

総合交通対策調査特別委員会 報告資料

令和6年1月23日

報告事項件名	頁
(1) 足立区総合交通計画の中間検証について	2
(2) コミュニティバス「はるかぜ」路線の再編について	3
(3) 東京女子医科大学附属足立医療センターへの乗入廃止について	10
(4) 新たな交通手段に関する勉強会の開催結果について	13
(5) EVバス導入効果の検証について	17
(6) 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	20
(7) 鹿浜二丁目自転車駐車場の一時閉鎖と代替自転車駐車場の 設置について	22
(8) 自転車用ヘルメット補助制度の令和5年度上半期の実績について	24
(9) 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	27

(都市建設部)

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和6年1月23日

件名	足立区総合交通計画の中間検証について
所管部課名	都市建設部交通対策課
内容	<p>令和元年11月に改定した足立区総合交通計画の中間検証について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 中間検証時期の前倒しについて 現行の足立区総合交通計画は令和元年度から概ね10年間を計画期間とし、令和6年度に中間検証を行う予定であったが、以下の理由により、令和5年度に前倒しで実施するものとした。 (1) コロナ禍による移動ニーズの変化や運転士不足の深刻化等により、公共交通を取り巻く環境が大きく変わったため (2) 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正（令和2年12月）に伴い、作成が努力義務化された地域公共交通計画を令和6年度に策定するため</p> <p>2 中間検証（案）について 別添資料1「足立区総合交通計画 令和5年度 中間検証（案）」参照</p> <p>3 足立区総合交通計画推進会議中間検証部会の開催について 以下のとおり、各交通施策の関係者で構成する中間検証部会を開催し、計画に位置づけた施策の進捗状況を確認し、意見交換等を行う。 (1) 開催日 令和6年1月24日（水） (2) 構成メンバー ア 学識経験者 イ 鉄道事業者 ウ バス事業者 エ タクシー事業者 オ 区職員</p> <p>4 今後の予定について 新たな交通計画である地域公共交通計画の策定に向け、来年度から推進会議に代わる法定協議会で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。</p>

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和6年1月23日

件名	コミュニティバス「はるかぜ」路線の再編について
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」（以下「はるかぜ」という。）運行事業者へのヒアリング結果を踏まえた路線の再編及びバス事業者との協働事業について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 バス事業者の路線再編に向けた考え方について</p> <p>令和6年4月の改善基準告示等の施行へ対応するため、各運行事業者が以下の対応を順次進めるとのこと。</p> <p>(1) 利用者の少ない時間帯や土休日を中心に減便 (2) 利用者の多い路線を維持していくために、利用者の少ない路線や区間を廃止し、限られた人的資源の効率的な活用</p> <p>2 持続可能なコミュニティバス「はるかぜ」路線の維持事業について</p> <p>(1) 採用する事業スキーム（別紙1 P6参照）</p> <p>区民の移動手段を支えるために、区とバス事業者の双方が継続的に運行を維持していくため「協働事業」として実施する。区は、路線維持のための負担金の支出や、利用実態調査等を実施しながら適切な運行となるよう推進していく。</p> <p>「協働事業」 区と事業者で役割分担※しつつ、協働で事業を実施する</p> <p>※ 役割分担は別紙1（P6参照）3（3）に記載</p> <p>「委託運行」 区が実施する事業について、委託料を支出し事業者に委託する</p> <p>「運行補助」 バス事業者の事業として運行している路線に補助金を交付する</p> <p>(2) 実施理由</p> <p>以下の理由により、日立自動車交通株式会社及び株式会社新日本観光自動車が運行する7路線について、令和6年4月から路線の維持に向け協働による運行を開始する。</p> <p>ア ヒアリングの結果、上記2社は運転士不足や経営状況の悪化がより切迫した状況下にあることが判明した。</p> <p>イ 令和5年10月から施行された国の「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」の中で、関係者との連携・協働の必</p>

要性が位置付けられたため。

(3) 協働事業による運行の対象路線

- ア はるかぜ1号（西新井・綾瀬線）
- イ はるかぜ5号（北千住駅西側地域循環）
- ウ はるかぜ6号（北千住・鹿浜線）
- エ はるかぜ8号（小台・宮城循環）
- オ はるかぜ9号（青井・亀有線）
- カ はるかぜ11号（堀之内・椿循環）
- キ はるかぜ12号（西新井・亀有線）

(4) シルバーパス利用者の取扱いについて

運行経費を区が負担する場合、シルバーパス適用路線の対象外となるため、東京バス協会からの補てんは無くなる。しかしながら、高齢者への影響等を考慮し、これまでどおり乗車時にシルバーパスを提示することにより、無賃で乗車できる扱いとし、シルバーパス利用者補てん分も含めて、区が費用負担していく。

3 自主運行を維持する路線への支援について

自主運行を維持する2路線（はるかぜ2号、4号）への支援についても車両購入補助をはじめ、継続して実施していく。

4 協働事業における区の負担額について（7路線合計）

各事業者により経費の考え方は異なるが、乗合バス事業を継続していくための人件費増分や、社員の離職防止・雇用促進等の事業継続維持費も含むものとする。これまで車両購入補助として行ってきた運行車両の買替等も、協働事業による運行後は全て区負担とする。

