

総合交通対策調査特別委員会 報告資料

令和5年8月22日

| 報告事項件名 | 頁 |
|---|----|
| (1) 多様な交通手段の導入に向けた取組状況について | 2 |
| (2) 【追加】足立区総合交通計画から地域公共交通計画への移行について | 9 |
| (3) 足立区総合交通計画中間検証及び足立区地域公共交通計画策定支援業務 委託の公募型プロポーザル方式による事業者の決定について | 13 |
| (4) 花畑周辺地域におけるバスの試験運行について | 17 |
| (5) はるかぜ3号（西新井・舎人線）の廃止予定について | 23 |
| (6) 北千住線（北千01・北千02系統）の廃止予定について | 25 |
| (7) つくばエクスプレスと日暮里・舎人ライナーの輸送実績について | 27 |
| (8) 六町駅周辺自転車駐車場の整備計画について | 29 |
| (9) 自転車走行環境整備の取組状況について | 32 |
| (10) メトロセブンの整備促進に向けた取組状況について | 36 |

(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8月22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>入谷・鹿浜地区におけるバス以外の多様な交通手段の導入に向けた取組状況について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 これまでの経緯（別紙1参照 P4～5）</p> <p>(1) 平成30年に区内全域で実施した「交通に関する意識調査」の結果、入谷・鹿浜地区は不便を感じる方の割合が高いことが分かった。</p> <p>(2) 令和元年11月に改定した足立区総合交通計画において、入谷・鹿浜地区は、バス以外の「多様な交通手段の導入」を検討する地区に位置付けている。</p> <p>(3) 令和3年度から町会・自治会へのヒアリングへ着手し、令和4年度は入谷・鹿浜地区にお住まいの方を対象に「公共交通の利用等に関するアンケート調査」を実施した。</p> <p>(4) デマンドタクシーを導入している他自治体や近隣のタクシー事業者へのヒアリングを行い、実証実験内容の検討を進めている。</p> <p>2 デマンドタクシーに関する意見等について</p> <p>(1) 地域の方から挙げられた意見（アンケート調査等）</p> <p>ア どの世代も利用しやすいものにしてほしい。</p> <p>イ 電話だけではなく、アプリでも予約できるようにしてほしい。</p> <p>ウ タクシースタイルなら運賃は1台あたりとしてほしい。</p> <p>エ 公平となるよう遠距離の場合は運賃を高くすべき。</p> <p>オ 高齢者などは運賃を安くしてほしい。</p> <p>(2) タクシー事業者から挙げられた意見</p> <p>ア 乗務員が混乱しないように料金体系はシンプルにすべき。</p> <p>イ 既存のタクシーアプリでも配車可だが、精算方法が課題である。</p> <p>ウ 8時～9時は電話予約が多く、オペレーターにつながりづらい。</p> <p>(3) 本格運行している他自治体からの助言</p> <p>ア 利用時間や料金など周辺の公共交通に影響が出ないようにすべき。</p> <p>イ 公平性を保つために利用回数に制限をかけたほうが良い。</p> <p>ウ 利用者数と公費負担は比例関係にあり、バランスを取るべき。</p> |

3 デマンドタクシー実証実験の概要（案）について

2で挙げられた意見等や他自治体の事例を参考に、令和6年6月の実証実験開始に向け、以下のとおり検討を進めている。

(1) 実証実験の目的

交通不便度の高い入谷・鹿浜地区を対象にデマンドタクシーの実証実験を行い、その利用状況や既存の公共交通に与える影響等を調査し、足立区におけるデマンドタクシー導入の有効性や課題等を検証する。

(2) 実証実験の概要（案）

別紙2のとおり（P6参照）

(3) 想定の利用者数

他自治体の実証実験では、1か月あたり地域人口の約4.0%の利用者数となったことから、それを参考に入谷・鹿浜地区の人口（約43,000人）で算出し、1,720人/月を想定の利用者数とする。

(4) 共通乗降場候補について

令和4年度に実施した「公共交通の利用等に関するアンケート調査」結果をもとに、地域の方が日常利用する施設等を対象とした25か所を候補地とする（別紙3、4参照 P7～8）。

4 今後の予定について

令和6年1月から参画事業者募集を開始できるよう、詳細な制度設計や事業者ヒアリングを進め、実証実験の予算化を図っていく。

～アンケート結果をお知らせします～



足立区交通対策課
03-3880-5718



足立区では、平成30年に実施した交通に関する意識調査を基に改定した足立区総合交通計画（令和元年11月）に基づき、交通不便の解消に向けた取り組みを実施しています。

入谷地区・鹿浜地区は…

▶ 交通不便度は高い

| H30「交通に関する意識調査」 外出の移動時に不便を感じる割合 | |
|------------------------------------|---------------|
| 52% | 鹿浜周辺地区（区内1位） |
| 41% | 入谷周辺地区（区内4位） |
| . | . |
| 25% | 綾瀬周辺地区（区内最下位） |

▶ バス路線はある程度充足

便数等に課題はあるものの

西新井駅 竹ノ塚駅
赤羽駅 川口駅 等

多方面へバスでの移動が可



バス以外の「多様な（新たな）交通手段の導入」を検討する地区に位置づけ

1 ヒアリングから見た両地区の特性

(1) 町会・自治会等

- ア 買い物や通院等、日常の外出先が広く点在している
- イ 自家用車を所有しているため、公共交通の利用頻度が少ない
- ⇒ バス型の運行では運行距離が長くなり、定時制や採算性が悪い

(2) タクシー事業者

- ア 両地区では、迎車料金込で1,500円を超えないような近場利用が多い
- イ 運転士は歩合制のため、待機時間が多いと仕事にならない



入谷・鹿浜地区では、
利用したい方が、利用したい時に予約をして、
自宅等から共通乗降場まで乗車できる、デマンド交通の導入検討を進めます

↑ 両地区内の公共施設や商業施設、医療機関、主要なバス停・駅を想定



- Q 片道運賃は？
- A 他自治体の事例を参考に、バスとタクシーの中間（大人1人あたり 300円～500円程度）を想定しています

2 公共交通の利用等に関するアンケート調査（R4.12～R5.1実施）

調査票はこちら



町会・自治会に未加入の方や幅広い世代の方から意見や要望を聞き取るため、入谷・鹿浜両地区において、ポスティング方式によるアンケートを実施しました。

回答率

入谷：21.7%（217回答）

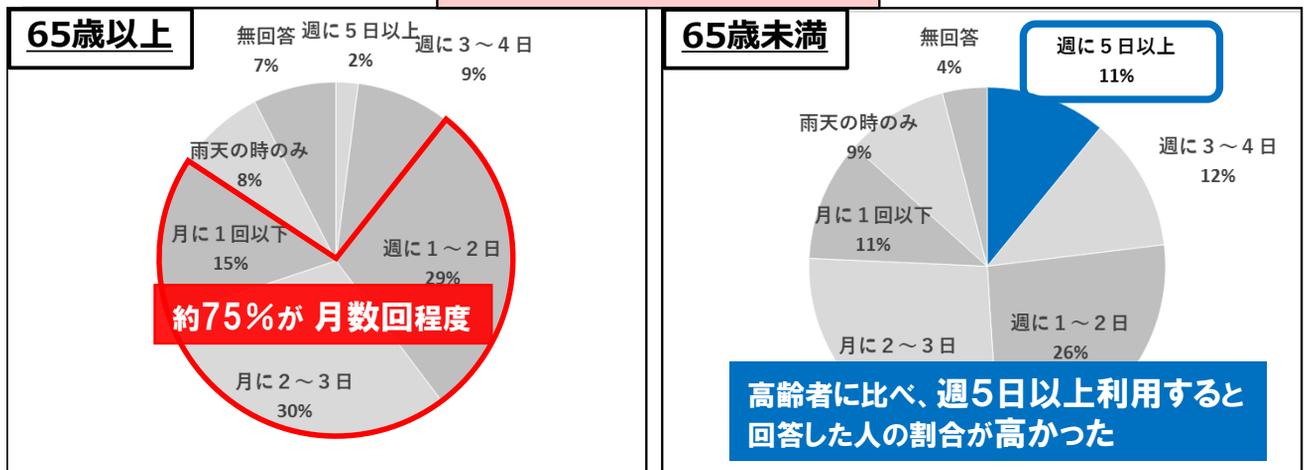
鹿浜：20.1%（603回答）

▶ 両地区とも「**利用したい**」が**55%以上**

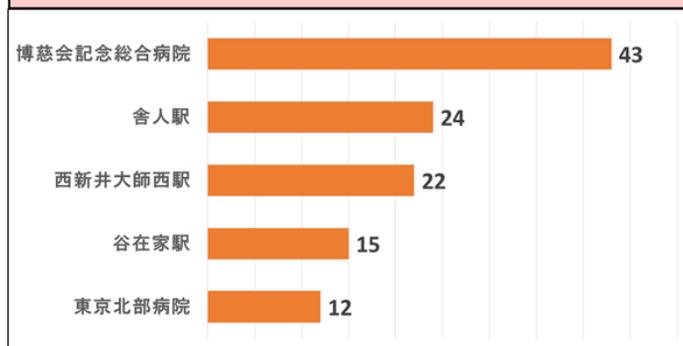
▶ 「わからない」との回答も

今は困っていないが、**免許返納後や年を重ねた後利用したいという方が多い**

新たな交通手段の利用頻度



新たな交通手段を利用して行きたい目的地



その他、地区外の駅（西新井駅、赤羽駅）等に行きたいとの回答も見られました

主な自由意見

<肯定的>

- ① 新たな交通手段があれば**今後免許返納を検討したい**
- ② **子を車で送迎しているためぜひ検討をお願いしたい**

<否定的>

- ① **すでに移動手段を確立しているため特に需要は感じない**
- ② **乗換えが必要な設定では不便な乗り物でしかない**

3 今後のスケジュール

| | 年月 | 内容 |
|------|--------|-----------------------|
| 令和5年 | 4月～7月 | 実証実験内容の検討 |
| | 8月～12月 | 制度設計(精査)、事業者ヒアリング |
| 令和6年 | 1月～3月 | 事業者募集 |
| | 4月以降 | 周知・PR、短期間の実証実験(3か月程度) |

(1) 実証実験期間

令和6年6月～令和6年12月 (6か月程度)

想定の利用者数

他自治体の事例を参考に、**1日あたり、70人程度**の利用を想定

(2) 運行事業者

実証実験に参画を希望したタクシー事業者
(入谷・鹿浜地区に営業所等がある事業者に限る)

(3) 事業者補助形式

運賃差額補助 (運賃差額+事務手数料3%を区が事業者へ支払う)

※ 足立区の福祉タクシーと同様の率

(4) 利用対象者

足立区に住民登録があり、入谷一丁目～入谷九丁目、鹿浜地区町会・自治会連絡協議会管内にお住まいの方 (中学生以下は保護者同伴)

(5) 運行区域

入谷一丁目～入谷九丁目、鹿浜地区町会・自治会連絡協議会管内の自宅もしくは共通乗降場間 (舎人区民事務所など一部施設を除く)

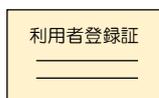
(6) 利用可能時間

8:00～17:00 日曜・祝日は除く

- ※ 周辺の公共交通への影響 (朝タラッシュを外す)、医療機関や公共施設の営業時間を考慮
- ※ 近隣の医療機関は、8:30もしくは9:00から受付・診療開始が多い

(7) 利用方法

①利用者情報の登録



②利用の直前に電話やアプリで予約



③乗車時に利用者登録証を提示



※ 決済方法等の詳細については、今後タクシー事業者と調整

(8) 利用料金 (一般の方)

- 1人単位ではなく、1台1回あたりの料金
- 交通弱者への割引は今後検討
- 日時指定予約料 (約500円) は別途利用者負担

| 通常運賃+迎車料金 (メーターの額) | 利用料金 (1回あたり) |
|-----------------------|-----------------|
| 2,000円未満 | 500円 |
| 2,000円以上 | 1,000円 |

【概ねの通常料金 (迎車料込)】

入谷二丁目～博慈会記念病院 約4.5km 片道約2,300円
鹿浜二丁目～西新井大師西駅 約2.5km 片道約1,500円

| No. | 乗降場名 | 主要な周辺施設 | 距離 |
|-----|----------------------------|---------------------------------------|--------------|
| ① | 舎人駅 | とねり内科 | 220m |
| ② | 舎人公園駅 | 舎人公園 | 目の前 |
| ③ | 谷在家駅 | 大川クリニック | 250m |
| ④ | 西新井大師西駅 | 江北クリニック ベルクス 西新井西店 | 130m 110m |
| ⑤ | 入谷三丁目バス停 （竹の塚・赤羽方面） | 北足立生協診療所 | 170m |
| ⑥ | 入谷町バス停 （川口方面） | | |
| ⑦ | 椿二丁目バス停 （区役所・西新井・王子方面） | 椿 1 丁目内科クリニック | 60m |
| ⑧ | 博慈会記念総合病院 | 鹿浜バス停 （西新井・赤羽・川口方面） | 100m |
| ⑨ | 東京北部病院 | 東京北部病院バス停 （北千住・女子医大・日暮里方面） | 目の前 |
| ⑩ | 並木クリニック | 鹿浜中学校前バス停（西新井方面） 鹿浜五丁目団地バス停（北千住方面） | 目の前 60m |
| ⑪ | 都市農業公園 | 鹿浜都市農業公園バス停 （西新井方面） | 目の前 |
| ⑫ | 北鹿浜公園 | | |
| ⑬ | コモディイダ舎人店 | 武井内科クリニック | 210m |
| ⑭ | マルエツ足立入谷店 | | |
| ⑮ | 西友加賀鹿浜店 | いりえクリニック | 80m |
| ⑯ | コモディイダ鹿浜店 | | |
| ⑰ | ロイヤルホームセンター足立鹿浜 | | |
| ⑱ | 入谷住区センター | | |
| ⑲ | 地域包括支援センター入谷 | 足立入谷郵便局 | 180m |
| ⑳ | 舎人区民事務所・舎人センター | ベルクス 足立古千谷店 | 270m |
| ㉑ | 加賀住区センター（東側） | なかじま整形外科小児科クリニック | 150m |
| ㉒ | 地域包括支援センター鹿浜 | | |
| ㉓ | 足立福祉事務所西部福祉課 ・押皿谷住区センター | | |
| ㉔ | 鹿浜区民事務所・鹿浜センター | | |
| ㉕ | 鹿浜いきいき館 | | |

