

# 総合交通対策調査特別委員会 報告資料

令和5年11月16日

報告事項件名	頁
(1) 花畑周辺地域におけるバスの試験運行の終了について . . . . .	2
(2) 入谷・鹿浜地区におけるデマンドタクシー実証実験について . . . . .	6
(3) コミュニティバス「はるかぜ」運行事業者への ヒアリング状況について . . . . .	12
(4) 足立区自転車活用推進計画策定に向けた取組み状況について . . . . .	14
(5) 六町駅周辺自転車駐車場の整備計画について . . . . .	15
(6) 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 . . . . .	18
(7) 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 . . . . .	20

(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11月16日

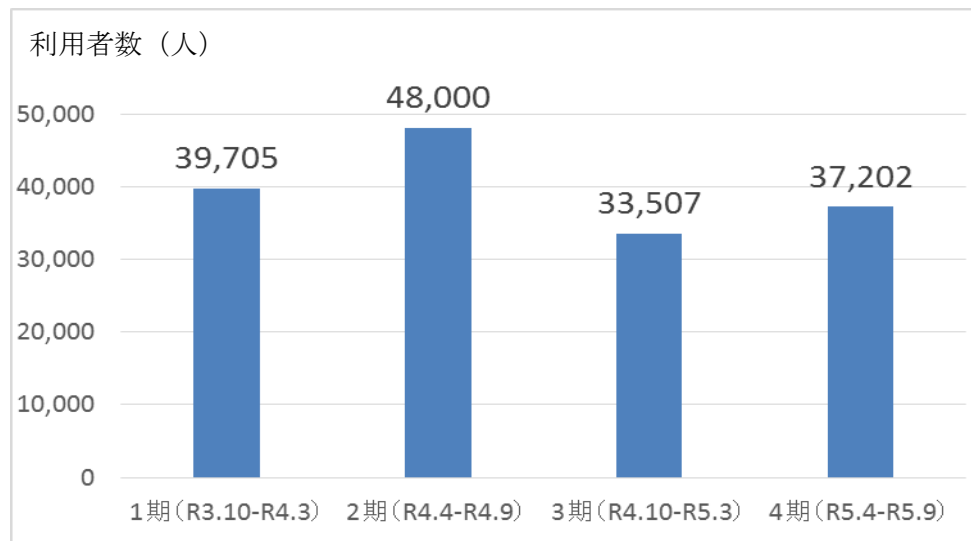
件名	花畑周辺地域におけるバスの試験運行の終了について																								
所管部課名	都市建設部交通対策課																								
内容	<p>令和3年10月1日より運行を開始した、花畑桑袋団地と六町駅とを結ぶ社会実験バスについて、以下のとおり報告する。</p> <p><b>1 4期収支率結果</b></p> <p>本格運行移行への最終判断となる4期（令和5年4月～9月）の実績は、約19.1%となり、目標収支率24%を下回った。</p> <table border="1" data-bbox="432 813 928 1021"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行支出</td> <td>38,348,961円*</td> </tr> <tr> <td>運行収入</td> <td>7,319,248円</td> </tr> <tr> <td>収支率</td> <td>19.1%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 収支率の計算にあたり、運行支出から6か月分の減価償却費相当額を除外済み。</p> <p><b>2 検証運行の終了</b></p> <p>4期で収支率24%を達成することができなかったため、試験運行で終了となる。また、東武バスセントラル株式会社（以下「東武バス」という。）と協議し、運行終了日は令和6年3月22日（金）に決定した。</p> <p>なお、収支率結果及び運行終了日は、花畑周辺地域公共交通検討会の会員に対し報告済みである。</p> <p><b>3 運行車両の取扱い</b></p> <p>運行開始前に東武バスが購入した運行車両（小型バス4台）の取扱いについて、東武バスは他路線の車両の置換えに充当するため、継続所有の意向を示した。</p> <p>小型バスの減価償却は5年で完了するが、運行の終了に伴い、未払いとなる残り2年半分の減価償却費相当額が売却額見込みとほぼ同額で、小型バス車両の製造・納車状況が不安定な情勢もあり、売却しないことを了承した（下表は精算内容）。</p> <table border="1" data-bbox="432 1792 1420 2049"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>金額（概数）</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>東武バスの車両購入費用(A)</td> <td>80,000千円</td> <td>全4台分</td> </tr> <tr> <td>区支出済み減価償却費相当額(B)</td> <td>40,000千円</td> <td>2年半分</td> </tr> <tr> <td>未払い分(A)-(B)</td> <td>40,000千円</td> <td>2年半分</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">未払い分 ≒ 売却額見込み</td> </tr> </tbody> </table>		項目	金額	運行支出	38,348,961円*	運行収入	7,319,248円	収支率	19.1%	項目	金額（概数）	備考	東武バスの車両購入費用(A)	80,000千円	全4台分	区支出済み減価償却費相当額(B)	40,000千円	2年半分	未払い分(A)-(B)	40,000千円	2年半分	未払い分 ≒ 売却額見込み		
項目	金額																								
運行支出	38,348,961円*																								
運行収入	7,319,248円																								
収支率	19.1%																								
項目	金額（概数）	備考																							
東武バスの車両購入費用(A)	80,000千円	全4台分																							
区支出済み減価償却費相当額(B)	40,000千円	2年半分																							
未払い分(A)-(B)	40,000千円	2年半分																							
未払い分 ≒ 売却額見込み																									

#### 4 利用状況

##### (1) 利用者数推移（1期～4期）

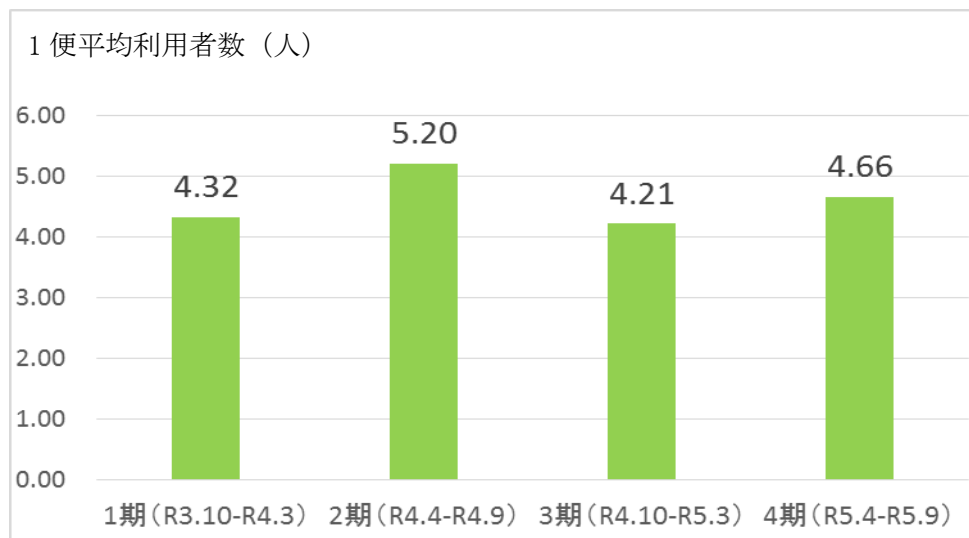
###### ア 利用者数（期別）

1年目の利用者数は87,705人、2年目は70,709人となった。



###### イ 1便平均利用者数（期別）

1年目の1便平均利用者数は4.76人、2年目は4.44人となった。



##### (2) 検証運行における区負担額（金額は概数、5期は見込み）

期 間	運行支出	運行収入	区負担額
1期・2期	107,240千円	10,250千円	96,990千円
3期・4期	91,950千円	13,630千円	78,320千円
5期見込み	46,000千円	6,500千円	39,500千円
合 計	245,190千円	30,380千円	214,810千円