- (1) 運行経費（人件費・事業継続維持費等） 約420,000千円
- (2) 車両購入費・システム維持費等 約176,400千円

5 はるかぜ路線再編（案）について

1及び2をふまえた路線の再編案は別紙2（P7参照）のとおり

6 各路線の利用者数について

別紙3（P8参照）のとおり

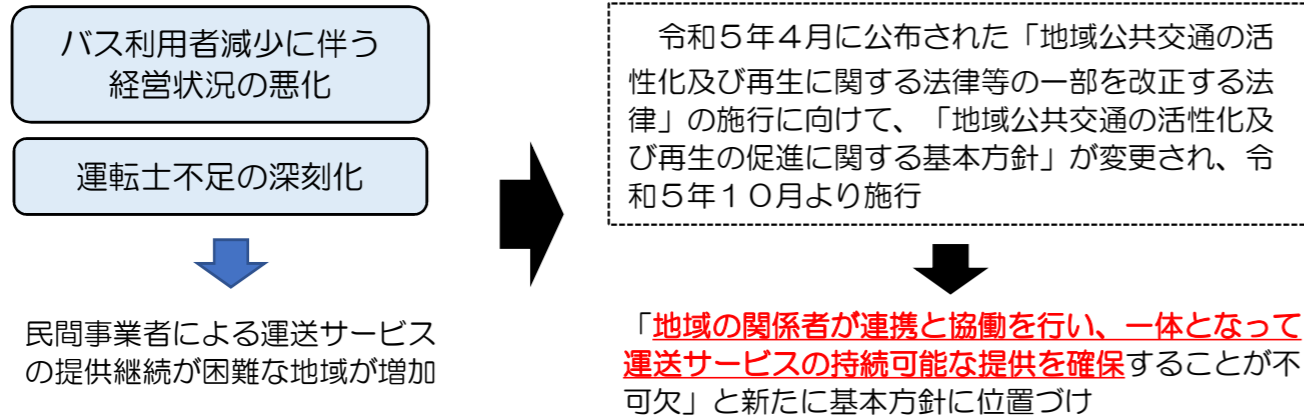
7 路線の廃止に伴う交通空白地域の変化について

別紙4（P9参照）のとおり

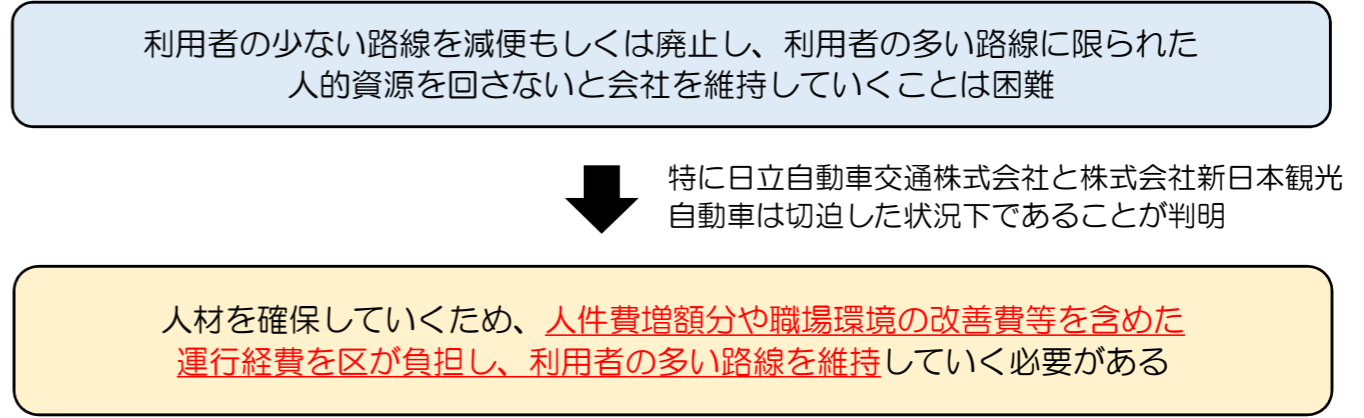
8 今後のスケジュール

		実施内容
令和6年	1月末	運輸局や交通事業者等で構成する道路 運送法に基づく法定会議 (路線再編等の審議)
	2月中旬	運輸局へ届け出(バス事業者)
	3月下旬	一部路線や区間の廃止
令和6年	4月1日	連携協働事業の協定締結
		7路線の連携協働事業開始

1 社会情勢の変化と関連法の改正



2 はるかぜ運行事業者へのヒアリング結果



これまで以上に区とバス事業者が連携・協働して路線を維持していくことが必要

3 足立区とバス事業者との協働事業のスキーム

(1) 事業の目的

コミュニティバス「はるかぜ」の路線について区とバス事業者が連携・協働を行い、区民の移動手段を維持していくとともに、利用実態に合った最適かつ効率的な運行を推進していくこと目的とする。

(2) 対象事業者

日立自動車交通株式会社（3路線）、株式会社新日本観光自動車（4路線）

(3) 区とバス事業者の役割

赤字表記がこれまでより追加となる役割

足立区の役割

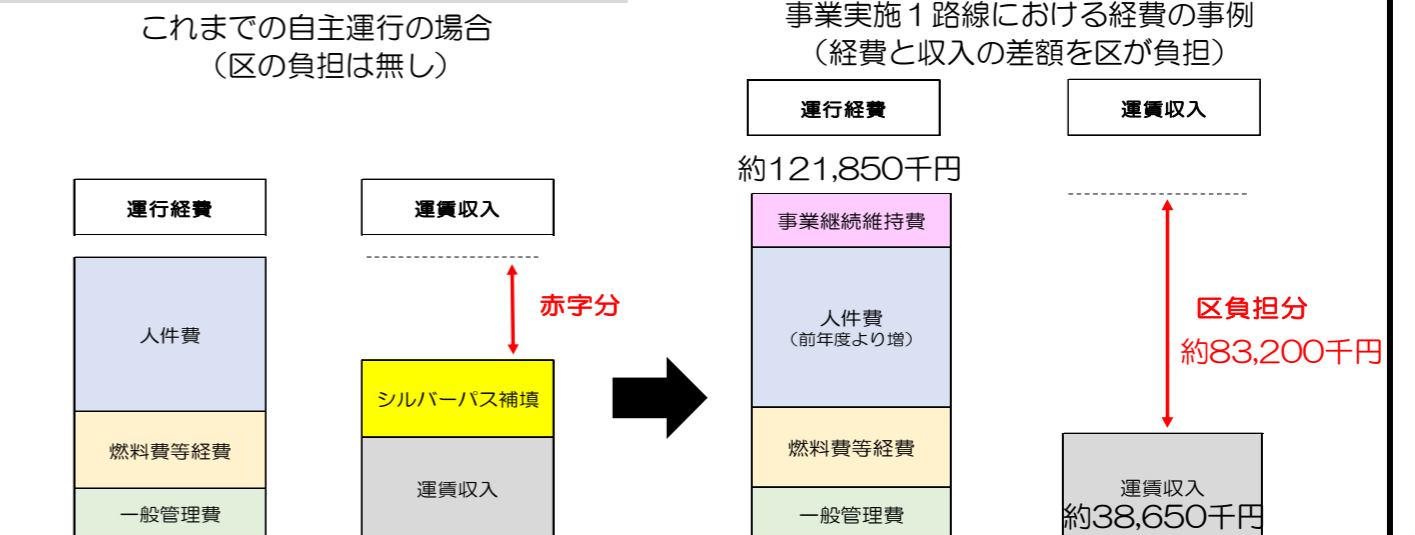
- ア 時刻表やダイヤ改正等の周知
- イ バス停利用環境整備
- ウ 関係機関との調整や法定会議の開催
- エ **運賃や定期額等の検討**
- オ **利用実態調査の実施や分析**
- カ **運行経費等の負担**