※R4に実施したアンケート結果に基づき上記を設定。今後増減の可能性あり

入谷・鹿浜地区 共通乗降場候補位置図

別紙 4

【交通結節点】

- ① 舎人駅
- ② 舎人公園駅
- ③ 谷在家駅
- ④ 西新井大師西駅
- ⑤ 入谷三丁目バス停
- ⑥ 入谷町バス停
- ⑦ 椿二丁目バス停

【医療施設】

- ⑧ 博慈会記念総合病院
- ⑨ 東京北部病院
- ⑩ 並木クリニック

【公園】

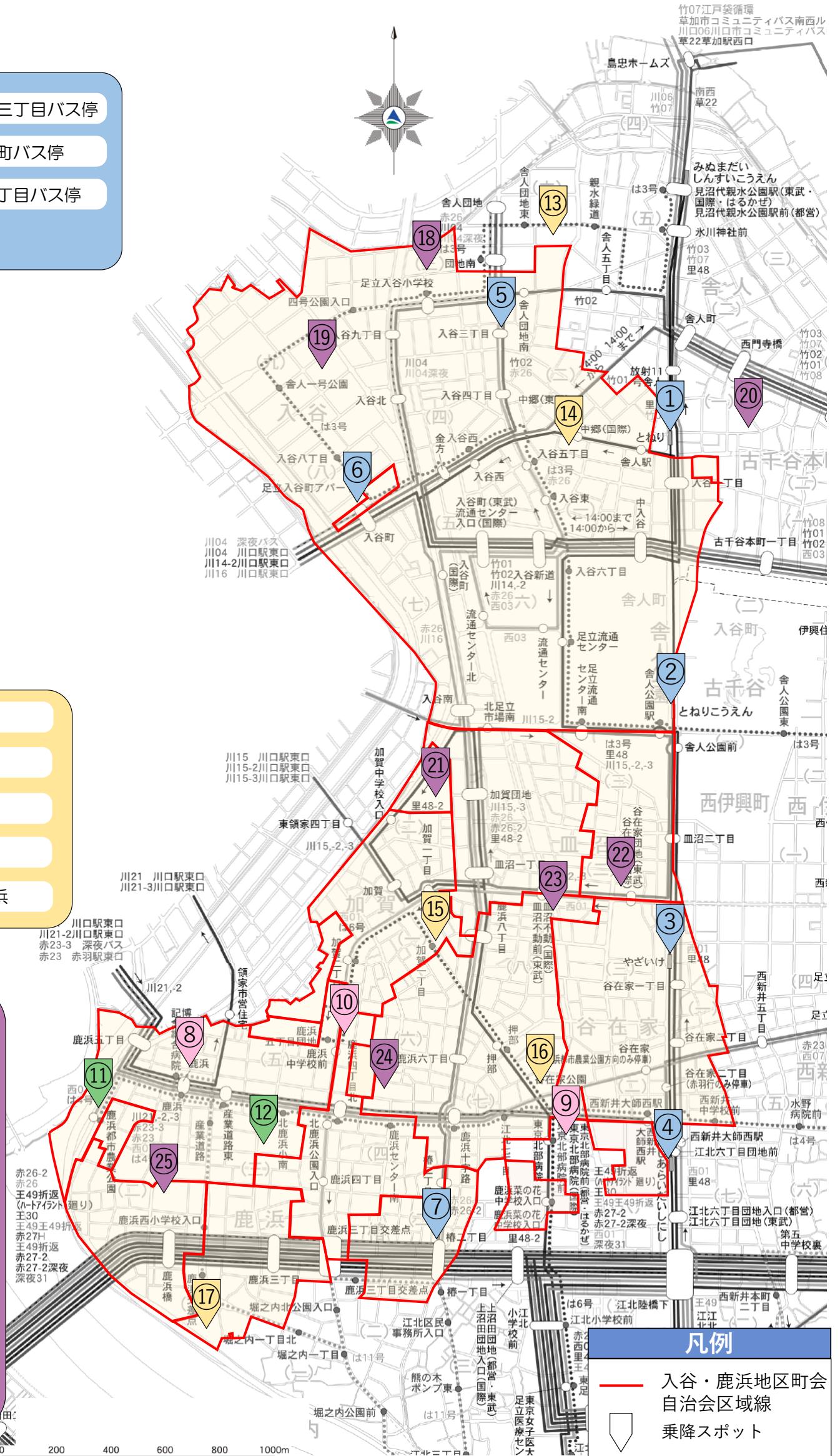
- ⑪ 都市農業公園
- ⑫ 北鹿浜公園

【商業施設】

- ⑬ コモディイダ舎人店
- ⑭ マルエツ足立入谷店
- ⑮ 西友加賀鹿浜店
- ⑯ コモディイダ鹿浜店
- ⑰ ロイヤルホームセンター足立鹿浜

【公共施設】

- ⑱ 入谷住区センター
- ⑲ 地域包括支援センター入谷
- ⑳ 舎人区民事務所
・舎人センター
- ㉑ 加賀住区センター
- ㉒ 地域包括支援センター鹿浜
- ㉓ 足立福祉事務所西部福祉課
・押谷谷住区センター
- ㉔ 鹿浜区民事務所
・鹿浜センター
- ㉕ 鹿浜いきいき館



総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年8月22日

| | |
|-------|--|
| 件名 | 【追加】足立区総合交通計画から地域公共交通計画への移行について |
| 所管部課名 | 都市建設部交通対策課 |
| 内容 | <p>令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法という。）」の改正に伴う、足立区総合交通計画から地域公共交通計画への移行について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 活性化再生法改正の要旨について</p> <p>(1) 法改正の背景</p> <p>ア 近年の人口減少や、慢性的な運転士不足、コロナ禍による公共交通利用者の減少による経営状況の悪化などにより、全国的に公共交通を維持していくことも、非常に困難な状況になりつつある。</p> <p>イ 上記を踏まえ、新たに「住民が主体となって公共交通を考え、さらには運営にも関わるといった積極的・継続的関与を行うことが、地域公共交通の持続可能性の確保の観点からも必要」と法の基本方針に位置付けられることとなった。</p> <p>(2) 輸送資源の総動員等による移動手段の確保</p> <p>持続可能な移動手段確保のため、下記のメニューを充実させる。</p> <p>ア 全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務化」</p> <p>イ 従来の鉄道やバスなどの既存公共交通機関を最大限に活用</p> <p>ウ 必要に応じて、スクールバスや病院・商業施設等の民間事業者による送迎サービスなどの輸送資源についても、計画に位置付け</p> <div data-bbox="400 1473 1406 1850" style="text-align: center;"> </div> <p>(国土交通省 HP より)</p> |

2 改善基準告示によるバス路線への影響について（別紙1 P11参照）

令和6年4月から適用される改善基準告示により、以前から、長時間労働になりやすい運転士の労働時間や休憩時間等が見直され、労働環境の改善が図られることとなる。

バス事業者は給与面や福利厚生などの待遇を改善し、運転士の募集を行っているものの、応募が極めて少ない状況が続いており、現体制では現在と同様の便数の運行が困難となるため、やむを得ず、全国的に減便や路線の廃止を進めている（運輸業界で2024年問題と言われている）。

3 地域公共交通計画への移行について

以上の社会情勢の変化を踏まえて、足立区総合交通計画の中間検証を実施するとともに、令和7年3月の策定に向け、多様な人の移動を支える持続可能な地域公共交通のあるべき姿について検討を進めていく（別紙2 P12参照）。

| | 実施内容 |
|-------|--|
| 令和5年度 | ア 足立区総合交通計画の中間検証 イ 移動実態把握等の基礎調査 ウ 地域主導型交通支援制度の検討 |
| 令和6年度 | ア 活性化協議会の開催（4回程度） イ パブリックコメント |

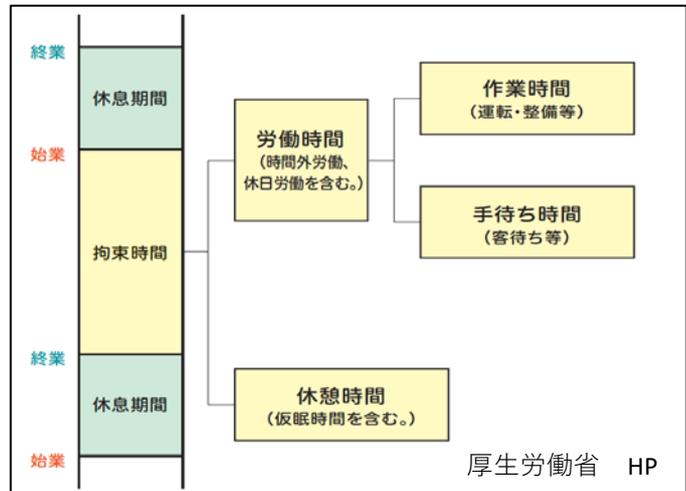
1 改善基準告示とは

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（＝改善基準告示）」は、自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図るため、拘束時間、休息時間、運転時間等の基準を定めているもの。



2 拘束時間と休息期間

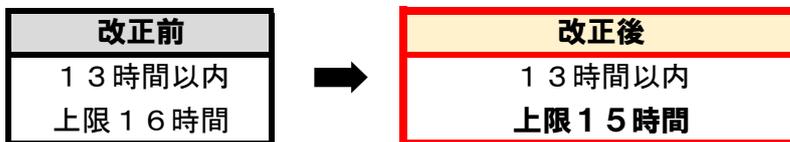
拘束時間とは、労働時間と休憩時間の合計時間。始業時刻から終業時刻までの使用者に拘束される全ての時間



3 主な改定ポイント

ア 1日の拘束時間

1日の拘束時間は13時間以内とし、これを延長する場合であっても、上限は15時間にすること。



イ 1日の休息期間

1日の休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回ってはならない。

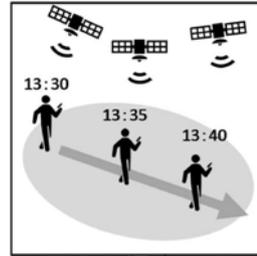


1 ビッグデータを活用した移動実態把握

新型コロナウイルス感染症が5類に移行後、新たな生活様式が定着した区民の移動実態を把握する。今回は、**ビッグデータ**を活用・分析し、不足する部分を既存のパーソントリップ調査等で補いながら、区民の移動実態を客観的な視点で可視化していく。

ビッグデータ

携帯電話基地局データ、GPS データ等によりどこからどこへ移動したか等、行動履歴や、行動範囲が長期間把握することができる。



(国土交通省 HP)

2 新たな地域主導型交通の導入支援制度

持続可能な移動手段の確保や交通不便の解消に主体的に取り組む、区内の企業や団体、町会・自治会等を対象とした支援制度を導入（世田谷区、目黒区等で導入済）

世田谷区 砧地区

路線バスとは違い、運行ルートが固定されず、利用者の予約状況に応じて、乗降地点間を運行する乗合交通。実証実験は自治体で運行経費を負担するが、最終的には地域主体での運用を目指している。

砧 大蔵 コミュニティ交通ニュースVol.2

予約制乗合ワゴン 実証運行

2023.5.1 スタート !!



松戸市 グリーンスローモビリティ

交通施策ではなく、高齢者の外出支援や社会参加、コミュニケーションのツールとして導入。運行は地域の方が行い、比較的交通量が少ない公道を、時速20km未満で走行する。



横浜市 地域交通サポート事業

高低差のある横浜市では、買い物や通院などの利用で移動する際に、交通手段確保を希望する主体的な団体に対して「横浜市地域交通サポート事業」を導入している。

実証実験後に本格運行している事例も多く、先進的な取組が多い。

横浜市地域交通サポート事業

既存バス停から、自宅まで遠い等普段の生活の移動にお困りの方はいらっしゃいますか？
なぜ、バスがないの？
お出かけが大変

地域交通サポート事業による交通問題解決
ご近所との交流が増えた
お買い物便利になった

横浜市地域交通サポート事業は、生活に密着した地域交通の導入に向け、地域主体的な取組がスムーズに進むよう、活動に対して様々な支援をしています。

地域交通を確保するための様々な手段

| 検討の種類 | 車種 | 各種データ | 利用者の目安 |
|--|------|---|--------|
| 道路運送法による事業許可を得た交通事業者（緑ナンバー）による運行の検討 | 大・中型 | ①5.5m ②9~11m ③2.3~2.5m ④約6万円/日 | 250人/日 |
| | 小型 | ①5.1m ②7m, 2.1m ③約6万円/日 | |
| 道路幅等の状況に応じて、車両を検討します。乗合交通として一定の需要が見込める必要があります。 | ワゴン型 | ①4.3m ②5.4m, 1.9m ③約4万円/日 | 130人/日 |

交通事業者による運行が難しい...

| | | | |
|---|-----------|---|----------|
| 道路運送法による事業許可を要しない方法による運行の検討 | ボランティアバス | 地域の共助により、移動手段を確保 地域のボランティアがバスの運営・運行を実施 | 10~20人/日 |
| 小規模需要に対応するため、地域の共助や民間と連携した地域の移動手段の確保を検討します。 | 地域貢献 送迎バス | 商業施設等が運行する送迎バスの空席を活用 協働いただける企業がバスを運行 | |