#### 5 利用者数や収支率の低迷の要因と今後活かすべき点について

別紙1 P5参照

## 6 今後のスケジュール

年 月		内 容
令和5年	12月上旬	国土交通省へ運行終了の届出（バス事業者）
		あだち広報12月10日号や区ホームページ・SNS、バス停・バス車内デジタルサイネージによる周知
令和6年	3月22日	運行終了
	4月以降	バス停撤去、道路復旧工事

## 7 問題点・今後の方針

昨今盛んに報道されているとおり、既存の路線バスでは利用者が年々減少し、高騰する経費に見合った運賃収入が得られず、運転士も慢性的に不足している状態にある。さらに、令和6年4月からは、バスを含む自動車運転者の労働時間が現在よりも制限される。

こうした背景から、現状の便数を維持するだけの運転士の確保は困難であり、区内においてもバスの減便や廃止が相次いでおり、既存の交通手段だけに頼ることは限界が来ている。

そこで、公共交通の現状やバス以外の新たな交通手段の事例に関する勉強会を、まずはブンブン号沿線にて開催する。

### (1) 開催日時

日 時	場 所	定 員
12月 9日（土）午後	保塚地域学習センター	30名程度
12月 16日（土）午後	桜花住区センター	30名程度

### (2) 対象者

公共交通の現状やバス以外の新たな交通手段の事例に関して、興味関心がある方や企業等

### (3) 周知方法

ブンブン号沿線へのチラシ配布、あだち広報11月25日号、区ホームページやSNS、車内デジタルサイネージなどにより実施

## 利用者数や収支率の低迷の要因と今後に活かすべき点について

別紙1

### ア 需要と供給の適切なバランスを推定できず運行計画が過大となった

#### ▶ アンケート結果や一部の方の利便性を追求した過度な要望を鵜呑みにせず、幅広い世代の方から意見を聞き取り、運行計画を検討する

① 運行開始前のアンケートでは8割の方が利用を希望し、利用頻度と沿線人口から補正すると年間26万人程度の利用予測

- ・ 1年目の利用者は8万人台後半、2年目は7万人程度にとどまる
- ・ 「雨天時や積雪時は乗るが、晴天であれば自転車等を利用」も多い

② 近隣のバス路線並みの便数を希望する声を受け、1時間あたり2～3本の中頻度運行で開始

- ・ 小型バスの定員35人に対し、1便あたり平均乗車数は5人程度
- ・ 文教大学循環や総スポ線等、少なからず競合路線の影響有

### イ バス運賃に対する高齢者の負担感が強かった

#### ▶ 当初から受益者が相応の運賃を負担することで、適切な運行収支が実現する

① 運行当初、70歳以上の方はシルバーパス提示で無料乗車可

- ・ 当初1年間の収支率は11.1%と低迷

② 運行収入増のため、R4.10.1からシルバーパス利用不可とし、乗車割引証を導入(110円)

- ・ 導入前アンケート結果で、導入による「利用頻度減少」は35%程度の予測が、実際は6割超の減少

### ウ バスを走らせることが目的となり多角的な視点から議論ができなかった

#### ▶ 交通不便の解消のために、どのような移動手段が持続可能かを十分に議論する

① 区民意識調査を基に足立区総合交通計画を策定、高い交通不便感の解消手段としてバスのニーズが最も高い花畑地域で検討

- ・ 早期の運行開始を望む声が多くあり、多額の公費を投入してまでバスを導入すべきかどうか、立ち止まって検討や議論ができなかった

② 乗降調査等により、利用目的や時間帯、行き先が運行区域で大きく異なることが判明

- ・ バス運行ありきで検討し運行を開始したが、バスを常時運行するような需要はなかった

# 総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年11月16日

件名	入谷・鹿浜地区におけるデマンドタクシー実証実験について							
所管部課名	都市建設部交通対策課							
内容	<p>入谷・鹿浜地区におけるデマンドタクシー実証実験の検討状況について、以下のとおり報告する。</p> <p><b>1 デマンドタクシー実証実験の概要について</b>（別紙1、2 P8～9参照）          本格運行を行っている他自治体やタクシー事業者等から挙げられた意見をもとに、令和5年8月22日の総合交通対策調査特別委員会で報告した実証実験の概要を以下のとおり追加・変更する。</p> <p>(1) 月あたりの利用回数の制限（追加）          (2) 事前利用者登録方法（変更）          (3) 利用方法（変更）          (4) 交通弱者の方への割引（変更）</p> <p><b>2 実証実験の周知方法</b>          参画するタクシー事業者が決まり次第、利用方法や利用ルール、共通乗降場の詳細等を記した「利用ガイド」を作成し、運行区域内の全戸へ配布する（約25,000部）。</p> <p><b>3 本格運行への移行基準について</b>（別紙3 P10参照）          本実証実験は、花畑周辺地域で実施したバスの検証運行とは以下の点が異なるため、本格運行への移行条件は別紙3の4つの指標を全て満足することを基本とする。</p> <p>(1) 利用件数と区の財政負担額は比例関係にあること          (2) 参画するタクシー事業者の協力が不可欠であること          (3) 周辺に複数の事業者が運行するバス路線があること          (4) デマンド型交通の有効性や課題等を検証する必要性があること</p> <p><b>4 検証期間等について</b></p> <p>(1) 調査や検証期間          実験開始後もデマンド型交通の認知に一定期間が必要であることから、以下の期間で調査や検証を行うものとする。</p> <table border="1" data-bbox="437 1962 1235 2069"> <tr> <td>1か月目</td> <td>2～4か月目</td> <td>5～6か月目</td> </tr> <tr> <td>認知期間</td> <td>利用状況調査期間</td> <td>検証期間</td> </tr> </table>		1か月目	2～4か月目	5～6か月目	認知期間	利用状況調査期間	検証期間
1か月目	2～4か月目	5～6か月目						
認知期間	利用状況調査期間	検証期間						