バス事業者の役割

- ア 運行計画の立案、運行管理
- イ バス停標柱の設置や管理
- ウ 関係機関への法手続き
- エ 定期券や回数券等の販売
- オ **事業継続維持費※を活用し、運転士や事務員等の離職防止や雇用促進策の実施**

※ 事業継続維持費とは、乗合バス事業の継続を目的として、バス運転士や社員などの離職防止や雇用促進策をこれまで以上に図るために、採用活動の拡大、福利厚生の充実、職場環境の改善等を行う費用

(4) 運行経費の区負担の考え方



※ 運行経費を区が負担した場合、東京バス協会からのシルバーバス補填分が無くなる
 ※ 車両更新費、人件費増分や事業継続維持費等についても区が費用を負担する

(5) 事業期間や継続の判断等について

今後、バス運転士数や利用者数の推移を見定めるため、令和6年度～令和8年度の概ね3年間は事業期間とし、バス運転士の確保状況、利用者数や収支率等の実績を確認していく。その後の各路線の事業継続の可否を、経費負担の妥当性やブンブン号の実績、他自治体の事例を踏まえながら判断していくものとする。

また、利用実態調査の結果をもとにした最適かつ効率的な運行ダイヤへの見直し等は、事業期間内に適宜実施していくものとする。

(例1：日曜・祝日や夜間の利用者が極端に少ない区間や路線→減便や運休)

(例2：利便性向上のため、ダイヤ間隔（バラつき）の調整)

コミュニティバス「はるかぜ」の路線再編(案)について

路線名	事業者	R6年度の予定	今後の方針
はるかぜ1号(西新井・綾瀬線)	日立自動車交通	協働事業	令和5年12月減便。令和6年4月からの協働による運行に向けて関係機関と協議
はるかぜ2号(綾瀬・六木線)	朝日自動車	自主運行	当面は自主運行を維持。ただし、今後の運転士数や収支等の状況によっては再編の可能性あり
はるかぜ3号(西新井・舎人線)	国際興業	令和6年3月末運行終了	令和6年3月31日運行終了
はるかぜ4号(区役所・鹿浜線)	東武バスセントラル	自主運行	当面は自主運行を維持。ただし、今後の運転士数や収支等の状況によっては再編の可能性あり
はるかぜ5号(北千住駅西側地域循環)	新日本観光自動車	協働事業	令和6年2月減便。令和6年4月からの協働による運行に向けて関係機関と協議
はるかぜ6号(北千住・鹿浜線)	新日本観光自動車	協働事業	令和6年2月減便。令和6年4月からの協働による運行に向けて関係機関と協議
はるかぜ7号(西新井・六木線)	東武バスセントラル	運行終了(予定)	令和6年3月減便予定。利用者が少ないため、 R6年度中に運行終了予定
はるかぜ8号(小台・宮城循環)	新日本観光自動車	協働事業	令和6年2月減便。令和6年4月からの協働による運行に向けて関係機関と協議
はるかぜ9号(青井・亀有線)	日立自動車交通	協働事業	令和5年12月減便。令和6年4月からの協働による運行に向けて関係機関と協議
はるかぜ10号(西新井・高野線)	日立自動車交通	運行終了(予定)	令和5年12月減便。利用者が少ないため、 早ければR6.3に運行終了の可能性あり
はるかぜ11号(堀之内・椿循環)	新日本観光自動車	協働事業	令和6年2月減便。利用者の少ない博慈会記念総合病院～堀之内一丁目間は 早ければR6.3に区間廃止
はるかぜ12号(西新井・亀有線)	日立自動車交通	協働事業	令和5年12月減便。令和6年4月からの協働による運行に向けて関係機関と協議



破線は路線廃止及び一部区間廃止となる路線

◆令和4年度 各路線の利用者数と今後の予定

別紙3

(1) 当面の間、自主運行を維持する路線（2路線）

	路線名 (運行事業者)	1日あたりの便数		1日あたりの 利用者数	1便あたりの 利用者数	年間の 利用者数
		平日	土休日			
1	2号 (綾瀬・六木線) (朝日自動車)	156	142	2,231	14.7	814,172
2	4号 (区役所・鹿浜線) (東武バス)	33	29	278	8.8	101,323

(2) 協働事業へ変更する路線（7路線）

	路線名 (運行事業者)	1日あたりの便数		1日あたりの 利用者数	1便あたりの 利用者数	年間の 利用者数
		平日	土休日			
1	6号 (北千住・鹿浜線) (新日本観光)	93	65	1,239	14.8	452,261
2	1号 (西新井・綾瀬線) (日立自動車)	65	60	857	13.5	312,848
3	9号 (青井・亀有線) (日立自動車)	68	58	788	12.2	287,616
4	12号 (西新井・亀有線) (日立自動車)	41	29	473	12.8	172,660
5	5号 (北千住駅西口循環) (新日本観光)	24	19	390	17.5	142,348
6	8号 (小台・宮城循環) (新日本観光)	24	17	257	11.9	93,704
7	11号 (堀之内・椿循環) (新日本観光)	16	16	172	10.7	62,709