※①運行するために必要な最小運送機具の目安 ②バスの長さ、幅の目安 ③運行経費の目安

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年8月22日

| | |
|-------|--|
| 件名 | 足立区総合交通計画中間検証及び足立区地域公共交通計画策定支援業務委託の公募型プロポーザル方式による事業者の決定について |
| 所管部課名 | 都市建設部交通対策課 |
| 内容 | <p>足立区地域公共交通計画策定等業務委託プロポーザル選定委員会における審査の結果、以下の事業者を契約の相手方として特定したので報告する。</p> <p>1 特定した相手方</p> <p>(1) 事業者名 セントラルコンサルタント株式会社 (代表者 取締役専務執行役員 東京事業本部長 中田 健一)</p> <p>(2) 所在地 東京都中央区晴海二丁目5番24号</p> <p>2 業務名</p> <p>足立区総合交通計画中間検証及び足立区地域公共交通計画策定支援業務委託</p> <p>3 業務内容 (R5～6年債務)</p> <p>(1) 令和5年度</p> <p>ア 現計画の中間検証 (成果や実績と課題の把握)</p> <p>イ 最新のパーソントリップ調査やビックデータ等の分析・解析</p> <p>ウ 地域主導型交通支援制度の検討</p> <p>(2) 令和6年度</p> <p>ア 地域公共交通計画 (案) の作成</p> <p>イ 計画案の審議等を行う活性化協議会の運営支援 (年4回程度開催)</p> <p>4 申込事業者数</p> <p>10事業者</p> <p>5 提案価格 (提案限度額1,600万円)</p> <p>15,145,900円 (税込)</p> <p>6 業務期間</p> <p>令和5年9月1日から令和7年3月19日まで (予定)</p> |

7 特筆すべき提案概要、評価した理由・ポイント

- (1) 現状の課題把握が的確であり、それに対する分析や、解決するための提案内容が充実していた。
- (2) 資料作成力が高く、表形式での見せ方や表現方法に工夫があった。
- (3) ビッグデータ以外の複数データとの組み合わせにより、足立区の人々の流動を多角的に分析・解析し、現在の交通需要等を把握して、客観的な視点で計画を作成することが期待できる。

8 特定までの経緯

(1) 公募期間

令和5年5月8日から令和5年5月19日まで

(2) 選定委員会

ア 委員会開催状況

| | 開催日 | 内 容 | 審査事業者数 |
|-----|-----------|----------------------------------|--------|
| 第1回 | 令和5年4月28日 | 選定方法や評価項目等の確認 | — |
| 第2回 | 令和5年6月14日 | 第一次選考（参加表明書の審査、評価） | 10事業者 |
| 第3回 | 令和5年7月28日 | 第二次選考（提案書、プレゼンテーション、質疑対応等の審査、評価） | 7事業者 |

イ 委員構成（計5名）

| 種別 | 役 職 等 |
|-------|-------------------------------|
| 学識経験者 | 東洋大学国際学部教授 （専門：都市交通計画） |
| 学識経験者 | 東京電機大学理工学部教授 （専門：都市交通システム） |
| 学識経験者 | 流通経済大学経済学部教授 （専門：公共交通全般） |
| 区 民 | 足立区総合交通計画 推進会議委員 |
| 区職員 | 都市建設部都市建設課 |

ウ 審査項目及び審査結果（別紙参照 P16）

（ア）提案書提出者選定結果（第一次）

参加表明書を審査し、プロポーザル方式実施基準のとおり、10事業者から上位7事業者を選定した。

(イ) 提案書特定結果 (第二次)

提案書、プレゼンテーション、質疑対応等を評価し、1事業者を特定した。

9 その他

(1) 令和5年8月中 特定事業者との業務内容精査

(2) 令和5年8月下旬 契約 (予定)

(ア) 提案書提出者選定結果 (第一次)

| 評価項目 | 配点 | A | B | C | D | E | F | G | H | I | J |
|---------|----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 経営状況 | 10 | 10 | 8 | 10 | 8 | 10 | 10 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 業務遂行力 | 20 | 19.6 | 19.6 | 18.8 | 12.8 | 16.0 | 20.0 | 15.2 | 19.6 | 16.8 | 19.6 |
| 業務執行技術力 | 20 | 18.2 | 18.2 | 16.4 | 15.2 | 14.8 | 15.6 | 13.2 | 15.6 | 16.0 | 17.6 |
| 合計 | 50 | 47.8 | 45.8 | 45.2 | 36 | 40.8 | 45.6 | 36.4 | 45.2 | 42.8 | 47.2 |

(イ) 提案書特定結果 (第二次)

| 評価項目 | 評価の視点 | 配点 | A | B | C | F | H | I | J |
|------------------|-------------------------------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 業務理解度 | 業務の理解度は十分か | 75 | 66 | 66 | 60 | 57 | 60 | 54 | 66 |
| | 地域公共交通等の計画に対する高い専門性を有するか | 75 | 63 | 57 | 54 | 57 | 51 | 51 | 66 |
| 提案内容の的確性 | 現状と方向性を的確に把握し、足立区の課題が整理されているか | 75 | 60 | 60 | 54 | 51 | 57 | 51 | 66 |
| | 検討項目の内容は具体的で実現的なものか | 75 | 63 | 48 | 51 | 48 | 48 | 52 | 63 |
| | 採用する手法は妥当か | 50 | 36 | 32 | 34 | 30 | 28 | 36 | 36 |
| 費用対効果 | コストは妥当か | 25 | 22.5 | 21.0 | 17.5 | 15.0 | 12.5 | 12.5 | 19.0 |
| プレゼンテーション及びヒアリング | プレゼンテーションは論理的で説得力があるか | 50 | 40.0 | 40.0 | 32.5 | 35.0 | 37.5 | 35.0 | 35.0 |
| | 質問に対する的確かつ明快に答えられているか | 25 | 20.0 | 18.7 | 15.0 | 20.0 | 17.5 | 17.5 | 21.2 |
| | 資料作成力が十分に備わっているか | 50 | 44 | 42 | 38 | 40 | 40 | 40 | 42 |
| 合計 | | 500 | 414.5 | 384.7 | 356.0 | 353.0 | 351.5 | 349.0 | 414.2 |

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年8月22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>1 1便あたりの利用状況（別紙1参照 P19）</p> <p>(1) 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>(2) 令和5年6月の1便あたりの運賃収入は、微増しているものの、約876円と目標から大きくかい離している。</p> <p>2 乗降調査</p> <p>(1) センサーによる乗降調査 令和5年5月22日から7月20日までの60日間、センサー式乗降カウントシステムによる調査を実施した。</p> <p>(2) 職員による乗降調査 運行開始以来、定期的実施してきた職員による乗降調査について、(1)の期間中も平日と土曜日に実施した。 なお、今回の調査時に利用者から以下の情報を得ている。 「高齢の方は、花畑八丁目のバス停（花畑桑袋団地、保育所前）からシルバーパスで東武バス（谷01系統・竹14系統）に乗車、山王バス停で降車してベルクスモール足立花畑に向かい、帰りにのみブンブン号を利用する方も少なくない。」</p> <p>(3) 乗車割引証利用者に関する調査 令和5年1月より、運転手の協力を得て、乗車割引証利用者の乗車バス停を全便で記録している。</p> <p>3 乗降に関する検証 乗降調査等の結果を受けて、乗降に関する検証を実施した（別紙2～4参照 P20～22）。</p> <p>4 問題点・今後の方針</p> <p>(1) 問題点 4期（令和5年4月～9月）において収支率24%を満たすためには、残りの令和5年7月から9月までの期間中、1便あたりの運賃収</p> |

入が6月比1.5倍以上必要となり、これまでの利用状況から達成は極めて難しい状況にあると考えられる。

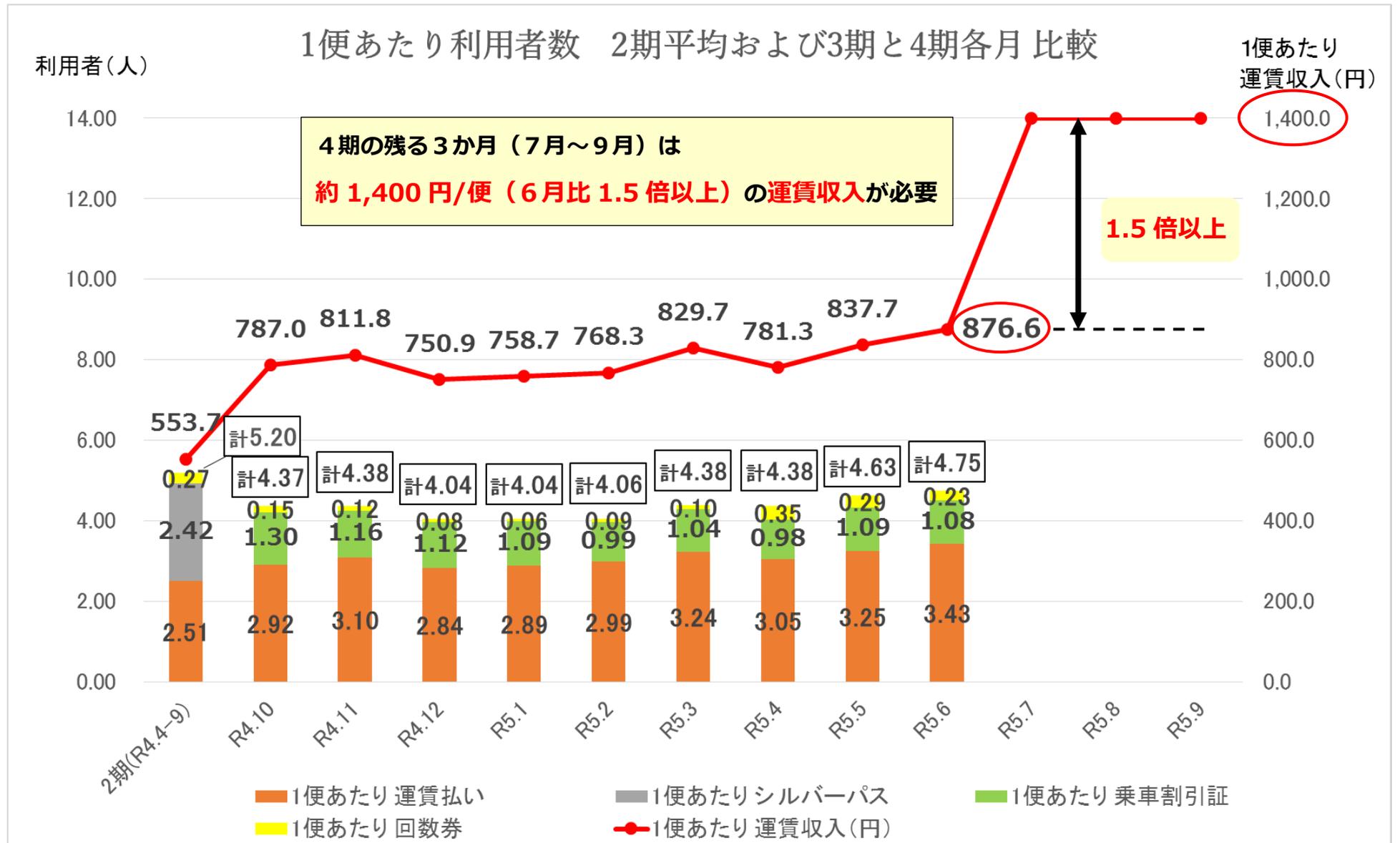
については、検証期間満了の令和6年3月をもって検証運行を終了する方向で、地域公共交通会議に諮る等、道路運送法の手続きに入る準備を進めていく。

(2) 今後の方針

約2年にわたる社会実験バスの利用実態や乗降調査から得られたデータに基づき、花畑周辺地域における交通不便の解消について、以下のとおり検討する。

ア 朝夕の通勤等利用が比較的多く、土日の需要も見込める元渕江公園以南のバス停を活用した既存路線の再編の可能性について、バス事業者を確認する。

イ 花畑桑袋団地から花畑五丁目までの地域は、高齢者を中心とした花畑五丁目への日常利用が主であり、近距離の需要であることからバス型の運行は不向きである。今後は、デマンド交通やグリーンスローモビリティのような少量輸送の移動手段について、導入手法も含め検討していく。

