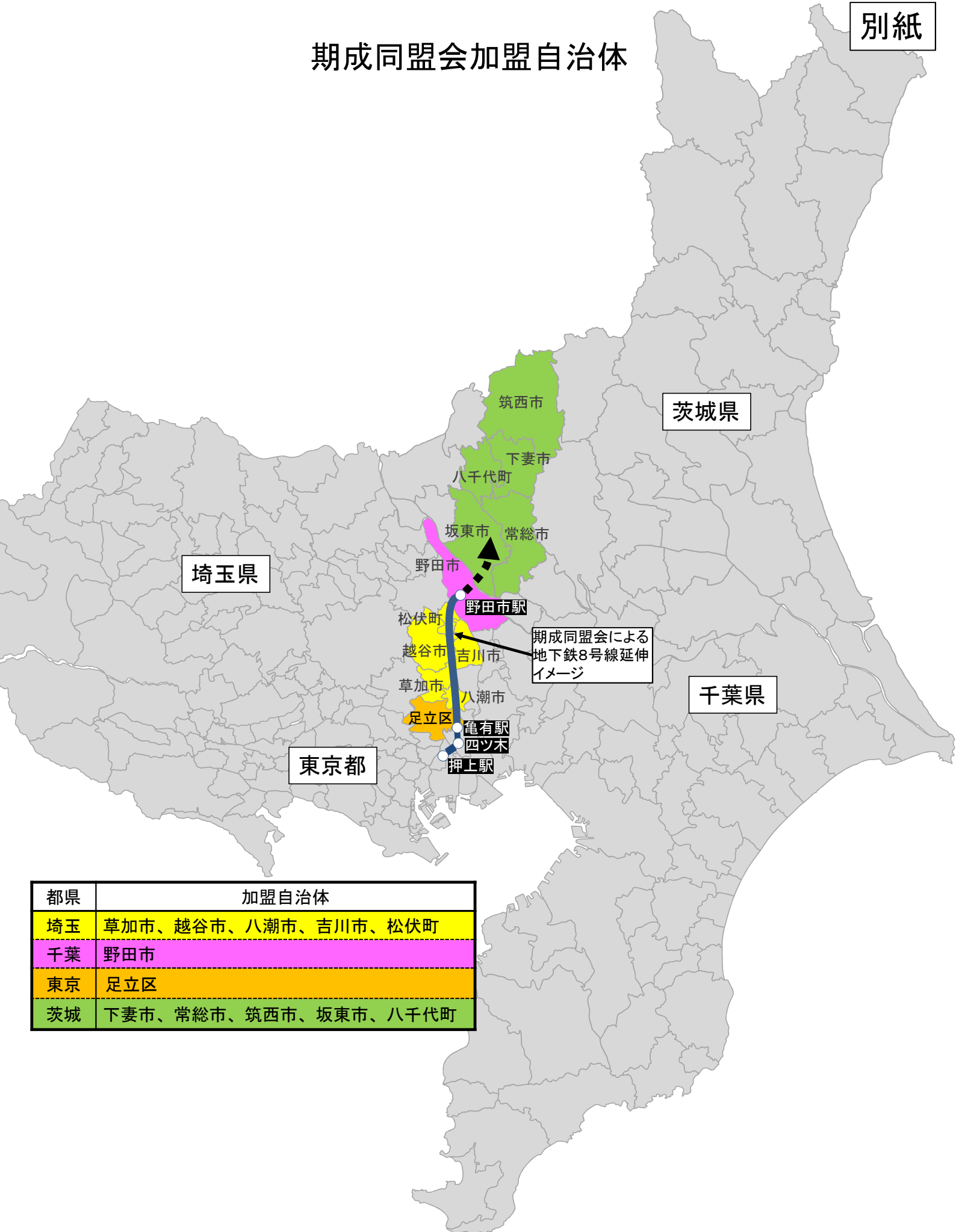
事業性に課題があり、複数の都県を跨がる路線であるため、関係地方公共団体等が協調して事業性の確保に必要な沿線開発の取組等を進めた上で、事業主体を含めた事業計画について十分な検討が行われることを期待。

なお、茨城県が、東京の都市機能のバックアップ等の観点から、東京都心と近隣地域（茨城県西・南部地域）とのアクセスを改善する道路・鉄道網の強化策として、更なる延伸について検討している。