※ 11号は利用者の少ない堀之内一丁目～博慈会記念総合病院の区間を廃止予定

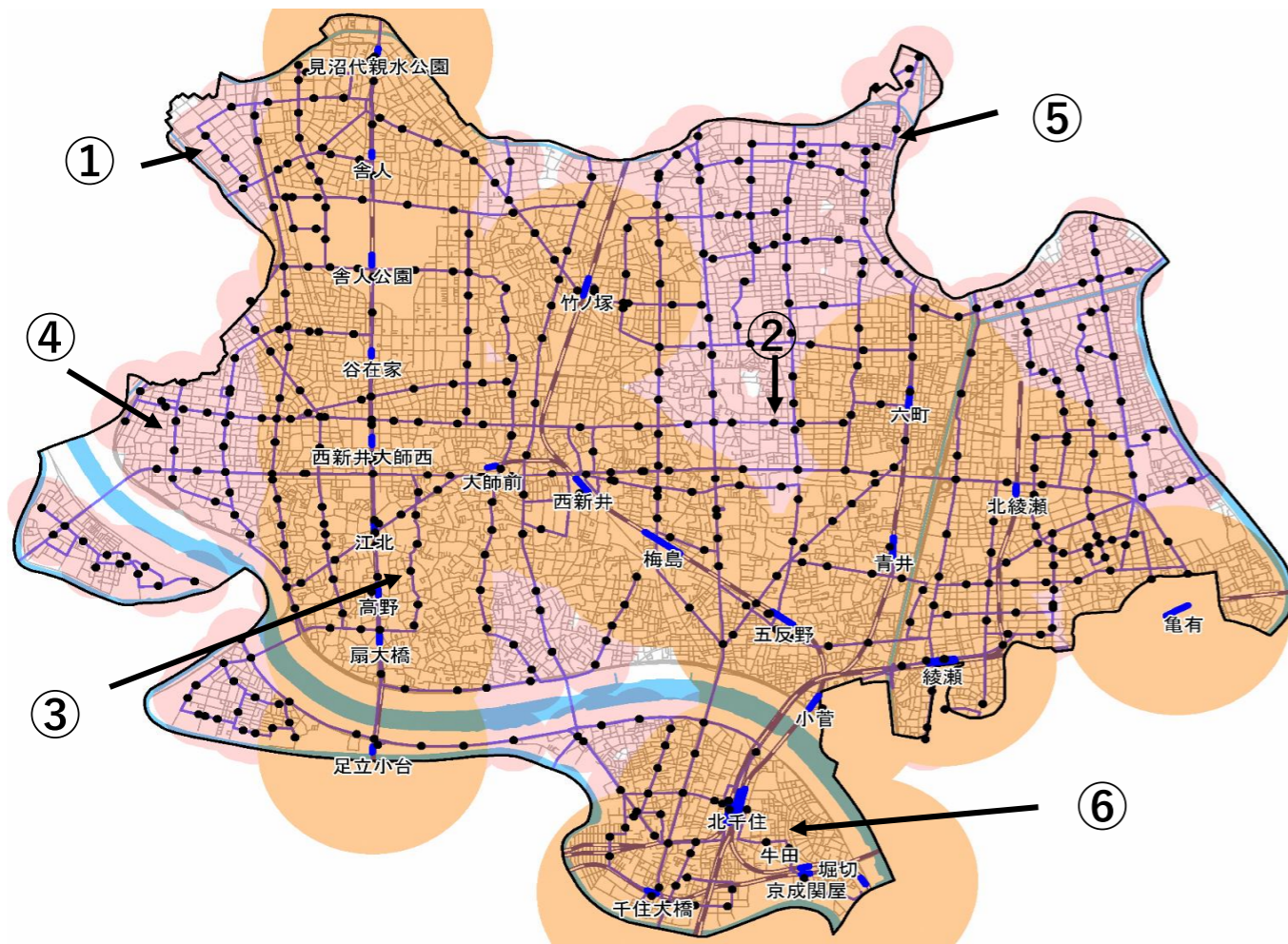
(3) 廃止を予定している路線（3路線）

	路線名 (運行事業者)	1日あたりの便数		1日あたりの 利用者数	1便あたりの 利用者数	年間の 利用者数
		平日	土休日			
1	3号 (西新井・舎人線) (国際興業)	24	24	237	9.9	86,371
2	7号 (西新井・六木線) (東武バス)	12	12	109	9.1	39,857
3	10号 (西新井・高野線) (日立自動車)	24	20	91	4.0	33,332
参考	ブンブン号 R5.9実績 (東武バス)	47	37	219	5.0	—