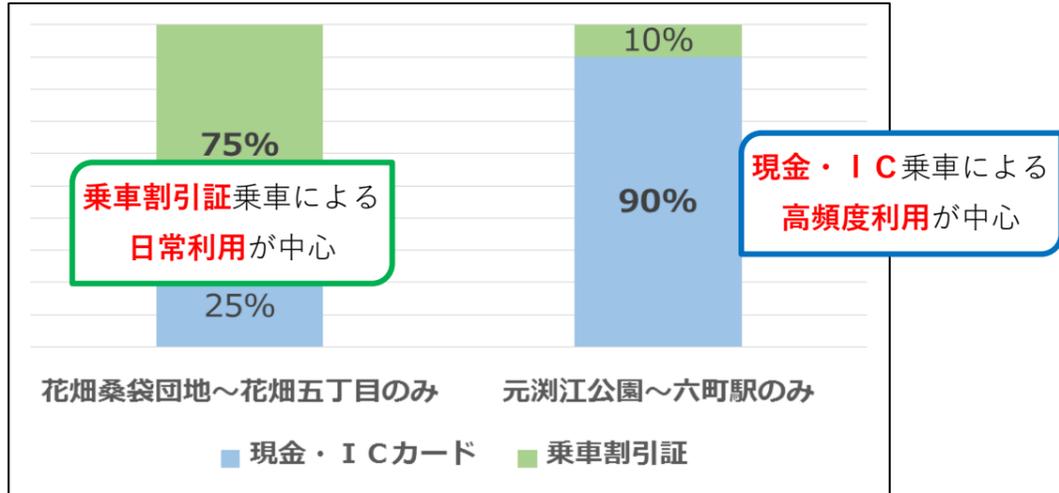


センサー式乗降カウント（5月22日～7月20日）と職員による乗降調査等を活用し、平日のブンブン号の利用動向について検証した（平日：往復計47便）。

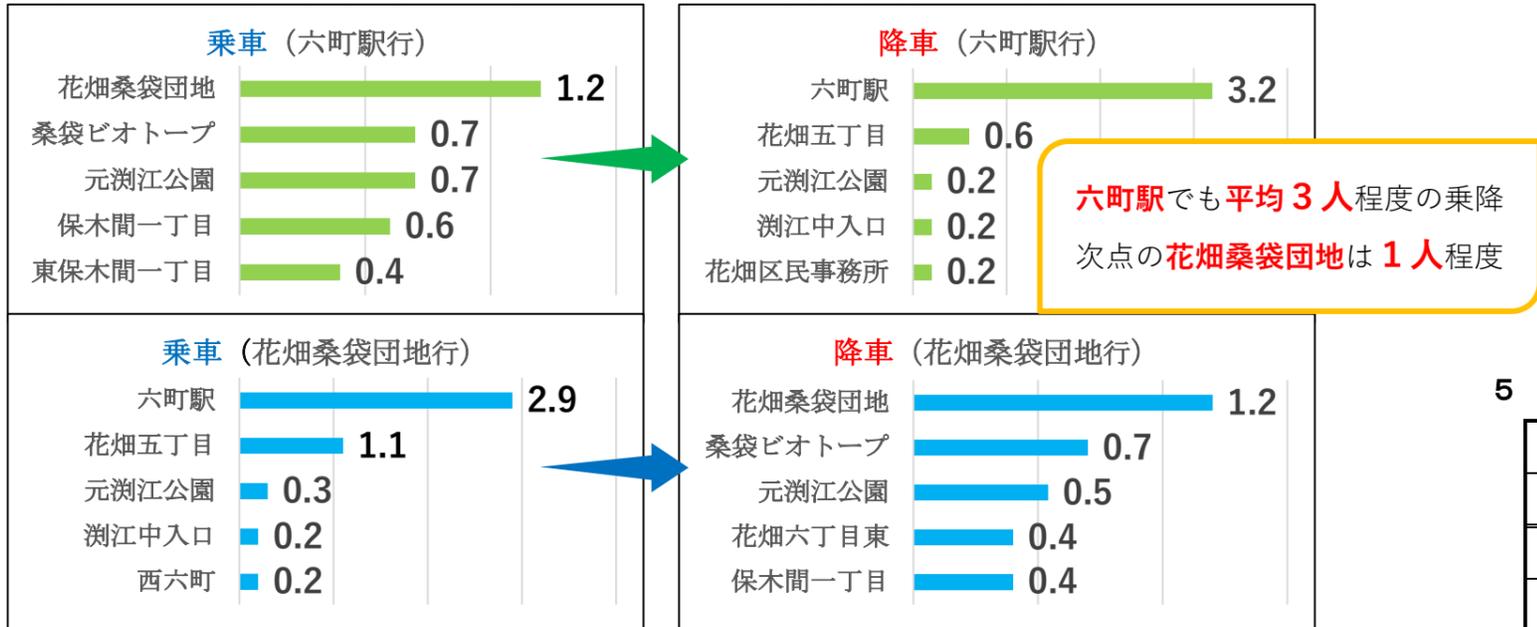
1 利用区間（花畑五丁目に主眼）

| 乗車バス停 | 降車バス停 | 割合（）内は期間内累計 |
|---------------------|---------------------|-------------------|
| 花畑桑袋団地 ～花畑北中学校入口 | 花畑五丁目 | 25% (536人) |
| | 文教大学～六町駅 | 75% |
| 六町駅～文教大学 花畑五丁目 | 花畑北中学校入口 ～花畑桑袋団地 | 60% 40% (953人) |

2 運賃区分（区間別）



3 乗車の多いバス停、降車の多いバス停（上位5か所：1便平均乗車・降車人数）

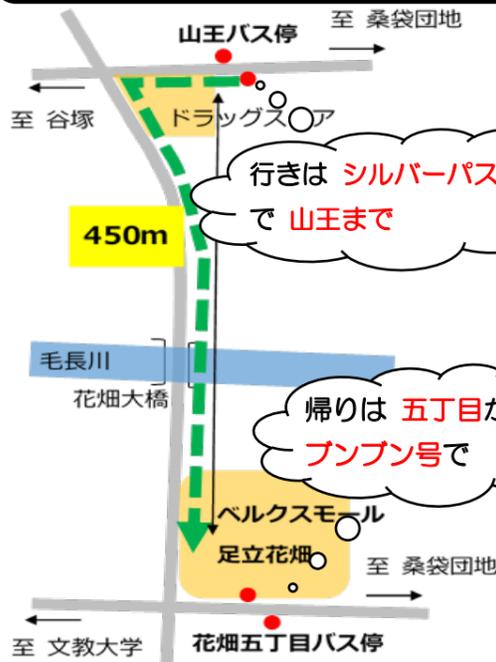


4 区間ごとの利用動向

花畑桑袋団地～花畑北中学校入口⇔花畑五丁目間

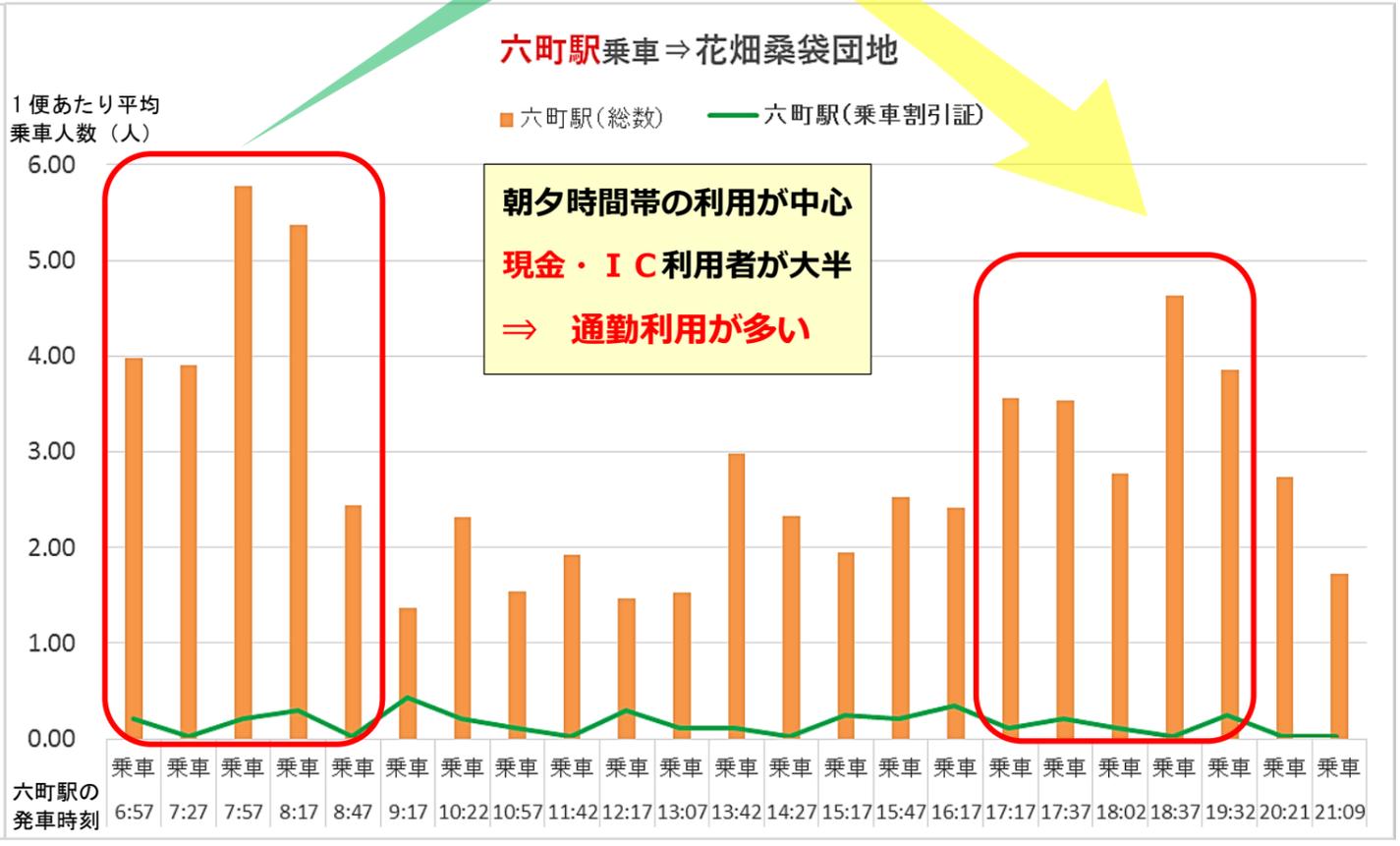
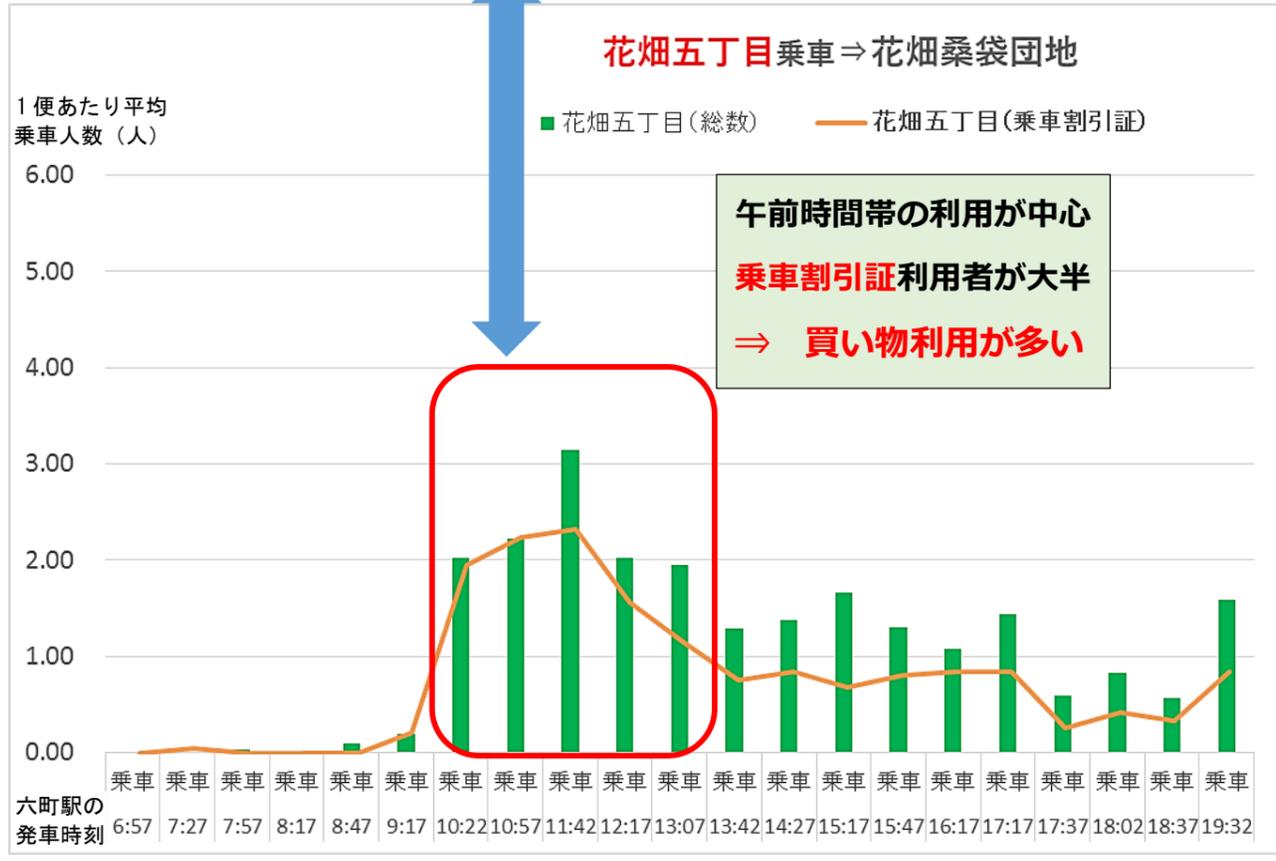
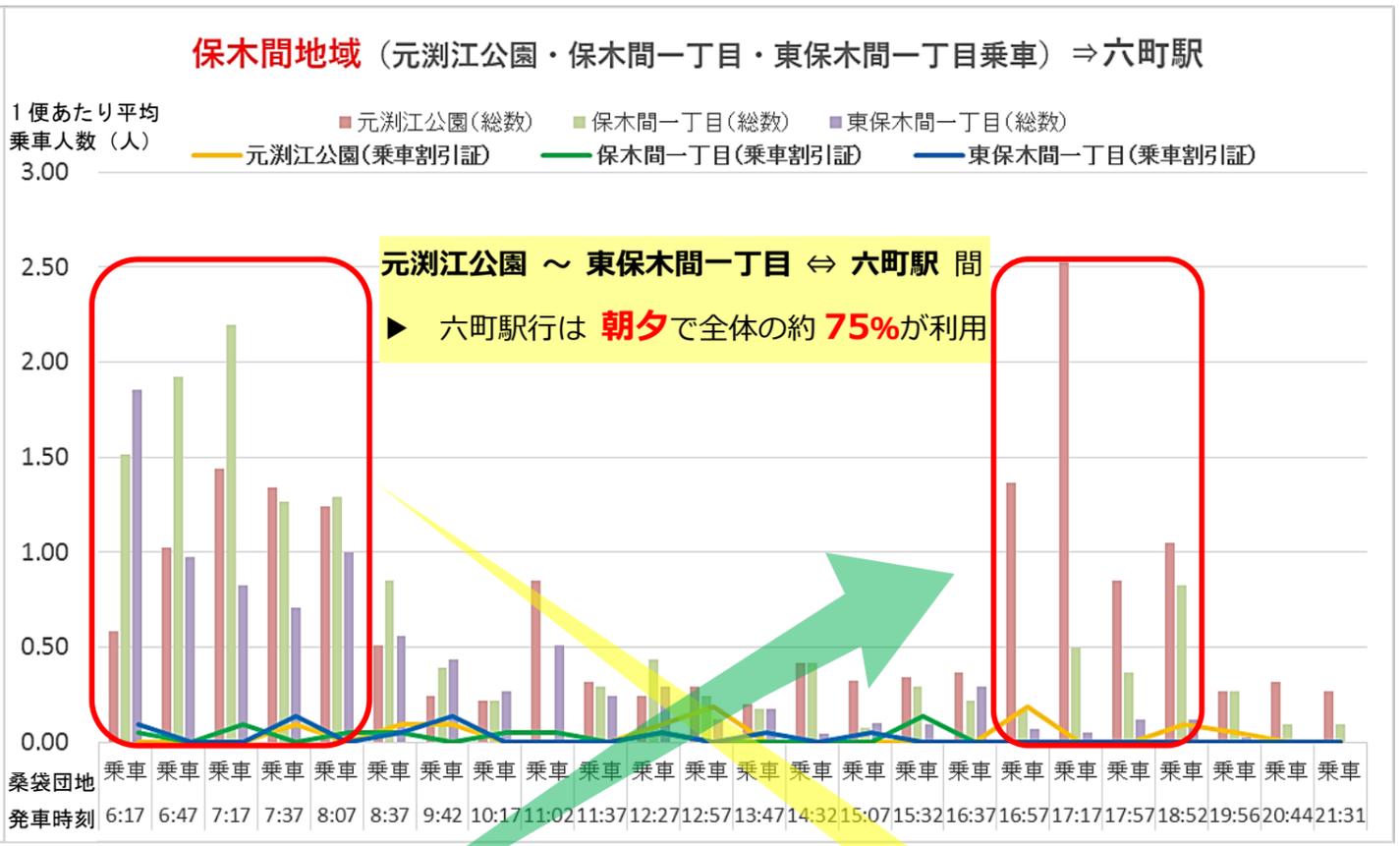
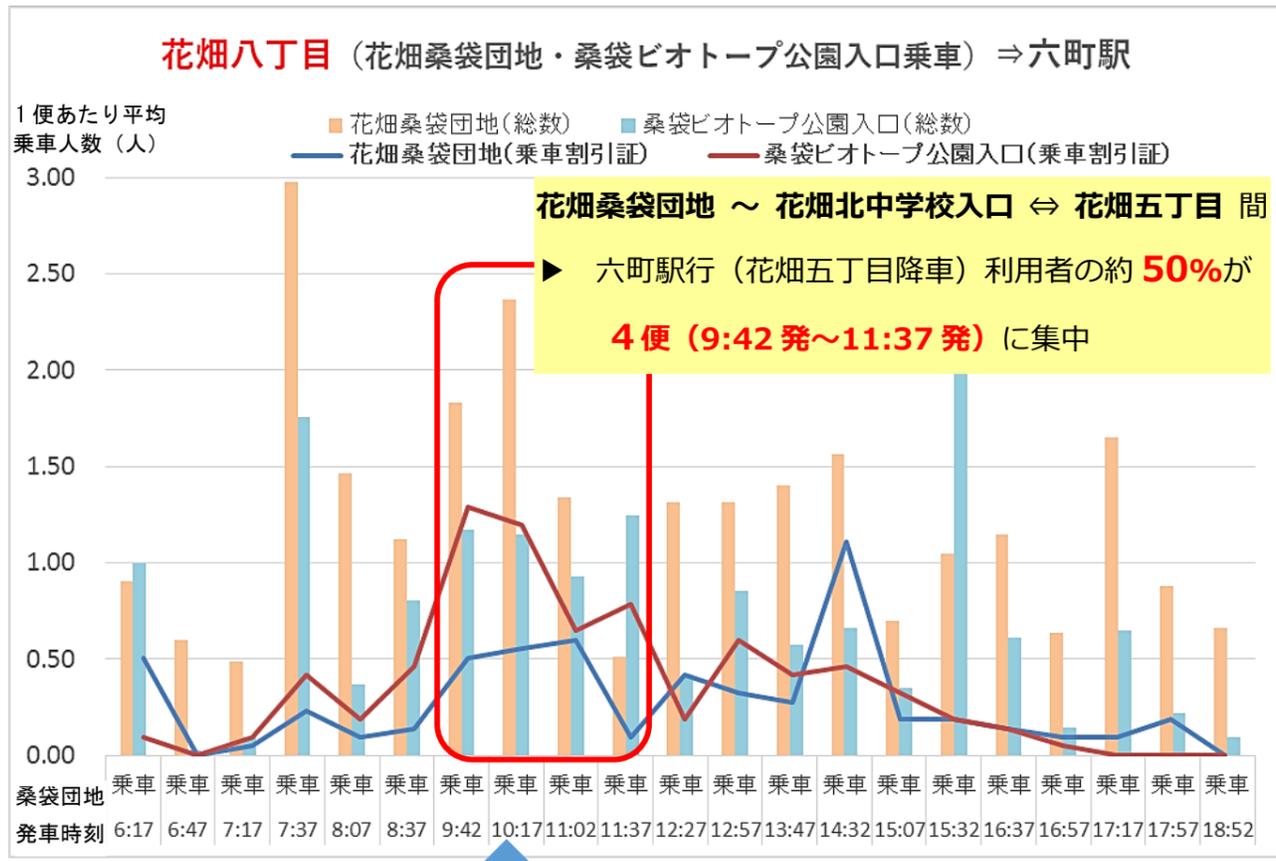
▶ 六町駅行（花畑五丁目降車）利用者の約50%が4便（9:42発～11:37発）に集中