## 有楽町線（地下鉄8号線）に関する主な経過について

年	月	内 容
昭和 47 年	3 月	都市交通審議会答申第15号 亀有まで位置づけ（目標年次：昭和60年）
昭和 60 年	7 月	運輸政策審議会答申第7号 今後検討すべき方向として、亀有から先、武蔵野線方面が位置づけ（目標年次：平成12年）
平成 8・9 年度		地元代表者が東京都知事・運輸大臣へ陳情
平成 8 年	2 月	「区東部地域の鉄道網整備に関する基礎調査」を実施
平成 10 年	8 月	「地下鉄8号線誘致に関する勉強会」開催
平成 11 年	3 月	地元代表者が運輸大臣へ陳情
	11 月	運輸大臣・東京都知事あて陳情書提出
平成 12 年	1 月	運輸政策審議会答申第18号 豊洲から野田市までがA2路線（平成27年までに整備着手することが適当である路線）と位置づけ
平成 18 年	11 月	足立区議会が国土交通大臣・東京都知事あて要望書提出
平成 22 年	12 月	東京都都市整備局へ取組状況報告及び要請活動
平成 23～26 年度		国土交通省鉄道局・東京都都市整備局へ取組状況報告及び要請活動
平成 23 年	12 月	「足立区総合交通計画」に地下鉄8号線整備促進を位置づけ
		「足立区議会地下鉄8号線整備促進議員連盟」発足
平成 24～30 年度		各年度に「地下鉄8号線整備に向けた調査」を実施
平成 26 年	2 月	「地下鉄8号線整備促進に向けた講演会」開催
	11 月	東京都知事へ要請活動
平成 26～27 年度		国土交通大臣へ足立区を含む沿線自治体で要請活動
平成 27 年	11 月	国土交通大臣へ要請活動及び地域住民から 53,497 筆の署名を手渡し
	12 月	東京都都市整備局へ取組状況報告及び要請活動
平成 28 年	1 月	「地下鉄8号線整備促進に向けた講演会」開催
	4 月	交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」東京8号線（有楽町線）の延伸（押上～野田市）が、「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」に位置づけられた。
平成 30 年	3 月	沿線小学校4・5年生を対象にPRイベント「ゲーム シムシティ・ビルドイットでまちをつくろう」を実施
令和 2～4 年度		「地下鉄8号線整備促進大会」の開催中止（新型コロナウイルスの影響）
令和 3 年	1 月	応援メッセージなどを含むPR動画を作成し、SNS等で発信
	7 月	国土交通省交通政策審議会小委員会において、地下鉄8号線（豊洲～住吉）の整備に関して、「事業主体の選定や費用負担の調整を早急に進め、早期の事業化を図るべき」と答申される。
	11 月	佐野図書館と連携し、地下鉄8号線のPR展示を実施
令和 4 年	3 月	国土交通省から、「有楽町線延伸（豊洲・住吉間）」の第一種鉄道事業申請について許可される。
令和 5 年	2 月	「地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会」加入申請
	4 月	「地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会」入会

# 期成同盟会加盟自治体



都県	加盟自治体
埼玉	草加市、越谷市、八潮市、吉川市、松伏町
千葉	野田市
東京	足立区
茨城	下妻市、常総市、筑西市、坂東市、八千代町

# 総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年7月3日

件名	<b>メトロセブンの整備促進に向けた取組み状況について</b>
所管部課名	鉄道立体推進室鉄道関連事業課
内容	<p>メトロセブンの整備促進に向けた取組み状況について、以下のとおり報告する。</p> <p><b>1 メトロセブンについて</b></p> <p>(1) 概要</p> <p>ア 環状七号線・環状八号線沿いに葛西臨海公園～赤羽～田園調布を結ぶ区部周辺部環状公共交通の構想がある。</p> <p>イ 区部周辺部環状公共交通の環状七号線区間である足立、葛飾、江戸川の3区で「環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会」を設立し、整備促進に向け取り組んでいる。</p> <p>ウ 環状八号線区間については関係区で「エイトライナー促進協議会」を設立し、整備促進に取り組んでいる。</p> <p>エ 国土交通省が設置した交通政策審議会から平成28年4月に答申した第198号答申において、エイトライナーを含めた区部周辺部環状公共交通として「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のある路線」に位置付けられる</p> <p>(2) 主な経過について 別紙参照 P25</p> <p><b>2 令和5年度「環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会」総会の開催について</b></p> <p>(1) 環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会について</p> <p>ア 会の目的 東京都区部東部地域（足立区、葛飾区、江戸川区）の環状鉄道を促進することにより、区民の交通利便性を向上させるとともに、公共交通ネットワークの形成と多心型都市づくりの推進を図り、もって地域の発展を期することを目的とする。</p> <p>イ 構成 足立区、葛飾区、江戸川区</p> <p>ウ 会長 江戸川区長</p> <p>エ 会員 3区の区長、副区長、区議会正副議長、交通問題を所管する委員会の委員及び区議会の推薦者</p>