※ 3号は運転士不足等により共同事業でも継続不可、継承する事業者も同様の理由で無し

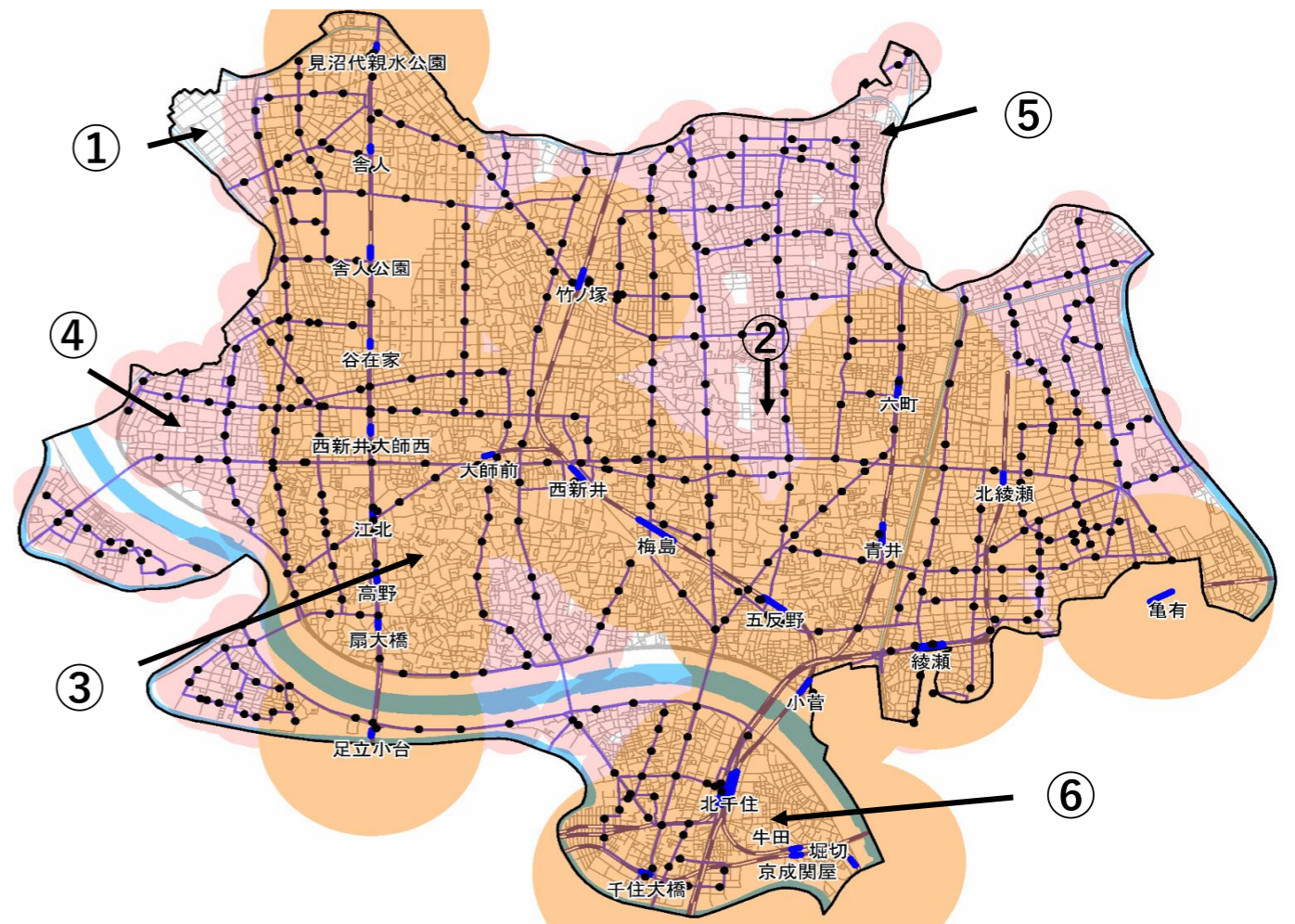
※ 10号は令和5年12月1日から平日かつ朝夕のみの運行へ減便済

【令和5年12月時点】



交通空白地域
 面積比：約2.7%
 人口比：約3.3%

【令和7年3月予定】



交通空白地域
 面積比：約4.2%
 人口比：約4.4%

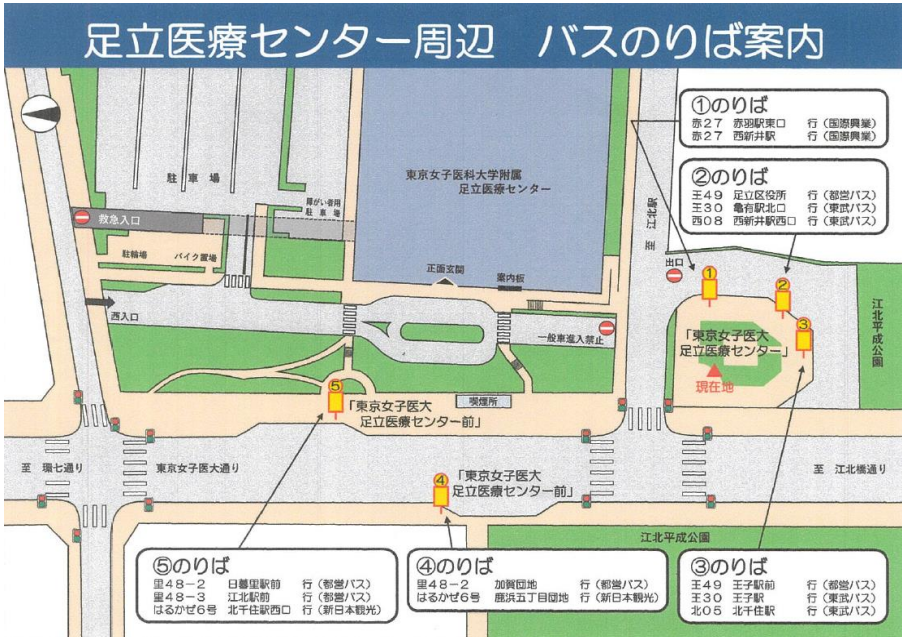
凡例

- バス停
- 駅を中心とした半径1kmの範囲
- バス停を中心とした半径300mの範囲
- 交通空白地域

- ① はるかぜ3号（西新井・舎人線） 路線廃止
- ② はるかぜ7号（西新井・六木線） 路線廃止
- ③ はるかぜ10号（西新井・高野線） 路線廃止
- ④ はるかぜ11号（堀之内・椿循環） 一部区間廃止（堀之内～博慈会）
- ⑤ プンブン号（花畑桑袋団地～六町駅） 路線廃止
- ⑥ 北千住線（北千住駅東口～南千住駅） 路線廃止

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和6年1月23日

件名	東京女子医科大学附属足立医療センターへの乗入廃止について																							
所管部課名	都市建設部交通対策課																							
内容	<p>赤27系統を運行する国際興業株式会社より、東京女子医科大学附属足立医療センター（以下「足立医療センター」という。）への乗入廃止について連絡があったので、以下のとおり報告する。</p> <p>1 現在の状況（別紙 P12参照）</p> <p>令和4年1月の足立医療センターの開院に向け、区では江北平成公園内にバス転回場、東京女子医大通りにバスベイの整備を行い、令和4年1月4日から以下の8路線が乗入開始となった。</p> <table border="1" data-bbox="416 943 1430 1395"> <thead> <tr> <th></th> <th>系統名</th> <th>運行経路</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">都営バス</td> <td>王 49</td> <td>王子駅前～足立区役所</td> </tr> <tr> <td>里 48-2</td> <td>日暮里駅前～加賀団地</td> </tr> <tr> <td>里 48-3</td> <td>江北駅前～足立医療センター</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">東武バスセントラル</td> <td>北 05</td> <td>北千住駅～足立医療センター</td> </tr> <tr> <td>王 30</td> <td>王子駅～亀有駅北口</td> </tr> <tr> <td>西 08</td> <td>西新井駅～足立医療センター</td> </tr> <tr> <td>国際興業バス</td> <td>赤 27</td> <td>赤羽駅東口～西新井駅</td> </tr> <tr> <td>新日本観光自動車</td> <td>はるかぜ6号</td> <td>北千住駅～鹿浜五丁目団地</td> </tr> </tbody> </table>  <p>足立医療センター周辺 バスのりば案内</p> <p>①のりば 赤27 赤羽駅東口 行（国際興業） 赤27 西新井駅 行（国際興業）</p> <p>②のりば 王49 足立区役所 行（都営バス） 王30 亀有駅北口 行（東武バス） 西08 西新井駅西口 行（東武バス）</p> <p>③のりば 王49 王子駅前 行（都営バス） 王30 王子駅 行（東武バス） 北05 北千住駅 行（東武バス）</p> <p>④のりば 里48-2 加賀団地 行（都営バス） はるかぜ6号 鹿浜五丁目団地 行（新日本観光）</p> <p>⑤のりば 里48-2 日暮里駅前 行（都営バス） 里48-3 江北駅前 行（都営バス） はるかぜ6号 北千住駅西口 行（新日本観光）</p>		系統名	運行経路	都営バス	王 49	王子駅前～足立区役所	里 48-2	日暮里駅前～加賀団地	里 48-3	江北駅前～足立医療センター	東武バスセントラル	北 05	北千住駅～足立医療センター	王 30	王子駅～亀有駅北口	西 08	西新井駅～足立医療センター	国際興業バス	赤 27	赤羽駅東口～西新井駅	新日本観光自動車	はるかぜ6号	北千住駅～鹿浜五丁目団地
	系統名	運行経路																						
都営バス	王 49	王子駅前～足立区役所																						
	里 48-2	日暮里駅前～加賀団地																						
	里 48-3	江北駅前～足立医療センター																						
東武バスセントラル	北 05	北千住駅～足立医療センター																						
	王 30	王子駅～亀有駅北口																						
	西 08	西新井駅～足立医療センター																						
国際興業バス	赤 27	赤羽駅東口～西新井駅																						
新日本観光自動車	はるかぜ6号	北千住駅～鹿浜五丁目団地																						