(2) 制度の見直しについて

共通乗降場の増減など軽微な見直しであれば検証期間中に可能であるが、運賃やルール等の制度の見直しを行う場合は、関係機関協議や道路運送法に基づく法定会議へ諮った上で、検証を一度中断（3か月程度）し、改めて周知期間を経る必要がある。

**5 他自治体の導入事例について**（別紙4 P11参照）

本実証実験の検討にあたり、ヒアリング等を行った自治体の事例は別紙4のとおりである（令和5年3月15日 交通網・都市基盤整備調査特別委員会で報告した資料）。

**6 今後の予定について**

年 月		内 容
令和5年	11月下旬	交通事業者や交通管理者、運輸局等で構成する地域公共交通会議の開催 (道路運送法に基づく法定会議)
令和6年	1月～3月	事業者募集、協定書締結、
	4月～5月	周知・PR、利用者登録、利用ガイド配布
	6月～12月	デマンドタクシー実証実験

1 実証実験期間(予定)

令和6年6月17日(月)～令和6年12月13日(金)

変更

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・鹿浜周辺に営業所等がある事業者に限る)

地域の事業者の協力を得て実施

3 事業者補助形式

運賃差額補助(運賃差額+事務手数料\*を区が事業者へ支払う)

※ 運賃メーター表示額×3%(区の福祉タクシーと同様の率)

中学生以下は利用者登録不要

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で、事前に利用者登録を行った方

※ 中学生以下は保護者同伴でのみ乗車可

別紙2参照

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と共通乗降場間(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 利用回数の制限

追加

利用者1人につき、月あたりの利用回数の上限を8回とする

※ 他自治体では特定の方が自家用車のように高頻度で利用する事例が発生し、地域から税の使い方として公平ではないとの意見が挙げられ、月あたりの利用回数に制限を設けている。

8 事前利用者登録

変更

(1) 対面での受付(即日交付)

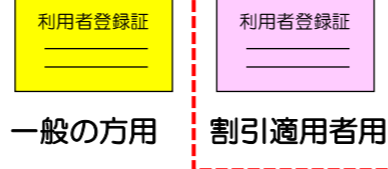
- ア 令和6年5月頃に入谷・鹿浜地区の区施設で臨時利用者登録会を開催し受付
- イ 区役所交通対策課窓口で受付(随時)

(2) オンラインでの受付(後日郵送で交付)

- ア 足立区オンライン申請システムで受付(随時)

(3) 利用者登録証の交付

交通弱者の方への割引制度を設ける(詳細は10参照)ことから、タクシー乗務員が判別しやすいよう2色の利用者登録証を交付する。(利用者登録証の首下げ用のケースも区から支給)



9 利用方法

変更

(1) 利用の流れ

①利用の直前に電話で予約(概ね30分前まで)

②利用者登録証を首から下げて乗車場で待機

③乗車時に利用者登録証を提示



※日時指定は不可

※ 要望の多かったアプリでの配車予約は、タクシーアプリによって個々のタクシー事業者が指定できるもの、無線グループでしか指定できないものなど予約方法が異なるため、運行事業者が決まり次第、利用の可否を判断する。

(2) 支払い方法

現金のみ(到着後、車内で支払い)

変更

※ キャッシュレス決済の場合、グループ会社全体での出納扱いとなり、個別に月ごとの精算が困難となる事業者もいるため、現金のみとする。

10 利用料金

(1) 一般の利用料金

1人単位ではなく、1台1回あたりの料金(家族や知人との乗合で一人あたりは割安に)

通常運賃+迎車料金 (メーターの額)	一般利用料金 (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

(2) 交通弱者の方への割引

変更

ア 70歳以上の方 イ 妊娠中の方 ウ 要介護・要支援の認定を受けている方 エ 身体障害者手帳、愛の手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方 オ 難病の受給者の交付を受けている方	一般利用料金(上表)から 100円引き
---	------------------------