短い区間で乗降数に約1.7倍の差
⇒ 利用者の声から下記の利用が想定される



5 利用の多い便、少ない便（なお、夜間の文教大学折返し便は3.1～0.6人）

| | | | | | | | |
|---------|------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|
| 花畑桑袋団地発 | 7:17 | 7:37 | 8:07 | 花畑桑袋団地発 | 13:47 | 15:07 | 16:37 |
| 1便平均（人） | 9.0 | 12.0 | 8.7 | 1便平均（人） | 3.7 | 2.9 | 3.9 |
| 六町駅発 | 7:57 | 11:42 | 17:17 | 六町駅発 | 6:57 | 8:47 | 9:17 |
| 1便平均（人） | 7.6 | 6.3 | 6.9 | 1便平均（人） | 4.2 | 3.5 | 4.2 |



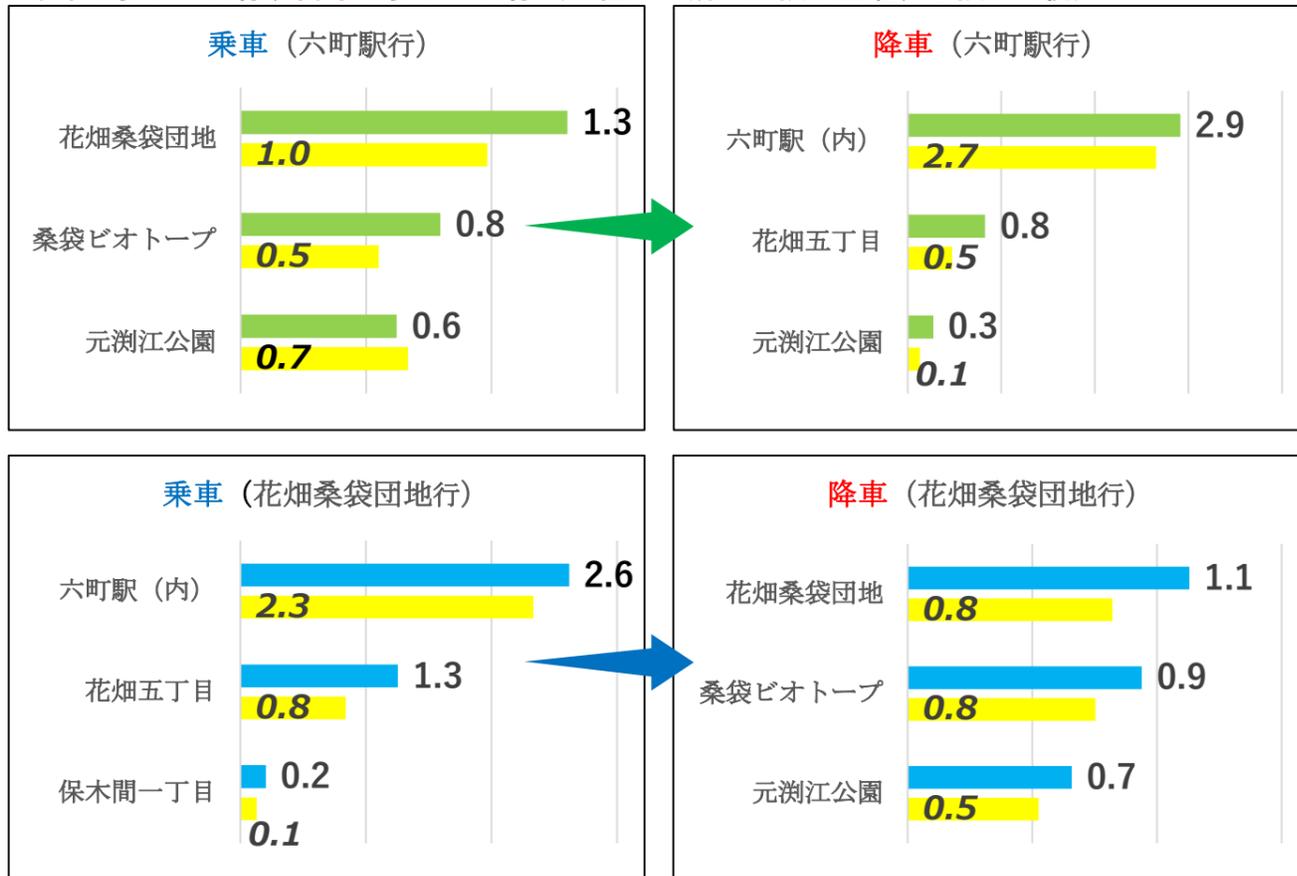
センサー式乗降カウント（5月22日～7月20日）と職員による乗降調査等を活用し、土休日のブンブン号の利用動向について検証した（土曜・日祝：往復計37便）。

1 利用区間（花畑五丁目に主眼）

| 乗車バス停 | | 降車バス停 | 割合（）内は期間内累計 | |
|---------------------|---|----------|-------------|------------|
| | | | 土曜 | 日祝 |
| 花畑桑袋団地 ～花畑北中学校入口 | ⇒ | 花畑五丁目 | 30% (121人) | 25% (81人) |
| | | 文教大学～六町駅 | 70% | 75% |
| 六町駅～文教大学 | ⇒ | 花畑北中学校入口 | 50% | 60% |
| 花畑五丁目 | | ～花畑桑袋団地 | 50% (173人) | 40% (136人) |

平日同様 花畑五丁目の乗降数に大幅な差（行きは桑袋団地から山王バス停経由で）

2 乗車の多いバス停、降車の多いバス停（上位3か所：上段が土曜、下段が日祝）



平日と特に傾向は変わらず
六町駅でも平均3人程度の乗降、次点の花畑桑袋団地は1人程度

3 区間（バス停）ごとの利用動向

花畑桑袋団地～花畑北中学校入口⇔花畑五丁目間

▶ 土曜・日祝とも 同区間内利用者の約60%が
ベルクスモール足立花畑の開店時刻以降 往復12便に集中

元淵江公園～東保木間一丁目⇔六町駅間

▶ 朝夕時間帯に 旺盛な通勤等利用は見られない
▶ 六町駅⇔元淵江公園 で土曜・日祝とも生物園利用と思われる
需要が見られる（過去の乗降調査でも親子連れを確認）

4 利用の多い便、少ない便

(1) 土曜

| | | | | | | | |
|----------|-------|-------|-------|----------|------|-------|-------|
| 花畑桑袋団地発 | 9:52 | 11:57 | 12:37 | 花畑桑袋団地発 | 7:17 | 17:47 | 19:07 |
| 1便平均 (人) | 8.6 | 7.4 | 7.8 | 1便平均 (人) | 2.9 | 3.1 | 1.5 |
| 六町駅発 | 11:37 | 12:37 | 14:02 | 六町駅発 | 9:42 | 17:07 | 17:37 |
| 1便平均 (人) | 8.3 | 8.6 | 9.9 | 1便平均 (人) | 1.8 | 2.4 | 2.3 |

(2) 日祝

| | | | | | | | |
|----------|-------|-------|-------|----------|------|-------|-------|
| 花畑桑袋団地発 | 9:02 | 10:22 | 11:57 | 花畑桑袋団地発 | 8:37 | 17:47 | 19:07 |
| 1便平均 (人) | 6.3 | 5.7 | 8.4 | 1便平均 (人) | 1.7 | 1.4 | 1.4 |
| 六町駅発 | 10:32 | 11:02 | 12:37 | 六町駅発 | 7:07 | 7:57 | 17:07 |
| 1便平均 (人) | 5.8 | 6.7 | 6.3 | 1便平均 (人) | 1.9 | 1.9 | 2.0 |