2 乗入廃止予定路線

赤27系統（赤羽駅東口～西新井駅）

3 乗入廃止とする理由

- (1) 足立医療センターでの乗降者数は平均して1.5人／便程度が続いており、令和5年6月にも減便を行っている。
- (2) 環状七号線を直行する便と比べて、6分程度所要時間がかかるため、需要数に対して非効率な運行となっている。
- (3) 改善基準告示への対応等、今後、運転士不足に拍車がかかる見込みとなっており、会社として利用が僅かな区間をこれ以上維持する人的余裕が無くなってきている。

4 乗入廃止の時期

令和6年3月末（予定）

5 代替となる路線について

令和6年4月以降、赤羽駅からの直行便は無くなるが、以下の路線で東西方向から足立医療センターへアクセスすることは可能である。

- (1) 北47系統（王子駅～足立医療センター～足立区役所）
- (2) 王40甲系統（池袋駅～王子駅～江北四丁目～西新井駅）
- (3) 西08系統（西新井駅西口～足立医療センター）

6 バス転回場の1番乗り場の取扱い

令和6年4月以降は、東武バスセントラルが運行する西08系統が1番乗り場発着となるように現在調整を進めている（現在は2番乗り場を都営バスと兼用）。

あだち広報（令和3年12月25日号）へ掲載した路線図

4年
1月4日
運行開始

東京女子医科大学附属足立医療センター

(江北4-33)付近に停まるバスを紹介！

区内初の大学病院が、間もなく開院！今号では、病院へのアクセスに便利な停留所「東京女子医大足立医療センター」「東京女子医大足立医療センター前」に停まるバスを紹介します。くわしくは区のホームページをご覧ください。

■問先=▷バス…(区)交通対策課 交通計画係 ☎3880-5718
▷大学病院…(区)衛生管理課 大学病院整備担当 ☎3880-5891

▲くわしくはコチラ

地図は簡略図

★…経路変更 / ◆…新規路線 ※はるかぜは既存路線

東京女子医科大学附属足立医療センター

4年
1月1日開院

1月5日
外来診療開始

受診には紹介状が必要です。事前にかかりつけ医にご相談ください。

北千住駅から乗れるバス										西新井駅から乗れるバス															
東武バス北05★	北千住駅	千住桜木	扇大橋駅前	扇三丁目	江北陸橋下	医療センター	新日本観光自動車はるかぜ6号	北千住駅西口	桜木町	センター前	慶応義塾女子校前	鹿浜五丁目団地	東武バス西08◆	西新井駅西口	西新井大師前	江北陸橋下	江北小学校前	医療センター	国際興業バス赤27★	赤羽駅東口	鹿浜橋	医療センター	西新井大師	西新井駅	
そのほかの駅から乗れるバス																									
都営バス王49★	王子駅前	鹿浜橋	医療センター	西新井大師前	足立区役所	都営バス里48-2★	日暮里駅前	足立小台駅前	センター前	慶応義塾女子校前	加賀団地	都営バス里48-3◆	江北駅前	江北小学校前	センター前	江北二丁目自団地	扇三丁目	東武バス王30★	王子駅	鹿浜橋	医療センター	加賀橋	亀有駅北口		

※主な停留所のみ掲載。停留所名は「東京女子医大足立医療センター」を「医療センター」、「東京女子医大足立医療センター前」を「センター前」に省略



バス停「東京女子医大足立医療センター」
(足立医療センター南側 バス転回場)

バス停「東京女子医大足立医療センター前」
(足立医療センター西側 東京女子医大通り)

12

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和6年1月23日

件名	新たな交通手段に関する勉強会の開催結果について												
所管部課名	都市建設部交通対策課												
内容	<p>令和5年12月9日、16日に開催した、新たな交通手段に関する勉強会（以下「勉強会」という。）の開催結果について以下のとおり報告する。</p> <p>1 開催結果について</p> <p>足立区から以下の内容を説明し、その後意見交換を行った。</p> <p>(1) 当日の説明内容</p> <p>ア 近年のバス業界における課題等について</p> <p>イ 公共交通を補完する地域内交通について</p> <p>ウ (仮称) 足立区地域内交通導入サポート制度について</p> <p>(2) 開催日別、参加人数</p> <table border="1" data-bbox="477 987 1334 1196"> <thead> <tr> <th>開催日</th> <th>場所</th> <th>参加人数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>12月9日(土)</td> <td>保塚地域学習センター</td> <td>21名</td> </tr> <tr> <td>12月16日(土)</td> <td>桜花住区センター</td> <td>33名</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td></td> <td>54名</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 参加者は花畑周辺地域にお住まいの方の他、青井、江北、皿沼、千住地域などからも参加があった。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="424 1317 911 1682">  <p style="text-align: center;">開催状況 (12/9)</p> </div> <div data-bbox="935 1317 1422 1682">  <p style="text-align: center;">開催状況 (12/16)</p> </div> </div> <p>(3) 主なご意見</p> <p>ア ブンブン号が無くなってしまうと不便になってしまう方が町会内にもいる。町会内で運転士を募集し運営していく中では、区から支援をいただきたい。</p> <p>イ ブンブン号は買い物や、通勤で使っている人もいるのでなくさないでほしい。</p> <p>ウ 今後高齢者は増えていくので、交通手段を考える上では福祉部署</p>	開催日	場所	参加人数	12月9日(土)	保塚地域学習センター	21名	12月16日(土)	桜花住区センター	33名	合計		54名
開催日	場所	参加人数											
12月9日(土)	保塚地域学習センター	21名											
12月16日(土)	桜花住区センター	33名											
合計		54名											