(3) 家族・知人との乗合する場合のルール

追加

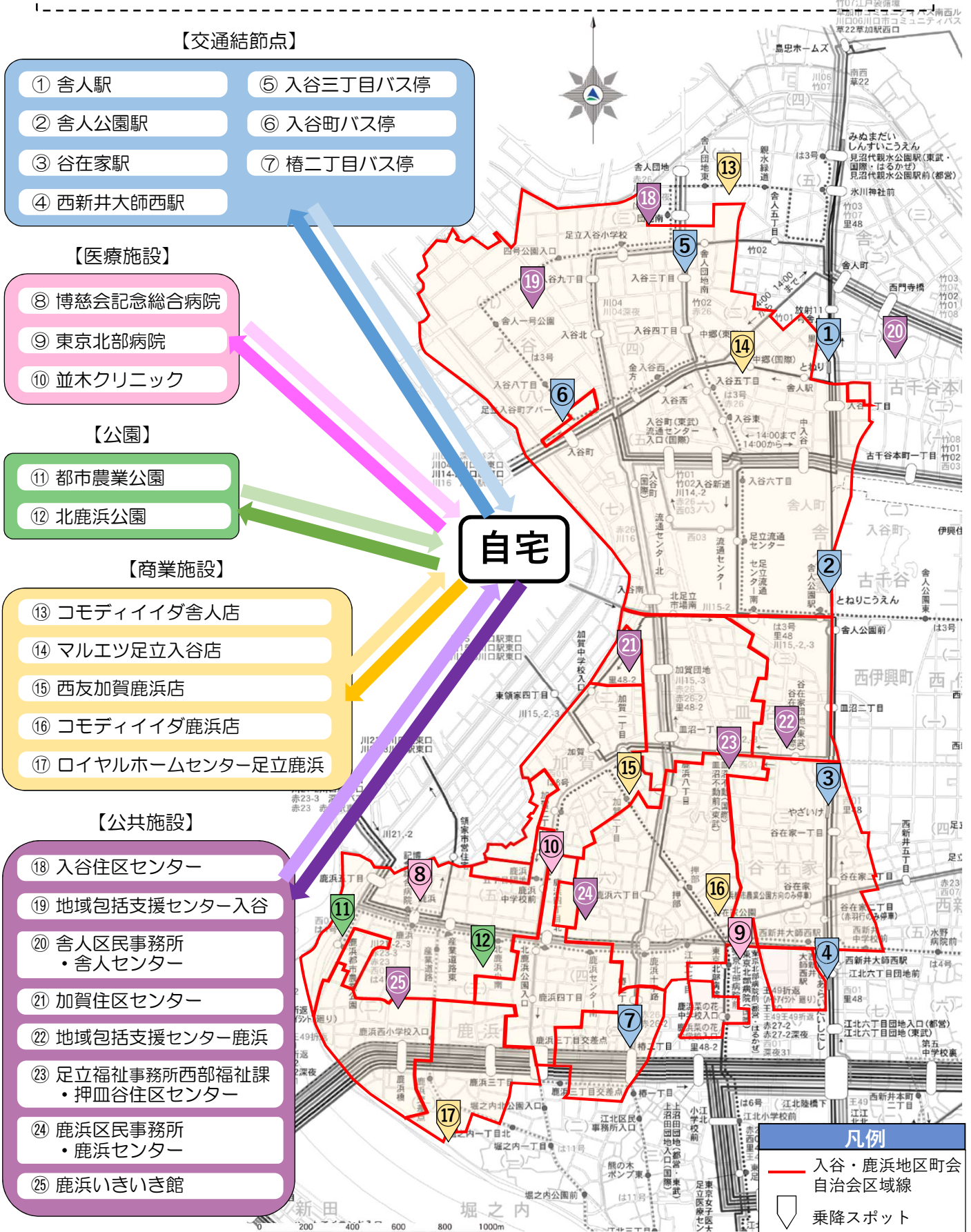




# デマンドタクシー実証実験 共通乗降場位置図

別紙2

- ▶ 共通乗降場の候補は、アンケート結果等で行き先として回答の多かった施設へのアクセスが良い場所を中心に選定
- ▶ 共通乗降場は25か所とし、利便性の確保と既存公共交通への配慮を両立。
- ▶ 自宅から共通乗降場への利用、共通乗降場から自宅への利用が原則



本格運行へ移行した他自治体の事例や国土交通省の「デマンド型交通の手引き」等を参考に移行基準を設定



本格運行への移行判断基準は **4つの指標を全て満足することを基本**とする

① バスとは異なり、利用件数と区の財政負担額は比例関係にあること  
(利用件数が多ければ多いほど良いという実験ではない)

③ 周辺に複数の事業者が運行するバス路線があること  
(公費による実験であり、民業圧迫することはできない)

**指標 1** 1日の平均利用件数が**40~50件程度**であること

**指標 3** 周辺の**バス路線への影響が軽微**であること

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%が利用した結果となっている。それを参考に入谷・鹿浜地区の人口で算出すると、

入谷・鹿浜地区には、都営バス・国際興業バス・東武バス・はるかぜ（新日本観光自動車）のバス路線がある。本格運行を行っている他自治体の助言を参考に、本実験ではバス路線への影響を考慮し、以下のような設定としている。

$$43,000人 \times 4.0\% = 1,720人/月 \Rightarrow \mathbf{70人/日}$$

(平日・土曜のみのため、月25日換算)

(1) バス利用者の多い朝夜の通勤時間帯を避け、デマンドタクシーの利用可能時間帯を、**8:00~17:00**とする。

本実験では1台あたりの運賃のため、家族や知人との乗合で利用するケースの割合を30%~40%とすると、1日あたりの平均利用件数は、

$$70人 \times (0.6 \sim 0.7) \div \mathbf{40 \sim 50件/日}$$

(2) 利用者負担額を **バス運賃より高く、タクシー運賃より安く** 設定

仮に地区内の移動で想定しうる最大の運賃約2,800円（内1,000円が利用者負担）で全件利用があったとしても、6か月間の区負担合計額（事務手数料は除く）は、

$$(2,800円 - 1,000円) \times 50件/日 \times 25日 \times 6か月 = \mathbf{13,500千円}$$

(3) 地区外へ移動する際は、既設のバス路線へ乗り換えられるよう、各事業者の主要なバス停付近を乗降場所に指定する。

※ 本格運行している他自治体（人口10万人程度）の年間負担額は、30,000千円~50,000千円程度であり、上記の公費負担額は妥当であると考える。

しかしながら、移動手段がバスからデマンドタクシーへ転換する方も一定数いると考えられるため、**バス利用者数に大きな減少が見られないかどうか**をバス事業者にヒアリング等を行い調査をする。

② 協定に基づく事業であり、タクシー事業者の協力が不可欠であること  
(継続していくためには、会社や乗務員への負担等を考慮する必要がある)

④ 区内初のデマンド型交通の有効性や課題等を検証する必要があること  
(他自治体では特定の方が高頻度で利用する事例が発生)

**指標 2** タクシー事業者 **3社以上**が継続の意思を有すること

**指標 4** デマンド型交通の**利用満足度が50%以上**であること

本実験は、タクシー事業者がデマンドタクシー用に乗務員や車両や確保するのではなく、通常の営業形態の中で協力していただくことになる。**乗務員不足の中、限られた人的資源での運用**となるため、改めてタクシー事業者に以下の点を踏まえて、継続意向を確認する必要がある。

タクシー型の実証実験は区内初の取組であり、足立区におけるデマンド型交通の有効性や課題等を検証するため、**利用者アンケートを実施して満足度を評価**する。

(1) タクシーは基本的に歩合制のため、本実験への協力により、収入減となっていないか。

なお、タクシー事業者とのヒアリング結果により、実証実験の段階では「アプリでの予約」「キャッシュレス決済」など事前のアンケートで要望が多かった内容に対応できない面もあり、若年層から一定数の不満があるものと想定されるため、**利用満足度は50%以上を指標**とする。

(2) 電話予約のオペレーターや乗務員の接客対応、月締め精算業務など過度な負担が生じていないか。

また、本実験ではルールを記載した利用案内を利用者登録証交付時に配布するが、利用回数の上限など、**利用ルールが守られない事例が多く発生する場合は、本格運行へ移行しないものとする。**