(2) 総会について (予定)

ア 開催日時

令和5年8月2日(水) 午後2時30分から

イ 会場

タワーホール船堀(江戸川区)

ウ 参加自治体

足立区、葛飾区、江戸川区

エ 主な審議事項

(ア) 令和4年度事業報告、決算報告、監査報告

(イ) 令和5年度事業計画案、予算案

(ウ) 活動報告、役員改選

**3 今後の取組みについて**

区内イベント等の開催に合わせてPR活動を実施することで、早期実現に向けた区民意識の醸成を図っていく。

**4 参考 平成28年4月 交通政策審議会 第198号答申(抜粋)**

**【課題】**

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)事業性に課題があるため、関係地方公共団体において、事業計画について十分な検討が行われることを期待。

また、高額な事業費が課題となると考えられることから、需要等も見極めつつ中量軌道等の導入や整備効果の高い区間の優先整備など整備方策について、検討が行われることを期待。



## メトロセブンに関する主な経過について

年	月	内 容
平成 7 年	11 月	東京都知事へ要請活動 ※以後、平成 10 年度まで継続実施
平成 9 年	4 月	エイトライナー促進協議会と連携宣言
平成 10 年	1 月	「足立区公共交通整備基本計画」で、メトロセブンを今後優先して整備促進を図って行くべき路線として位置づけ
	8 月	エイトライナー・メトロセブン合同促進大会及び大臣への要請活動 ※以後、平成16年度まで継続実施
	10 月	東京都知事へ要請活動
	11 月	都の要望路線として、要望順位 I（鉄道網充実のため整備すべき路線）に位置づけ
平成 11 年	8 月	運輸大臣へ要請活動
平成 12 年	1 月	運輸政策審議会答申第 18 号 区部周辺部環状公共交通が B 路線と位置づけ（B 路線：今後整備を検討すべき路線）
	8 月	区部周辺部環状公共交通都区連絡会設置
平成 13～14 年度		地下鉄としての導入可能性の検討
平成 15～16 年度		地上系システムの導入可能性の検討
平成 17～18 年度		地下鉄・地上系交通システムの比較検討
平成 19～20 年度		地下鉄整備における段階的整備の区間分割及び整備順序案の検討
平成 21～23 年度		コスト縮減策や運行計画の深度化、需要予測、費用便益分析、収支採算性の検討
平成 23 年	12 月	「足立区総合交通計画」にメトロセブン整備促進を位置づけ
平成 24 年	1 月	18 号答申フォローアップ調査自治体ヒアリング（関東運輸局）
平成 24 年度		地下鉄整備事業費の精査や技術開発等を見据えてのコスト縮減策の検討
平成 25 年度		技術開発を見据えた輸送システム整備の検討や過年度調査結果の確認及び整理
平成 26 年度		過年度の調査結果及び更なるコスト縮減策、次期答申を見据えた考察を整理
平成 27 年	3 月	国土交通大臣、東京都知事へ要請活動
平成 28 年	4 月	交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」 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）が、「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」に位置づけられた。
平成 30～令和 2 年度		メトロセブンに係る中量軌道の課題整理、システム検討
令和 2～3 年度		区部周辺部環状公共交通都区連絡会を 書面開催（新型コロナウイルスの影響）
		環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会総会を 書面開催（新型コロナウイルスの影響）
令和 4 年度		区部周辺部環状公共交通都区連絡会を WEB 開催（新型コロナウイルスの影響）
		環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会総会を 書面開催（新型コロナウイルスの影響）