の参加は必須である。グリーンスローモビリティは公共交通ではなく、福祉施策の領域と考えている。

エ 運転士を増やすために、大型二種免許取得のための助成を区としても実施してほしい。

オ すでに運転士として働いている方にとっても安心して働けるように区も情報発信してほしい。

カ 交通に関して興味がある地域もあるので、他の地域でも勉強会を開催してほしい。

(4) アンケートでの主な自由意見について（勉強会終了後）

ア 運転士不足、バス運行等様々な課題を解決してほしい。

イ このような会は高齢者の出席が多いが、若い世代の意見をもっと取り入れるべきだと思う。

ウ 高齢化が進む中、移動手段の確保は急務だと思う。

エ ブンブン号を必要としている方がたくさんいる。運行終了後のことを考えてほしい。

オ 質疑に丁寧に回答していただき、ありがたく感じた。今後も区民の声を拾っていただきながら、良い方向へ進んでいけたらと思う。

カ 高齢化社会が進む中、自転車も乗れなくなった高齢者の暮らしを応援する施策が必要ではないか。

2 足立区地域内交通導入サポート制度について

現在作成中の「足立区地域内交通導入サポート制度」における住民、区、交通事業者の各役割の明確化や、費用負担等について他自治体の事例（別紙1、2 P15～16参照）を参考にしながら精査し、今年度中に創設する。

	目黒区	葛飾区
実証運行内容	 <p>出典:目黒区東部地区交通協議会資料より「さんまバスデザイン案」</p>	 <p>R5.11.8(区職員撮影)</p>
1 導入の背景	<p>■交通に不便感が高い地域で、地元協議会を立ち上げ検討を開始。</p> <p>■目黒区内にはまだコミュニティバスが運行していないため、その有効性を含め実証実験予定。</p>	<p>■地域が運行主体となって車両を運行し、高齢者等の移動確保を目指す。</p> <p>■当該地区は狭あい道路や一方通行が多くバスの運行は困難であるが、移動手段確保の要望が多かった。</p>
2 使用車両	小型電気バス(36人乗り)	グリーンスローモビリティ(8人乗り)
3 運行開始時期	令和6年3月より運行開始予定	令和5年10月から運行開始
4 検討組織	地元協議会	地元協議会
5 事業種類	乗合(路線定期運行)	ボランティア(路線不定期運行)
6 運転者	バス事業者	地域住民
7 運行計画		
(1)運行日	平日及び土日祝	毎週水・土曜日
(2)運行時間	8:30~16:45	9:00~15:20
(3)運行便数	12便(45分間隔)	2ルートで各4便
(4)運賃	大人220円、子供110円 シルバーパス利用不可	無料
財政支援	運行経費から運賃収入等を差し引いた差額を補填(予算の範囲内)	運行経費の補助は無し(車両借り上げ費、車両維持管理費等は行政負担)
本格運行移行基準	収支率50%	現在検証中

	日野市	横浜市	さいたま市
導入条件			
1.対象地域	交通空白地域 (鉄道駅から500m圏外、 またはバス停から200m 圏外の地域)	既存バス路線が通ってい なく、生活に密着した交 通手段の導入を地域の力 で実現したい地域	交通空白地区 等 (鉄道駅から1km圏外、ま たはバス停から300m圏 外の地域)
2.組織	地域組織の設立 (5名以上)	地域組織の設立 (5名以上)	地域組織の設立 (5名以上)
実証実験時			
3.財政支援	運行経費から運賃収入等 を差し引いた差額を補填 (600万円/年)	運行経費から運賃収入等 を差し引いた差額を補填 (500万円/年)	運行経費から運賃収入等 を差し引いた差額を補填 (予算の範囲内)
4.本格運行 移行基準	実証運行期間中の運行実 績が以下の条件を満たす ことが必要。 ■車内の平均乗車人数 2.0人以上 ■行政補助額600万円 以内	一定数の利用客があり、 事業採算性の確保に目処 が立つと交通事業者が判 断した場合、地域公共交 通会議を経て、本格運行 に移行	収支率40%以上
本格運行後			
5.財政支援	600万円以内	本格運行開始後の 運行経費の補填無し (車両の維持等に係る 行政負担有)	運行経費から運賃収入等 を差し引いた差額を補填 (予算の範囲内)
6.継続基準	行政補助額600万円以 内かつ車内の平均乗車人 数2.0人以上	—	収支率40%以上
7.廃止基準	継続基準に満たなければ 見直しをした上で1年間 の運行結果を検証。 その後、運行継続条件を 満たしていれば運行継続 となるが、満たしていな ければ3月末で廃止	—	本格運行後、2年連続で 収支率40%未満である 場合は廃止