参画する事業者が少数だと本格運行へ移行できないため、他自治体での事例を参考に**3社以上**が継続の意思を有することを条件とする。



		鴻巣市 (人口：117,859人、面積：67.44km <sup>2</sup> )		東松山市 (人口：90,684人、面積：65.35km <sup>2</sup> )	新座市 (人口：165,785人、面積：22.78km <sup>2</sup> )	志木市 (人口：76,414人、面積：9.05km <sup>2</sup> )																																						
		ひなちゃんタクシー	このす乗合タクシー	東松山市デマンドタクシー	新座市デマンドタクシー	志木市デマンド交通																																						
導入経緯	導入背景	H28～H29にコミュニティバス「フラワー号」に関して、 <u>利用者の少ない区間の減便や経路変更を行った際に、経路から外れた地域への対応のため</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ひなちゃんタクシー利用件数増大による市負担額の増加</li> <li>利用者から「予約・同乗の要望」があったこと</li> <li>全市民を対象とし交通空白地域に対応すること</li> </ul>	路線バスが撤退し、循環バスを導入したが、目的地までの所要時間が長く利便性は低下、利用者の低迷が続いた。その代替手段としてデマンドタクシーを導入し、交通空白地域の移動手段を確保するため	交通不便地域を対象に実証実験を行い、利用状況を把握し、 <u>デマンドタクシーの有効性を検証するとともに、コミュニティバス「にいバス」を含めた市内公共交通の見直し検討を行うため</u>	<u>民間バス路線や市で運行している福祉バスを含めた交通ネットワークを検証している中で、新たな交通施策としてデマンド交通の導入を検討するに至った</u>																																						
	実証実験期間	H30.6.15～R2.3.31 (2回延長)	R2.4.1～R5.3.31 (1回延長)	H26.10.10～H27.1.10	R3.11.1～R3.12.28	H27.7.1～H28.3.31																																						
	本格運行移行	R3.4移行  利用件数が月5000件を超えるなど、多くの高齢者等が利用	R5.4移行  令和4年度の利用者数は年間3万人を超える見込みとなっており、利用者数の目標はほぼ達成（移行への判断基準は無し）	H27.12移行  試運転のような意味合いで3か月実証実験を行ったため、利用人数などの移行基準は設けていない	移行せず  実証実験の結果、 <u>駅に向かう利用者が非常に多かったため、バス路線を再編する形となった。</u>	H28.4移行  周知期間や利用登録申請期間等を考慮し、年度当初開始ではなく上記の期間とした。想定以上の利用者数であったため、移行とした																																						
制度概要	協力事業者数	5社	4社	3社	2社	3社																																						
	補助形式	運賃差額補助	委託運行	運賃差額補助																																								
	運行区域	市内全域		市内全域	市内の3地域	市内全域																																						
	利用対象	鴻巣市に住民登録がある ・70歳以上 ・要介護・要支援者、障がい者 ・妊娠中の方、未就学児 等	鴻巣市に住民登録がある方全員	東松山市に住民登録がある方全員	新座市に住民登録がある 3地域にお住いの65歳以上	志木市に住民登録がある ・65歳以上 ・要介護・要支援者、障がい者 ・妊娠中の方、未就学児 等																																						
	事前利用登録	必要																																										
	料金設定	<p>4段階制となります。</p> <table border="1"> <tr> <th>1台1件あたり</th> <th>タクシー料金</th> <th>利用料金</th> </tr> <tr> <td>2,000円未満</td> <td></td> <td>500円</td> </tr> <tr> <td>2,000円以上～3,000円未満</td> <td></td> <td>1,000円</td> </tr> <tr> <td>3,000円以上～4,000円未満</td> <td></td> <td>1,500円</td> </tr> <tr> <td>4,000円以上</td> <td></td> <td>2,000円</td> </tr> </table> <p>割引 ●身体障害者手帳、療育手帳を提示した場合 タクシー料金から10%割引した額で利用料金を算出します。 ●運転経歴証明書を提示した場合 利用料金から200円引きになります。</p>	1台1件あたり	タクシー料金	利用料金	2,000円未満		500円	2,000円以上～3,000円未満		1,000円	3,000円以上～4,000円未満		1,500円	4,000円以上		2,000円	<p>一律の運賃となります。</p> <p>1人1件あたり</p> <p>次に該当する方及びその介助者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>70歳以上</li> <li>要介護・要支援の認定を受けている方</li> <li>障害者手帳をお持ちの方</li> <li>難病の受給者証をお持ちの方</li> <li>妊娠中の方</li> </ul> <p>300円</p> <p>※「ひなちゃんタクシー」利用登録証、または手帳や受給者証など、証明できるものを提示してください。介助者は運転手に申し出てください。</p> <p>割引 ●運転経歴証明書を提示した場合 運賃が100円引きになります。</p> <table border="1"> <tr> <th>一般</th> <th>小学生・中学生</th> <th>未就学児</th> </tr> <tr> <td>500円</td> <td>200円</td> <td>無料</td> </tr> </table>	一般	小学生・中学生	未就学児	500円	200円	無料	<p>車両1台あたり</p> <table border="1"> <tr> <th>運賃及び迎車回送料金の合計額</th> <th>利用料金</th> </tr> <tr> <td>1,000円未満</td> <td>500円</td> </tr> <tr> <td>1,000円以上2,000円未満</td> <td>800円</td> </tr> <tr> <td>2,000円以上3,000円未満</td> <td>1,000円</td> </tr> <tr> <td>3,000円以上</td> <td>1,500円</td> </tr> </table> <p>日時指定予約は補助対象外 (利用者全額負担)</p>	運賃及び迎車回送料金の合計額	利用料金	1,000円未満	500円	1,000円以上2,000円未満	800円	2,000円以上3,000円未満	1,000円	3,000円以上	1,500円	<p>500円均一</p> <table border="1"> <tr> <th>タクシー料金</th> <th>利用料金(1台1回)</th> </tr> <tr> <td>1,000円未満</td> <td>300円</td> </tr> <tr> <td>1,000円以上 1,500円未満</td> <td>500円</td> </tr> <tr> <td>1,500円以上</td> <td>1,000円</td> </tr> </table> <p>(上表のタクシー料金) 運賃+迎車料金300円 +日時指定予約420円</p>	タクシー料金	利用料金(1台1回)	1,000円未満	300円	1,000円以上 1,500円未満	500円	1,500円以上	1,000円
	1台1件あたり	タクシー料金	利用料金																																									
2,000円未満		500円																																										
2,000円以上～3,000円未満		1,000円																																										
3,000円以上～4,000円未満		1,500円																																										
4,000円以上		2,000円																																										
一般	小学生・中学生	未就学児																																										
500円	200円	無料																																										
運賃及び迎車回送料金の合計額	利用料金																																											
1,000円未満	500円																																											
1,000円以上2,000円未満	800円																																											
2,000円以上3,000円未満	1,000円																																											
3,000円以上	1,500円																																											
タクシー料金	利用料金(1台1回)																																											
1,000円未満	300円																																											
1,000円以上 1,500円未満	500円																																											
1,500円以上	1,000円																																											
運行時間	8:30～17:00 (平日のみ)	8:30～18:00 (年末年始を除く毎日)	8:30～17:00 (月～土)																																									
予約制度	利用の直前に電話	1週間前から当日30分前	3日前から	利用の直前に電話	1週間前から																																							
実績	利用者数 (件数)	52,379件 (R3年度)	21,331人 (R3年度)	48,533件 (R2年度)	1,037件 (2か月間)	非公表																																						
	自治体負担 (R3年度)	51,615千円 (985円/件)	51,783千円 (2,427円/人) ※50%交付税措置有	38,156千円 (786円/件) (R2年度)	1,529千円(2か月間) (1,474円/件)	非公表																																						