5 平日との比較（5月22日～7月20日 期間内）

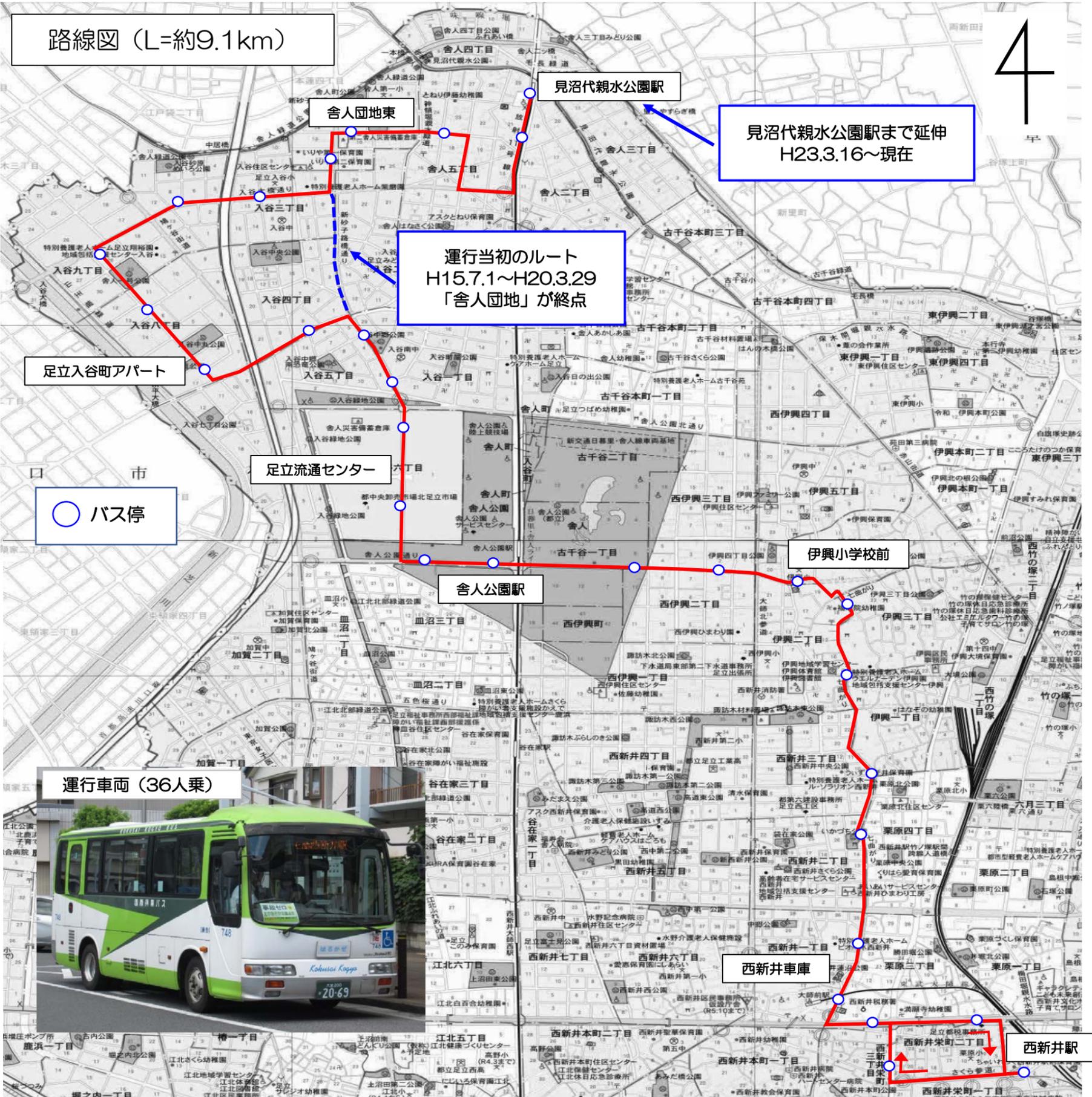
| 曜日（往復便数） | 1日あたり平均乗車人数 | 1便あたり平均乗車人数 |
|----------|------------------|-----------------|
| 平日（47便） | 243.4人 | 5.18人 |
| 土曜（37便） | 188.9人（平日比77.6%） | 5.13人（平日比99.0%） |
| 日祝（37便） | 149.7人（平日比61.5%） | 4.05人（平日比78.2%） |

平日と土曜では 1日あたりでは大きな差が生じたが 1便あたりでは同水準
日祝は 1日あたりで平日比61.5%と利用が少ない

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年8月22日

| | |
|-------|--|
| 件名 | はるかぜ3号（西新井・舎人線）の廃止予定について |
| 所管部課名 | 都市建設部交通対策課 |
| 内容 | <p>令和4年12月14日の交通網・都市基盤整備調査特別委員会で報告した、はるかぜ3号の廃止予定について、運行する国際興業株式会社から、改めて廃止理由の回答があったため、以下のとおり報告する。</p> <p>1 はるかぜ3号概要 別紙のとおり（P24参照）</p> <p>2 運行事業者からの回答内容 以下の理由により、令和6年3月末をもって廃止せざるを得ないとの回答が改めてあった。</p> <p>(1) 利用者が少なく赤字路線であるため ア 埼玉県内の運賃改定を令和5年3月16日に実施したが、そのような施策にも踏み切らざるを得ない状況である。 イ 赤字路線であるはるかぜ3号の廃止も経営合理化の一環である。</p> <p>(2) 車両の老朽化が進んでいるため ア 現在、日野製リエッセで運行しているが、平成23年の製造中止から長期が経過し、修理品枯渇が生じている。 イ 区からの車両購入補助があったとしても、黒字化とは程遠い状況であり、車両の買替えは困難である。</p> <p>(3) 運転士不足の深刻度が増しているため ア 令和6年4月から適用される改善基準告示に伴い、これまで以上に運転士不足の深刻度が増すことになり、黒字路線の維持すら危ぶまれる状況である。 イ 特定の地域における状況ではなく、会社全体において限られた人的資源を利用者の多い路線へ集中させる必要がある。 ウ 運転士不足については、運行経費の補助があっても解決できない問題である。</p> <p>3 今後の方針について 廃止後の代替の交通手段等については、社会情勢の変化による地域公共交通のあり方も含めて、引続き検討を進めていく。</p> |



(1) 運行開始日
平成15年7月1日

(2) 運行事業者
国際興業株式会社

(3) 運行本数
平日・土休日ともに24便/日 (往復)

(4) 1便あたりの利用者数
令和元年度 11.4人
令和2年度 8.2人
令和3年度 9.1人
令和4年度 9.9人

(5) シルバーパス利用者の割合
運賃払い：シルバーパス = 2 : 1

(6) 所要時間
約35分

(7) 1日あたりの運行本数推移

| | | 当初 H15.7.1 | 改定 H16.7.20 | 改定 H23.3.16 | 改定 H24.2.16 | 改定 H29.9.1 |
|-----|----------|---------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| 平日 | 西新井駅発 | 33 | 24 | 21 | 17 | 12 |
| | 見沼代(舎人)発 | 33 | 24 | 21 | 17 | 12 |
| 土休日 | 西新井駅発 | 27 | 17 | 16 | 16 | 12 |
| | 見沼代(舎人)発 | 27 | 17 | 16 | 16 | 12 |

※ H29.9.1以降、運行車両は2台

(8) 運行ルート変更履歴

- 平成15年7月1日 運行開始
(新砂子路橋通りを北上するルート)
- 平成20年3月30日 入谷七~九丁目経由に変更
- 平成23年3月16日 終点を「舎人団地」から「見沼代親水公園駅」まで延伸

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年8月22日

| 件名 | 北千住線（北千01・北千02系統）の廃止予定について | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|--|--------|---------------|--------|--------|-----|------|-------|-----|------|-------|-----|------|-------|-----|------|-------|-----|------|
| 所管部課名 | 都市建設部交通対策課 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 内容 | <p>令和5年7月26日に北千住線を運行する京成バス株式会社から、路線廃止の報告があったため、以下のとおり報告する。</p> <p>1 北千住線概要 別紙のとおり（P26参照）</p> <p>2 収支等の状況</p> <table border="1" data-bbox="416 860 1235 1214"> <thead> <tr> <th></th> <th>1日あたりの利用者数（人）</th> <th>収支率（%）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成30年度</td> <td>421</td> <td>55.1</td> </tr> <tr> <td>令和元年度</td> <td>390</td> <td>55.2</td> </tr> <tr> <td>令和2年度</td> <td>237</td> <td>53.9</td> </tr> <tr> <td>令和3年度</td> <td>148</td> <td>50.6</td> </tr> <tr> <td>令和4年度</td> <td>133</td> <td>46.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 約7割がシルバーパス利用者</p> <p>3 運行事業者からの報告内容</p> <p>(1) 運行を開始した平成25年から一貫して赤字となっており、減便等を行ってきたが、収支率の改善には至っていない。</p> <p>(2) 運行を担当している金町営業所を含め、京成バス全体で運転士の充足状況が厳しい。</p> <p>(3) 令和6年4月から適用される「改善基準告示」により、現行便数を維持することは極めて困難である。</p> <p>(4) 赤字路線であることに加え、運転士不足が大きな課題である。区からの補助があれば継続する、しないの話ではない。</p> <p>(5) 具体的な路線廃止日は未定だが、令和6年3月中となる。</p> <p>4 今後の方針について</p> <p>北千住駅東口交通広場に唯一、乗入れを行っていたバス路線であり、廃止後の代替の交通手段等については、はるかぜ3号と同様に足立区全体の地域公共交通のあり方も含めて、引続き検討を進めていく。</p> | | 1日あたりの利用者数（人） | 収支率（%） | 平成30年度 | 421 | 55.1 | 令和元年度 | 390 | 55.2 | 令和2年度 | 237 | 53.9 | 令和3年度 | 148 | 50.6 | 令和4年度 | 133 | 46.3 |
| | 1日あたりの利用者数（人） | 収支率（%） | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平成30年度 | 421 | 55.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 令和元年度 | 390 | 55.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 令和2年度 | 237 | 53.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 令和3年度 | 148 | 50.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 令和4年度 | 133 | 46.3 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

北千住線（北千01系統・北千02系統）概要

1 運行区間

北千01系統：北千住駅東口（電大口）⇔柳原病院・東京未来大学⇔南千住駅東口

北千02系統：北千住駅東口（電大口）⇔南千住駅東口

2 運行開始日

2013年（平成25年）3月25日

3 運行事業者

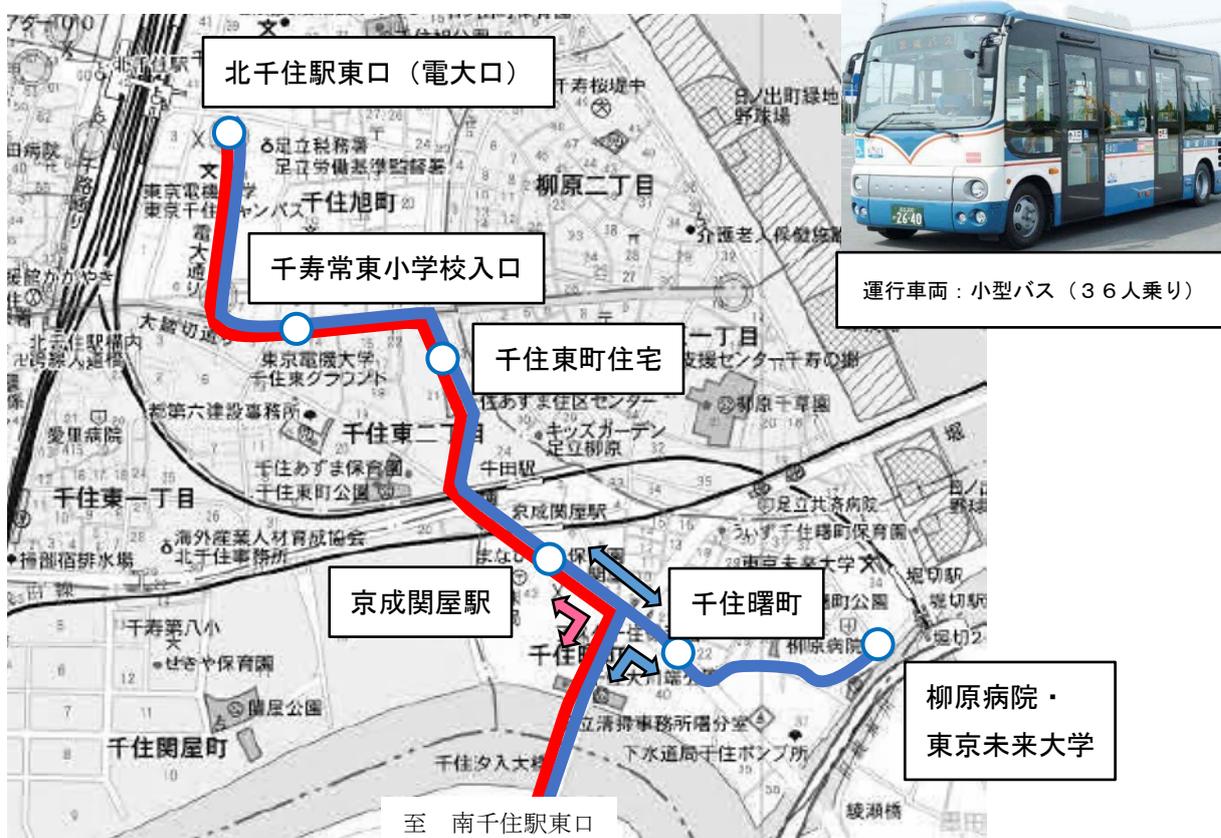
京成バス株式会社

4 運行本数推移（1日あたり、往復）

| | H25. 3. 25 | H25. 9. 2 | H27. 10. 28 | R1. 12. 25 | R3. 2. 16 | R5. 2. 18 |
|----|------------|-----------|-------------|------------|-----------|-----------|
| 平日 | 79 | 83 | 58 | 30 | 11 | 11 |
| 土曜 | 79 | 83 | 36 | 36 | 11 | - |
| 休日 | - | - | 36 | 36 | 11 | - |