# 総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年11月16日

件名	コミュニティバス「はるかぜ」運行事業者へのヒアリング状況について
所管部課名	都市建設部交通対策課
内容	<p>深刻な運転士不足などにより、バス路線の廃止や減便が続いていることをふまえ、コミュニティバス「はるかぜ」（以下、「はるかぜ」という）の運行事業者へのヒアリング状況について、以下のとおり報告する。</p> <p><b>1 ヒアリング結果</b> 別紙1のとおり P13参照</p> <p><b>2 問題点と今後の方針について</b></p> <p>(1) 問題点</p> <p>ア 運転士不足が深刻化しており、はるかぜ全路線を同条件で維持していくことは困難である。</p> <p>イ はるかぜの運行事業者は、支援学校などの送迎バスも運行しており、人材の配置にバランスを取る必要がある。</p> <p>ウ 現行のはるかぜ車両購入補助の「5年間減便不可」等の交付要件が弊害化しつつある。</p> <p>エ はるかぜを自主運行から委託運行に変えるとシルバーパス適用路線の対象外となり、東京バス協会からの補填がなくなる。</p> <p>(2) 今後の方針</p> <p>ア 深刻な運転士不足の状況をふまえ、限られた人的資源の効率的な活用を考慮し、利用者数やバス事業者の意見を踏まえながら、区として維持すべき路線や区間を洗い出す。</p> <p>イ はるかぜ車両購入補助の交付要件を見直すことにより、補助金の活用を促進し、一部路線でも現行の自主運行を維持できるよう並行して検討していく。</p> <p>ウ 赤字補填ではなく、バス事業者が継続して運転士の確保ができるよう人件費増分等も含めた委託費用を検討する。</p> <p>エ 委託運行とする場合、シルバーパス適用路線の対象外となるため、長期的な区の財政負担も考慮し、路線の選定を厳密に行う。</p>

バス運転士不足の状況

- ア 拘束時間が長く、不規則な勤務の割に給与が低いという理由から若年層の離職や新規採用の応募が少ない状況
- イ 現職運転士は50代以上が7割を占めており、今後さらに運転士不足が加速
- ウ 採用説明会を行っても1人も来ない時もあり、応募があっても適性検査等で不採用となるケースも
- エ 新規採用者は主に転職者で40～50代が多い
- オ 運転士不足は運輸業界全体の問題であり、業界内で人材の取り合いが発生
- カ 運転士不足の中、度重なるダイヤ等の組直しで事務員にも負担がかかっており、離職する事務員も増
- キ 支援学校等への送迎バスも運行しており、運転士不足は路線バスの問題だけではない

現在の対応

- ア 多様化する働き方に合わせて、短時間のパートや再任用、OBを採用
- イ 運転士紹介制度の拡充や家賃補助等の導入
- ウ 育成制度を設け、大型2種免許未取得者も積極的に採用

しかしながら・・・

採用や免許取得後、待遇の良い会社へ転職するケースも多い

はるかぜ運行事業者の意見・要望

【はるかぜ路線の見通し】

- ア 運賃払い利用者の減少とシルバーパス利用者の増加が顕著になってきており、今後運賃収入がさらに減少していく見込みである。
- イ 利用者の少ない路線を減便もしくは廃止し、利用者の多い路線に限られた人的資源を回さないと会社を維持していくことは困難である。

【区への要望】

- ア ただの赤字補填では事業者のメリットはない。人材を確保するための人件費増分等を考慮した形で、委託運行としていただきたい。
- イ 委託運行になったとしても、今後の運転士数の推移によっては、路線や便数が維持できなくなる可能性がある。
- ウ 区のはるかぜ車両購入費補助を活用したいが、この状況下で「5年間減便不可」の要件があると今後活用することが難しいので緩和してほしい。

# 総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年11月16日

件名	足立区自転車活用推進計画策定に向けた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>足立区自転車活用推進計画を策定するにあたり、第1回足立区自転車活用推進計画策定委員会を以下のとおり開催したので、報告する。</p> <p><b>1 策定委員会開催日時</b> 令和5年10月18日（水）午後3時～午後5時</p> <p><b>2 策定委員会資料について</b> 別添資料「第1回足立区自転車活用推進計画策定委員会資料」のとおりに</p> <p><b>3 委員会での主な意見について</b></p> <table border="1" data-bbox="379 1003 1428 1693"> <thead> <tr> <th data-bbox="379 1003 608 1055">発言者</th> <th data-bbox="608 1003 1428 1055">内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="379 1055 608 1256">学識経験者</td> <td data-bbox="608 1055 1428 1256"> <p>どの施策を中心に計画を策定するのかメリハリをつけるべき。</p> <p>自転車走行空間について、普段から危険な場面を目にするため、警察と協力しながら整備を進めてほしい。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="379 1256 608 1402">交通管理者</td> <td data-bbox="608 1256 1428 1402">交通マナーに関する苦情や通報が警察署に寄せられている。自転車の取締り件数も増加しており、今後も取締りを強化していく。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="379 1402 608 1693">区内関係団体</td> <td data-bbox="608 1402 1428 1693"> <p>中高年は学校で交通安全教育を受けていないと思う。住区センターや町会等で交通安全教室をおこなっても良いのではないかと。</p> <p>小学生への免許証交付の取組みは良い案である。保護者と一緒に交通ルールを学ぶ機会があると良いのではないかと。中高生は交通ルールの教育を徹底すべきである。</p> </td> </tr> </tbody> </table> <p><b>4 今後の予定について</b></p> <table border="1" data-bbox="400 1789 1348 2054"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="400 1789 817 1841">年 月</th> <th data-bbox="817 1789 1348 1841">内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="400 1841 568 1892" rowspan="4">令和6年</td> <td data-bbox="568 1841 817 1892">1月10日</td> <td data-bbox="817 1841 1348 1892">第2回策定委員会</td> </tr> <tr> <td data-bbox="568 1892 817 1944">3月中</td> <td data-bbox="817 1892 1348 1944">第3回策定委員会</td> </tr> <tr> <td data-bbox="568 1944 817 1995">4月中</td> <td data-bbox="817 1944 1348 1995">パブリックコメントを実施</td> </tr> <tr> <td data-bbox="568 1995 817 2054">6月中</td> <td data-bbox="817 1995 1348 2054">計画の策定</td> </tr> </tbody> </table>	発言者	内容	学識経験者	<p>どの施策を中心に計画を策定するのかメリハリをつけるべき。</p> <p>自転車走行空間について、普段から危険な場面を目にするため、警察と協力しながら整備を進めてほしい。</p>	交通管理者	交通マナーに関する苦情や通報が警察署に寄せられている。自転車の取締り件数も増加しており、今後も取締りを強化していく。	区内関係団体	<p>中高年は学校で交通安全教育を受けていないと思う。住区センターや町会等で交通安全教室をおこなっても良いのではないかと。</p> <p>小学生への免許証交付の取組みは良い案である。保護者と一緒に交通ルールを学ぶ機会があると良いのではないかと。中高生は交通ルールの教育を徹底すべきである。</p>	年 月		内 容	令和6年	1月10日	第2回策定委員会	3月中	第3回策定委員会	4月中	パブリックコメントを実施	6月中	計画の策定
発言者	内容																				
学識経験者	<p>どの施策を中心に計画を策定するのかメリハリをつけるべき。</p> <p>自転車走行空間について、普段から危険な場面を目にするため、警察と協力しながら整備を進めてほしい。</p>																				
交通管理者	交通マナーに関する苦情や通報が警察署に寄せられている。自転車の取締り件数も増加しており、今後も取締りを強化していく。																				
区内関係団体	<p>中高年は学校で交通安全教育を受けていないと思う。住区センターや町会等で交通安全教室をおこなっても良いのではないかと。</p> <p>小学生への免許証交付の取組みは良い案である。保護者と一緒に交通ルールを学ぶ機会があると良いのではないかと。中高生は交通ルールの教育を徹底すべきである。</p>																				
年 月		内 容																			
令和6年	1月10日	第2回策定委員会																			
	3月中	第3回策定委員会																			
	4月中	パブリックコメントを実施																			
	6月中	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11月16日

<p>件名</p>	<p><b>六町駅周辺自転車駐車場の整備計画について</b></p>																
<p>所管部課名</p>	<p>都市建設部交通対策課 駐輪場対策担当課 総務部資産管理課 資産活用担当課</p>																
<p>内容</p>	<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、都道歩道部の整備台数減少や活用事業者である東神開発株式会社の施設計画の一部変更があることから、全体整備計画について改めて以下のとおり報告する。</p> <p>なお、新設自転車駐車場の収容可能台数は、既存自転車駐車場と同程度確保している。</p> <p><b>1 全体スケジュールについて</b></p> <table border="1" data-bbox="316 860 1474 2029"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="316 860 740 958">現在～ 令和6年6月末日まで</th> <th colspan="2" data-bbox="740 860 1474 958">令和6年7月から</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="316 958 395 1482" rowspan="2"> <p>(既存) 区営六町駅自転車駐車場</p> </td> <td data-bbox="395 958 475 1482"> <p>定期利用</p> </td> <td data-bbox="475 958 740 1482"> <p>収容可能台数 (ア) 約 <u>1,200</u> 台</p> </td> <td data-bbox="740 958 1474 1482" rowspan="2"> <p>新設自転車駐車場</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="395 1482 475 1738"> <p>一時利用</p> </td> <td data-bbox="475 1482 740 1738"> <p>収容可能台数 (イ) 約 <u>600</u> 台</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="316 1738 740 2029"> <p>収容可能台数 (ア+イ) 合計約 <u>1,800</u> 台</p> </td> <td colspan="2" data-bbox="740 1738 1474 2029"> <p>収容可能台数 合計 約 <u>1,800</u> 台 定期 約 <u>1,150</u> 台 (現在の利用台数 900 台) 一時 約 <u>650</u> 台 (現在の利用台数 600 台)</p> </td> </tr> </tbody> </table> <p>上表中[ ]内の記載は8月報告内容</p>			現在～ 令和6年6月末日まで		令和6年7月から		<p>(既存) 区営六町駅自転車駐車場</p>	<p>定期利用</p>	<p>収容可能台数 (ア) 約 <u>1,200</u> 台</p>	<p>新設自転車駐車場</p>	<p>一時利用</p>	<p>収容可能台数 (イ) 約 <u>600</u> 台</p>	<p>収容可能台数 (ア+イ) 合計約 <u>1,800</u> 台</p>		<p>収容可能台数 合計 約 <u>1,800</u> 台 定期 約 <u>1,150</u> 台 (現在の利用台数 900 台) 一時 約 <u>650</u> 台 (現在の利用台数 600 台)</p>	
現在～ 令和6年6月末日まで		令和6年7月から															
<p>(既存) 区営六町駅自転車駐車場</p>	<p>定期利用</p>	<p>収容可能台数 (ア) 約 <u>1,200</u> 台</p>	<p>新設自転車駐車場</p>														
	<p>一時利用</p>	<p>収容可能台数 (イ) 約 <u>600</u> 台</p>															
<p>収容可能台数 (ア+イ) 合計約 <u>1,800</u> 台</p>		<p>収容可能台数 合計 約 <u>1,800</u> 台 定期 約 <u>1,150</u> 台 (現在の利用台数 900 台) 一時 約 <u>650</u> 台 (現在の利用台数 600 台)</p>															



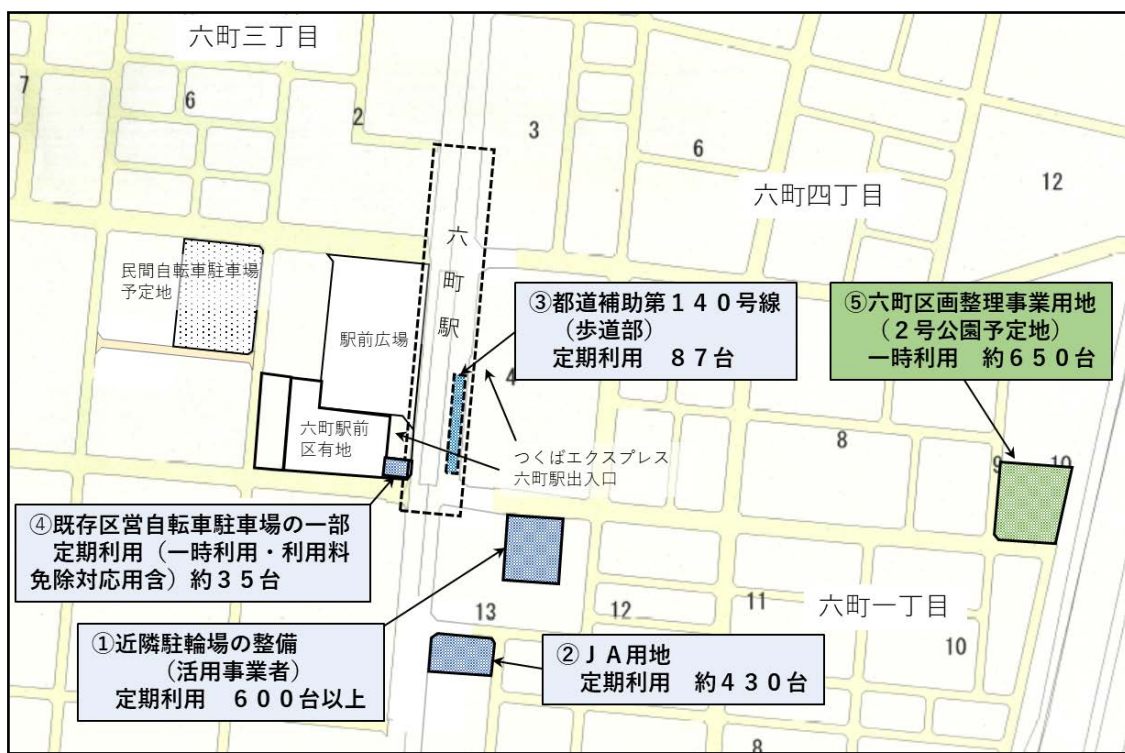
※ 交通管理者との計画協議により当初約200台を予定していたが、今年度に入り詳細協議を実施した結果、歩道部において現在の植栽地内での整備に限定されたことから、87台の収容台数となった。