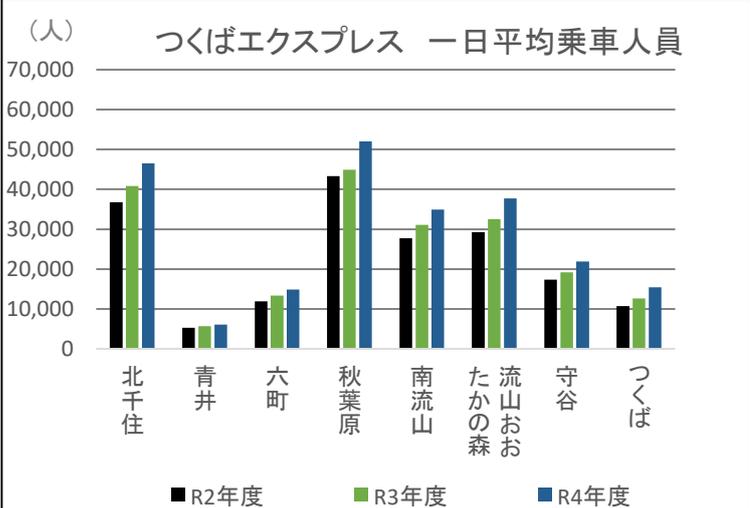
※ R5. 2. 18以降、平日のみの運行

5 路線図（略図・足立区内）



総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年8月22日

| 件名 | つくばエクスプレスと日暮里・舎人ライナーの輸送実績について | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|--|--------|--------|------|------|-----|--------|--------|--------|----|-------|-------|-------|----|--------|--------|--------|-----|--------|--------|--------|-----|--------|--------|--------|----------|--------|--------|--------|----|--------|--------|--------|-----|--------|--------|--------|
| 所管部課名 | 都市建設部交通対策課 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 内容 | <p>つくばエクスプレス及び日暮里・舎人ライナーの令和4年度実績（令和4年4月～令和5年3月）について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 つくばエクスプレスの令和4年度輸送実績 （首都圏新都市鉄道株式会社提供）</p> <p>(1) 年間輸送人員 1億2638万人（令和3年度 1億1061万人 14.3%増）</p> <p>(2) 一日平均輸送人員 34万9千人（令和3年度 30万6千人 4万3千人増）</p> <p>(3) 混雑率 138%（令和3年度 123% 15ポイント増）</p> <p>(4) 主要駅別の一日平均乗車人員 (単位：人)</p> <table border="1" data-bbox="454 1079 1230 1547"> <thead> <tr> <th>駅名</th> <th>R2年度</th> <th>R3年度</th> <th>R4年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>北千住</td> <td>36,739</td> <td>40,822</td> <td>46,489</td> </tr> <tr> <td>青井</td> <td>5,279</td> <td>5,671</td> <td>6,090</td> </tr> <tr> <td>六町</td> <td>11,944</td> <td>13,324</td> <td>14,867</td> </tr> <tr> <td>秋葉原</td> <td>43,331</td> <td>44,876</td> <td>52,007</td> </tr> <tr> <td>南流山</td> <td>27,754</td> <td>31,064</td> <td>34,909</td> </tr> <tr> <td>流山おおたかの森</td> <td>29,222</td> <td>32,529</td> <td>37,690</td> </tr> <tr> <td>守谷</td> <td>17,342</td> <td>19,192</td> <td>21,927</td> </tr> <tr> <td>つくば</td> <td>10,715</td> <td>12,654</td> <td>15,413</td> </tr> </tbody> </table>  <p>つくばエクスプレス 一日平均乗車人員</p> <p>(人)</p> <p>70,000 60,000 50,000 40,000 30,000 20,000 10,000 0</p> <p>北千住 青井 六町 秋葉原 南流山 たかの森 流山おお 守谷 つくば</p> <p>■ R2年度 ■ R3年度 ■ R4年度</p> | 駅名 | R2年度 | R3年度 | R4年度 | 北千住 | 36,739 | 40,822 | 46,489 | 青井 | 5,279 | 5,671 | 6,090 | 六町 | 11,944 | 13,324 | 14,867 | 秋葉原 | 43,331 | 44,876 | 52,007 | 南流山 | 27,754 | 31,064 | 34,909 | 流山おおたかの森 | 29,222 | 32,529 | 37,690 | 守谷 | 17,342 | 19,192 | 21,927 | つくば | 10,715 | 12,654 | 15,413 |
| 駅名 | R2年度 | R3年度 | R4年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 北千住 | 36,739 | 40,822 | 46,489 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 青井 | 5,279 | 5,671 | 6,090 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 六町 | 11,944 | 13,324 | 14,867 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 秋葉原 | 43,331 | 44,876 | 52,007 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 南流山 | 27,754 | 31,064 | 34,909 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 流山おおたかの森 | 29,222 | 32,529 | 37,690 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 守谷 | 17,342 | 19,192 | 21,927 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| つくば | 10,715 | 12,654 | 15,413 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

2 日暮里・舎人ライナーの令和4年度輸送実績

(東京都交通局提供)

(1) 年間輸送人員

3,077万7千人(令和3年度 2,805万8千人 9.7%増)

(2) 一日平均輸送人員

8万4千人(令和3年度 7万8千人 7千人増)

(3) 混雑率

155%(令和3年度 144% 11ポイント増)

3 今後の方針

(1) つくばエクスプレス沿線区市と連携し、首都圏新都市鉄道株式会社に対し、8両化事業の早期実現と混雑対策についても、引き続き要望する。

(2) 日暮里・舎人ライナーについては、朝夕の混雑緩和対策及び昨年度からの新型車両更新が速やか、かつ確実に進むよう東京都へ引き続き要望する。

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年8月22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い、廃止される区営六町駅自転車駐車場の代替整備については、前回委員会（令和5年7月3日）において、定期利用（1,200台）分について報告したところであるが、一時利用（600台）分についても整備調整が進んだので、改めて以下のとおり報告する。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>1 全体スケジュールについて</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">現在～令和6年6月末日まで</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">令和6年7月から</td> </tr> <tr> <td rowspan="3" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">(既存) 区営六町駅自転車駐車場</td> <td style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">定期利用</td> <td style="text-align: center;">約1,200台</td> <td rowspan="3" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">新設自転車駐車場</td> <td style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">定期利用</td> <td>六町駅前区有地 約600台 (下記2(1)ア、別紙①)</td> </tr> <tr> <td style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">一時利用</td> <td style="text-align: center;">約600台</td> <td style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">一時利用</td> <td>J A用地 約400台 (下記2(1)イ、別紙②)</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">合計 約1,800台</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">合計 約1,800台</td> </tr> </table> | | 現在～令和6年6月末日まで | | | 令和6年7月から | | | (既存) 区営六町駅自転車駐車場 | 定期利用 | 約1,200台 | 新設自転車駐車場 | 定期利用 | 六町駅前区有地 約600台 (下記2(1)ア、別紙①) | 一時利用 | 約600台 | 一時利用 | J A用地 約400台 (下記2(1)イ、別紙②) | 合計 約1,800台 | | 合計 約1,800台 |
| 現在～令和6年6月末日まで | | | 令和6年7月から | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (既存) 区営六町駅自転車駐車場 | 定期利用 | 約1,200台 | 新設自転車駐車場 | 定期利用 | 六町駅前区有地 約600台 (下記2(1)ア、別紙①) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 一時利用 | 約600台 | | 一時利用 | J A用地 約400台 (下記2(1)イ、別紙②) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 合計 約1,800台 | | | 合計 約1,800台 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>2 (新設) 定期利用自転車駐車場 (別紙参照 P 3 1)</p> <p>(1) 整備概要</p> <p>ア 六町駅前区有地内：約600台（民間公募事業者にて運営）</p> <p>イ J A用地（六町一丁目15番地内）：約400台（区営）</p> <p>ウ 都道歩道部（補助第140号線）：約200台（区営）</p> <p>(2) 整備スケジュール</p> <p>令和5年9月 六町駅周辺自転車駐車場の工事契約 （J A用地、都道歩道部）</p> <p>令和6年7月 六町駅周辺自転車駐車場の開設 （J A用地、都道歩道部）</p> <p>六町駅前区有地を民間公募事業者に引継ぎ</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

3 (新設) 一時利用自転車駐車場 (別紙参照 P 3 1)

(1) 整備概要

- ア 場 所 : 六町区画整理事業の2号公園予定地
- イ 面 積 : 約1,500㎡
- ウ 収容台数 : 約600台
- エ 利用料金 : 無料

(2) 整備スケジュール

- 令和6年3月 東京都第一市街地整備事務所より用地の引き渡し
- 令和6年4月 区により自転車駐車場整備の着手
- 令和6年7月 一時利用自転車駐車場の開設

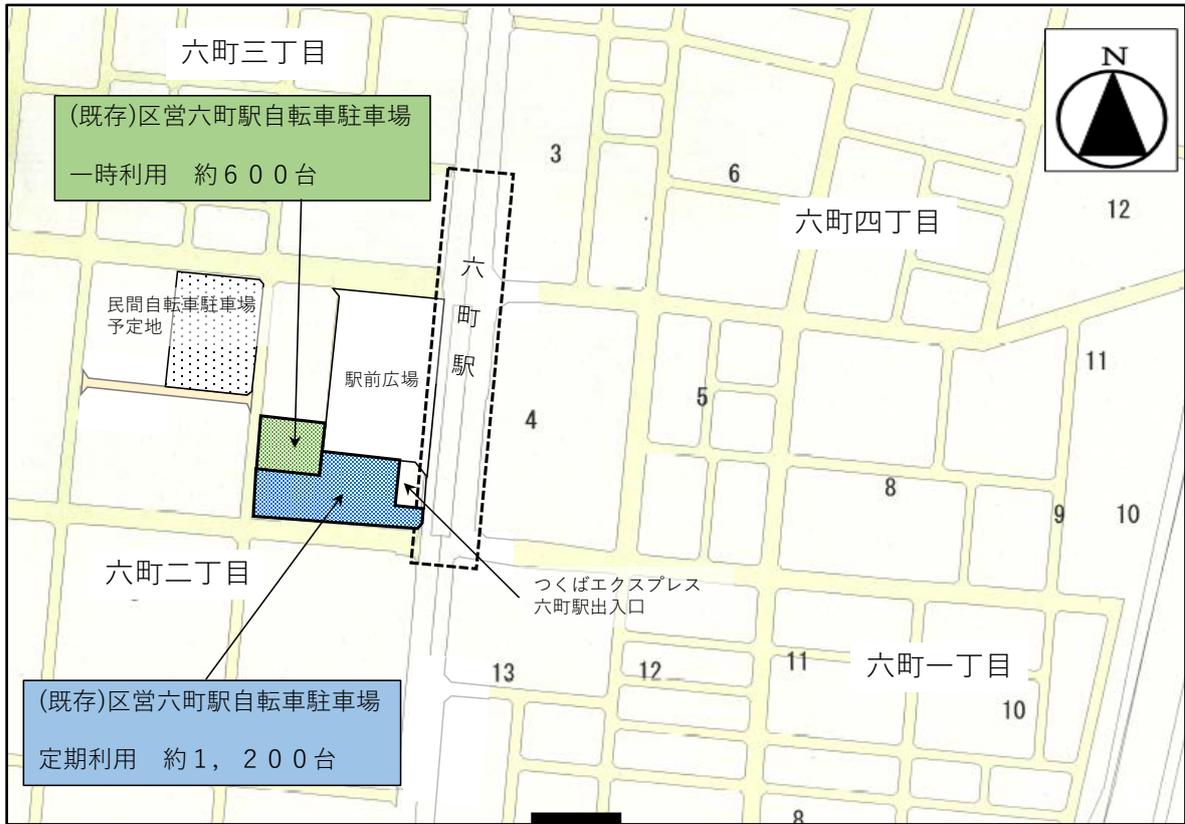
4 問題点・今後の方針

- (1) 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(一時利用自転車駐車場を含む)を開設できるよう、関係部署と連携し調整を進めていく。
- (2) 今後も民営駐輪場の誘致に努め、駅周辺の駐輪収容台数を増やしていく。

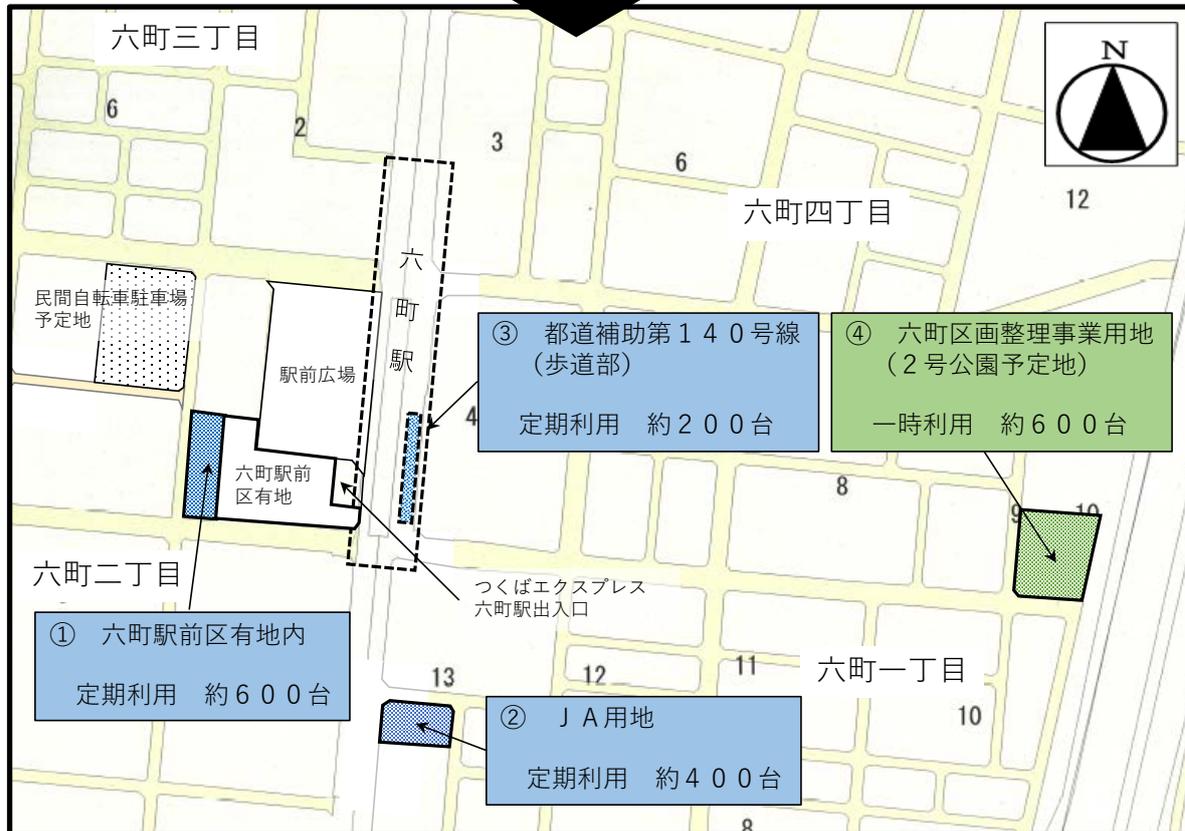
六町駅周辺自転車駐車場の位置図

別紙

現在～令和6年6月末日まで

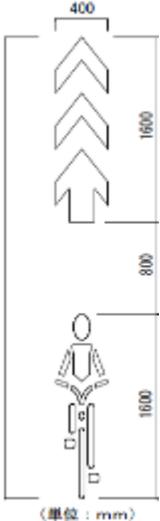


令和6年7月から



総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年8月22日

| 件名 | 自転車走行環境整備の取組み状況について | | | | | | | | | | |
|--------|--|--------|------|------|--------|--------|-----------------------------|-------|-------|-------------------|-------|
| 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>自転車走行環境整備として実施している自転車ナビマーク及び自転車専用通行帯について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 自転車走行環境整備の概要</p> <p>(1) 自転車ナビマーク</p> <p>自転車と歩行者の利用が多く、自転車事故の発生件数が多い箇所（主要駅の半径500m）およびエリアデザイン計画等、まちの魅力づくりに取り組む地域を選定して整備を進めている。自転車の逆走防止、道路交通法で定められた通行すべき部分や方向を明示するために整備する。</p> <p>(2) 自転車専用通行帯</p> <p>通勤、通学等の日常的な移動を目的とした路線等のうち、主に都市計画道路等、幅の広い道路において、安全で快適な自転車走行環境を確保するため整備を進めている。車道の左端に設けられる車両通行帯（レーン）は、自転車以外の通行は禁止されている。</p> <p>2 自転車ナビマークの整備</p> <p>(1) 整備例</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;">  <p>(単位：mm)</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">亀田トレイン通り</p> <p>(2) 整備状況（別紙参照 P35）</p> <p style="text-align: right;">（令和4年度末現在）</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">整備箇所</th> <th style="width: 40%;">路線名等</th> <th style="width: 30%;">距離(m)※</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>西新井駅周辺</td> <td>大師道、ギャラクシティ西側、大正新道、亀田トレイン通り</td> <td style="text-align: center;">6,403</td> </tr> <tr> <td>梅島駅周辺</td> <td>環七南通り、旧日光街道、梅田通り等</td> <td style="text-align: center;">8,740</td> </tr> </tbody> </table> | | 整備箇所 | 路線名等 | 距離(m)※ | 西新井駅周辺 | 大師道、ギャラクシティ西側、大正新道、亀田トレイン通り | 6,403 | 梅島駅周辺 | 環七南通り、旧日光街道、梅田通り等 | 8,740 |
| 整備箇所 | 路線名等 | 距離(m)※ | | | | | | | | | |
| 西新井駅周辺 | 大師道、ギャラクシティ西側、大正新道、亀田トレイン通り | 6,403 | | | | | | | | | |
| 梅島駅周辺 | 環七南通り、旧日光街道、梅田通り等 | 8,740 | | | | | | | | | |

| 整備箇所 | 路線名等 | 距離 (m) ※ |
|-----------|-------------------------------|----------|
| 北千住駅周辺 | 大踏切通り、北千住駅前通り | 7,323 |
| 綾瀬駅周辺 | 綾瀬川通り | 9,593 |
| 竹ノ塚駅周辺 | 竹の塚けやき大通り、竹の塚センター通り、駅西側、赤山街道等 | 8,095 |
| 花畑地区 | 文教大学周辺、花畑大橋通り | 13,450 |
| 江北地区 | 江北駅周辺、女子医大足立医療センター周辺 | 3,800 |
| その他 | 葛西用水桜通り | 720 |
| ※ 距離は道路延長 | 合計 | 58,124 |

(3) 整備後の自転車利用者の行動変化

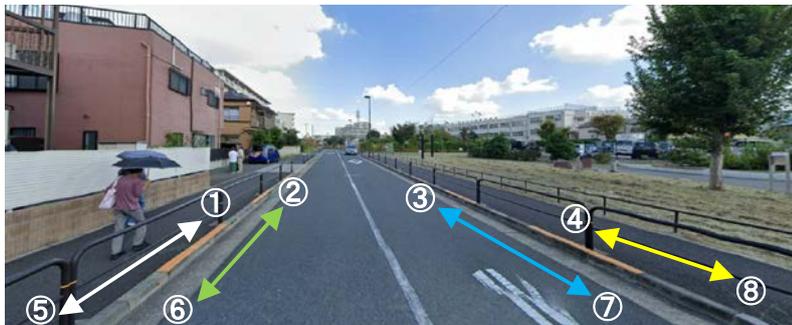
令和4年度に整備した江北地区において、整備前後の自転車利用者を確認するため交通量調査を実施したので、以下のとおり報告する。

ア 調査概要

(ア) 場所 足立区扇三丁目25番地先(扇彫刻のある公園前)

(イ) 日時 整備前 令和4年12月7日 午前7時～午後6時
整備後 令和5年5月16日 午前7時～午後6時

(ウ) 条件 朝、昼、夕の各2時間、計6時間の合計を集計



イ 調査結果

(ア) 整備前

| | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | ⑧ | 合計(台) |
|------|------|-------|------|------|-------|------|-------|------|--------|
| | 左側通行 | 左側通行 | 逆走 | 逆走 | 逆走 | 逆走 | 左側通行 | 左側通行 | |
| 調査合計 | 50 | 299 | 9 | 13 | 113 | 40 | 247 | 21 | 792 |
| 比率 | 6.3% | 37.8% | 1.1% | 1.6% | 14.3% | 5.1% | 31.2% | 2.7% | 100.0% |

※乗車の自転車のみカウント

②⑦合計 68.9%

(イ) 整備後

| | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | ⑧ | 合計(台) |
|------|------|-------|------|------|-------|------|-------|------|--------|
| | 左側通行 | 左側通行 | 逆走 | 逆走 | 逆走 | 逆走 | 左側通行 | 左側通行 | |
| 調査合計 | 38 | 343 | 4 | 13 | 108 | 34 | 291 | 17 | 848 |
| 比率 | 4.5% | 40.4% | 0.5% | 1.5% | 12.7% | 4.0% | 34.3% | 2.0% | 100.0% |

※乗車の自転車のみカウント

②⑦合計 74.8%

(ウ) 検証結果

整備後の左側通行台数および比率が高くなっており、ナビマーク設置による自転車利用者の行動の変化があったものと考えられる。

3 自転車専用通行帯の整備について

(1) 整備例



環七北通り (六町地区)

(2) 整備状況 (別紙参照 P 3 5)

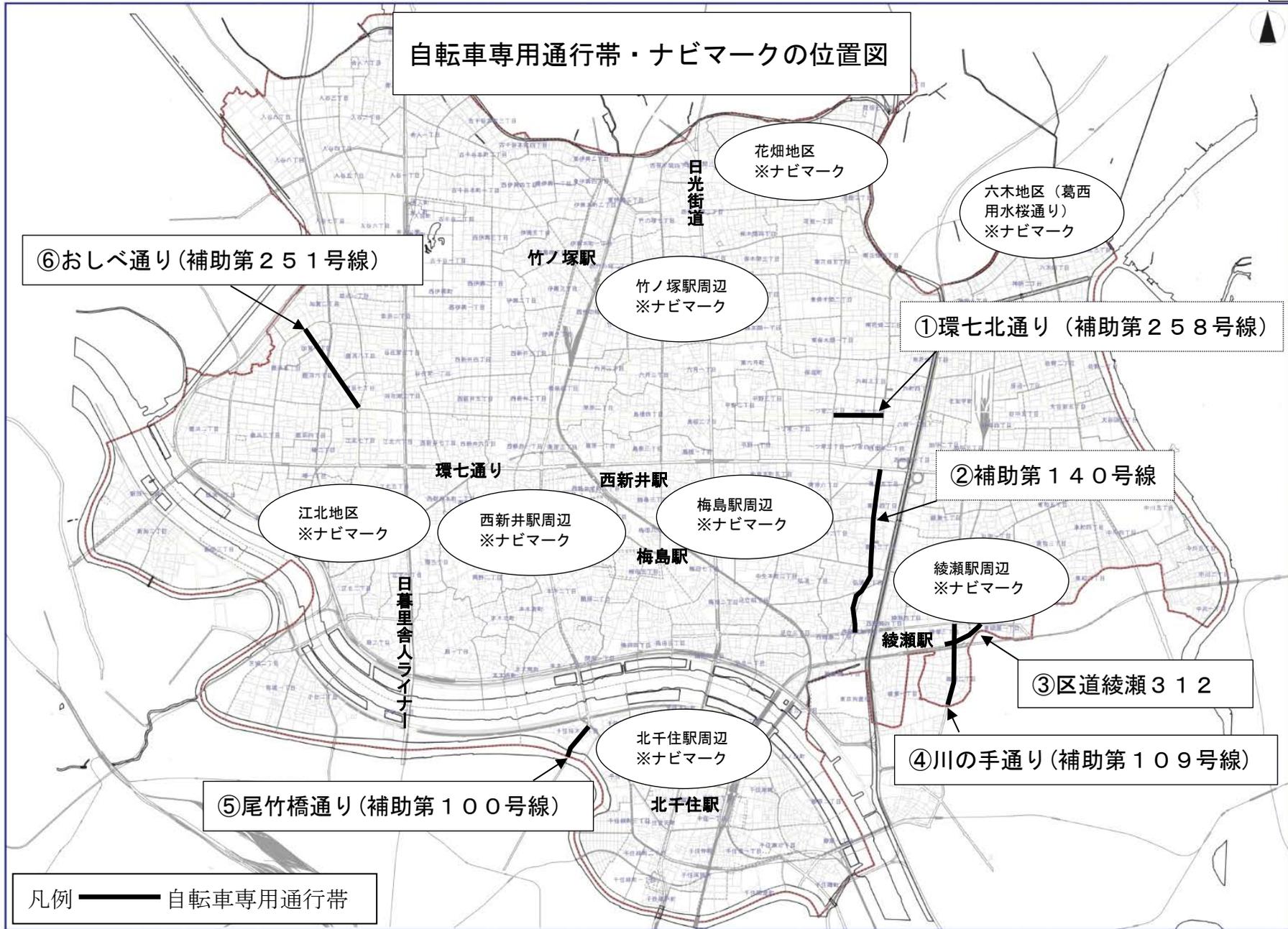
(令和 4 年度末現在)

| No | 整備箇所 | 路線名等 | 整備者 | 距離(m) ※ |
|-------------------|-----------------------------------|-----------------------|-----|------------|
| ① | 六町二丁目 1 番 ～六町一丁目 16 番先 | 環七北通り (補助第 258 号線) | 都 | 520 |
| ② | 青井五丁目 13 番地先 ～西綾瀬四丁目 6 番地先 | 補助第 140 号線 | 都 | 3,190 |
| ③ | 東綾瀬一丁目 9 番地先 ～綾瀬三丁目 12 番地先 | 区道綾瀬 312 | 区 | 670 |
| ④ | 綾瀬二丁目 2 番地先 ～東綾瀬一丁目 7 番地先 | 川の手通り (補助第 109 号線) | 都 | 1,580 |
| ⑤ | 千住桜木二丁目 12 番地先 ～千住桜木二丁目 16 番地先 | 尾竹橋通り (補助第 100 号線) | 都 | 700 |
| ⑥ | 鹿浜七丁目 12 番地先 ～加賀一丁目 19 番地先 | おしべ通り (補助第 251 号線) | 区 | 1,800 |
| ※ 距離は双方向の整備 延長 | | | 合計 | 8,460 |

4 問題点・今後の方針

(1) 自転車ナビマークについては、エリアデザイン計画などのまちづくりの進捗に合わせて、引き続き整備を行っていく。令和 5 年度は、花畑地区および北綾瀬地区を予定している。

(2) 自転車専用通行帯については、警察等関係部局と協議しながら、自転車活用推進計画において拠点同士を結ぶ幹線道路等を選定し、計画的に整備を行っていく。



総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年8月22日

| | |
|-------|---|
| 件名 | メトロセブンの整備促進に向けた取組み状況について |
| 所管部課名 | 鉄道立体推進室鉄道関連事業課 |
| 内容 | <p>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>1 環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会総会の開催結果について</p> <p>(1) 日時 令和5年8月2日（水）午後2時30分～</p> <p>(2) 場所 タワーホール船堀（江戸川区）</p> <p>(3) 参加者 メトロセブン促進協議会会員</p> <p>(4) 主な内容</p> <p>ア 令和4年度事業報告及び決算報告について</p> <p>イ 令和4年度会計監査報告について</p> <p>ウ 令和5年度事業計画（案）及び予算（案）について</p> <p>エ 役員改選</p> <p>オ 活動報告</p> <p>カ 勉強会「新たな公共交通がエリアの価値を高める —都市と交通が一体となった未来—」 講師：日本大学 理工学部土木工学科 教授 大沢 昌玄氏</p> |