引き続き、都道歩道部及び区引継箇所等における自転車駐車場整備について協議していく。

既存自転車駐車場の配置図



新設自転車駐車場の配置図





## 2 今後の整備スケジュール

### (1) 定期利用自転車駐車場

令和5年11月 六町駅周辺自転車駐車場の工事契約  
(JA用地、都道歩道部、既存部)

令和6年7月 六町駅周辺自転車駐車場の開設  
(JA用地、都道歩道部、既存部)  
六町駅前区有地を民間公募事業者に引継ぎ

### (2) 一時利用自転車駐車場

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

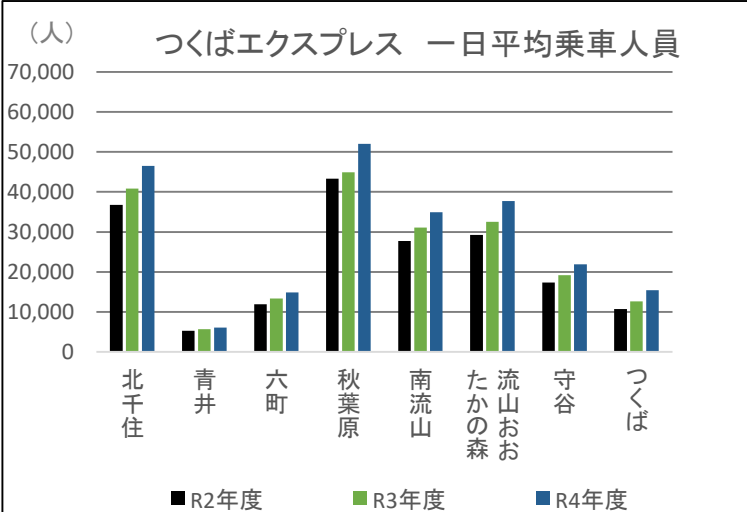
## 3 問題点・今後の方針

(1) 新設する自転車駐車場の移行については、令和5年11月20日頃から現地掲示のほか契約者全員に通知する。

(2) 令和6年7月の自転車駐車場(一時利用自転車駐車場含む)の開設に向け、東京都第六建設事務所や第一市街地整備事務所、警視庁等と調整を進め、遅滞無く工事を完了させる。

# 総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年11月16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><b>1 つくばエクスプレスの令和4年度輸送実績</b>          （首都圏新都市鉄道株式会社提供）</p> <p>(1) 年間輸送人員          1億2,638万人（令和3年度 1億1,061万人 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 <span style="float:right">(単位：人)</span></p> <table border="1" data-bbox="454 1077 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)

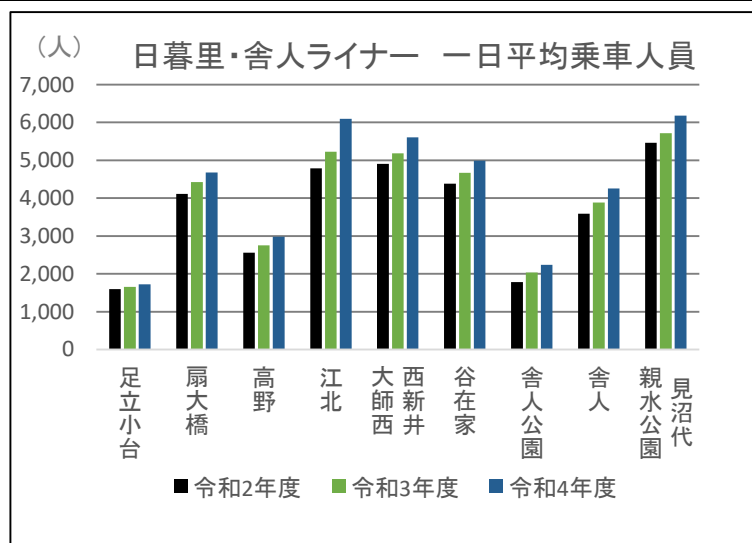
### (3) 混雑率

155%(令和3年度 144% 11ポイント増)

### (4) 主要駅別の一日平均乗車人員

(単位:人)

駅名	R2年度	R3年度	R4年度
足立小台	1,597	1,653	1,724
扇大橋	4,116	4,429	4,680
高野	2,560	2,750	2,983
江北	4,784	5,226	6,099
西新井大師西	4,906	5,184	5,609
谷在家	4,386	4,673	4,987
舎人公園	1,786	2,038	2,243
舎人	3,593	3,884	4,255
見沼代親水公園	5,464	5,716	6,178



※ 2(4)以外については、8月の総合交通対策調査特別委員会にて報告済み

## 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11月16日

件名	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
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について、以下のとおり報告する。</p> <p><b>1 「地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会」大臣要望について</b></p> <p>「地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会」（以下、「期成同盟会」という。）では、例年、国土交通大臣に対し、要望活動を実施している。</p> <p>今年度の要望活動について、以下のとおり実施したため報告する。</p> <p>(1) 実施日時・場所</p> <p>ア 日時 令和5年10月3日（火） 午後1時30分から</p> <p>イ 場所 国土交通省</p> <p>(2) 要望先</p> <p>齊藤鉄夫 国土交通大臣</p> <p>(3) 出席者</p> <p>ア 期成同盟会 会員</p> <p>イ 東京直結鉄道建設・誘致促進連絡協議会 会長・副会長</p> <p>ウ 紹介国会議員</p> <p><b>2 地下鉄8号線整備促進大会の方針について</b></p> <p>(1) 今後の大会実施方針</p> <p>今年度より加盟した期成同盟会では、足立区の促進大会と同様の決起大会を毎年度、加盟自治体間で会場を変更しながら開催している。</p> <p>期成同盟会への加盟に伴い、今後は足立区も同盟会の一員として決起大会に参加を予定している。</p> <p>については、足立区単独で開催していた従前の大会ではなく、今後は期成同盟会と協働で大会を実施していく。</p> <p>(2) 令和5年度期成同盟会決起大会について</p> <p>ア 開催予定日 未定</p> <p>イ 開催場所 埼玉県内を予定</p> <p><b>【参考】</b> 昨年（令和4年）の期成同盟会決起大会内容について</p> <p>(1) 開催日 令和4年10月15日（土）</p>

(2) 開催場所 野田ガスホール (野田市文化会館)

(3) 実施内容

ア 第一部「記念式典」

来賓紹介、主催者挨拶、来賓祝辞、大会宣言他

イ 第二部「記念事業」

ダンスコンテスト