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和6年1月23日

件名	EVバス導入効果の検証について																																												
所管部課名	都市建設部交通対策課																																												
内容	<p>令和5年5月からはるかぜ6号（北千住・鹿浜線）で運行しているEVバスについて、導入効果の検証状況を以下のとおり報告する。</p> <p>1 コスト面の比較（1台あたり）</p> <p>(1) イニシャルコスト (千円)</p> <table border="1" data-bbox="438 750 1388 1198"> <thead> <tr> <th></th> <th>ディーゼル車</th> <th>EV車</th> <th>差額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車両価格</td> <td>24,300</td> <td>33,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>車載設備</td> <td>170</td> <td>8,900</td> <td></td> </tr> <tr> <td>ソーラーパネル</td> <td></td> <td>1,240</td> <td></td> </tr> <tr> <td>諸経費</td> <td>260</td> <td>510</td> <td></td> </tr> <tr> <td>小計</td> <td>24,730</td> <td>43,650</td> <td>18,920</td> </tr> <tr> <td>環境省補助金</td> <td></td> <td>△5,200</td> <td></td> </tr> <tr> <td>東京都補助金</td> <td></td> <td>△6,500</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>24,730</td> <td>31,950</td> <td>7,220</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 令和5年度の価格及び補助制度をもとに算出 ※ EV車は納車後、国内の路線バス仕様に車載設備工事を行う必要があるため「車載設備」費用が高価となる。 ※ EV車用の充電設備費（4,500千円）は除く</p> <p>(2) 1か月あたりの燃料（電気）代 (千円)</p> <table border="1" data-bbox="438 1444 1388 1556"> <thead> <tr> <th></th> <th>ディーゼル車</th> <th>EV車</th> <th>差額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>燃料（電気）代</td> <td>163</td> <td>84</td> <td>79</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ いずれも株式会社新日本観光自動車の実績値</p> <p>(3) コスト面の検証</p> <p>イニシャルコストの差額約7,200千円を燃料代の差額で相殺するには、約8年必要という結果となったが、以下の点で今後コスト差は縮小していくと考えられる。</p> <p>ア 電気料金には基本料金が含まれているため、今後EVバスを複数台導入することにより、1台あたりの電気料金が安価となる。</p> <p>イ EV車は車両を構成するパーツが少ないことから、車両整備費がディーゼル車に比べ最大50%減と言われている。</p>		ディーゼル車	EV車	差額	車両価格	24,300	33,000		車載設備	170	8,900		ソーラーパネル		1,240		諸経費	260	510		小計	24,730	43,650	18,920	環境省補助金		△5,200		東京都補助金		△6,500		合計	24,730	31,950	7,220		ディーゼル車	EV車	差額	燃料（電気）代	163	84	79
	ディーゼル車	EV車	差額																																										
車両価格	24,300	33,000																																											
車載設備	170	8,900																																											
ソーラーパネル		1,240																																											
諸経費	260	510																																											
小計	24,730	43,650	18,920																																										
環境省補助金		△5,200																																											
東京都補助金		△6,500																																											
合計	24,730	31,950	7,220																																										
	ディーゼル車	EV車	差額																																										
燃料（電気）代	163	84	79																																										

2 年間CO2排出量の比較（1台あたり）

(1) EVバスのCO2排出量の考え方

EVバスは蓄電池の電力をモーターで駆動力に変換することにより走行するため、車両からのCO2排出はない。そのため、国土交通省の「電動バス導入ガイドライン」の考え方により比較を行う。

ア 駆動力となる電気エネルギーの消費量がディーゼル車の軽油使用量に相当するものとする。

イ 電力は発電所等において製造される際にCO2が排出されるため、蓄電池への充電時の電力量をもとにCO2排出量を算出する。

(2) 年間CO2排出量の比較

別紙のとおり P19参照

3 EVバスの性能評価と課題について

性能 評価	ア ディーゼル車より騒音・振動が少ない イ 発進時の加速性に優れている ウ ソーラーパネルを設置しており、災害時の電源としても活用できる
課題	ア ディーゼル車より航続距離が短い (はるかぜ6号では約100km走行で2時間充電が必要) イ 台数に応じた充電設備の増設が必要 ウ 故障した場合、部品の調達に時間がかかる

4 今後の予定について

令和6年度に株式会社新日本観光自動車が新たにEVバスを3台買替する予定であり、引続き導入効果などを検証していく。また、会社の電力契約を100%再生可能エネルギーから調達できるよう協力要請をしていく。

CO2排出量 ディーゼル車両とEV車両の比較

別紙

主にEVバスが運行している「はるかぜ6号（北千住・鹿浜線）」のケースで比較する。

	ディーゼル車両	EV車両
車種	日野自動車 「ポンチョ」	EV Motors Japan 「F8 series-4 Mini Bus」
		
年間 走行距離	35,400km/台 (はるかぜ6号の8月の運行実績をもとに算定)	
基礎値	(1) 平均燃費 (軽油) 2.5km/ℓ (はるかぜ6号実績値) (2) 軽油の排出係数 0.00258t-CO2/ℓ (環境省HPより)	(1) 平均電費 1.1km/kWh (はるかぜ6号実績値) (2) 電気の排出係数 0.000434t-CO2/kWh (環境省HPより)
年間CO2 排出量	$\frac{35,400\text{km/台}}{2.5\text{km/ℓ}} \times 0.00258\text{t-CO}_2/\ell$ = 36.532t-CO2/台	$\frac{35,400\text{km/台}}{1.1\text{km/ℓ}} \times 0.000434\text{t-CO}_2/\ell$ = 13.967t-CO2/台
	年間CO2削減効果 22.565t-CO2/台	

※ 年間CO2排出量は、国土交通省「電動バス導入ガイドライン」の算定式をもとに算出

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和6年1月23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2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>1 策定委員会開催日時 令和6年1月10日（水）午前10時～午前11時30分</p>							
	<p>2 策定委員会資料について 別添資料2「第2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>3 委員会での主な意見について</p>							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="371 1014 603 1059">発言者</th> <th data-bbox="611 1014 1417 1059">内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="371 1070 603 1373">学識経験者</td> <td data-bbox="611 1070 1417 1373"> <p>内容は丁寧にまとめられており訂正はない。</p> <p>進行管理について、実際の点検・評価・見直し時期が明確になるように記載してもらいたい。</p> <p>計画策定後、各施策の進捗状況や成果については、実際に行った施策内容のみではなく、事故件数の減少等の数値を区民に公表してもらいたい。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="371 1384 603 1619">区職員</td> <td data-bbox="611 1384 1417 1619"> <p>教育による交通安全意識を高めるという点は非常に重要と考える。今後も地域住民に協力いただきながら新しい事業に取り組んでいく。</p> <p>区としても、幼少期から交通マナーを含めた安全教育をしっかりと実施していく。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="371 1630 603 2067">区内関係団体</td> <td data-bbox="611 1630 1417 2067"> <p>高齢者は、自転車走行ルールの認識不足が多いように感じる。高齢者に向けた安全教育を強化してもらいたい。</p> <p>小学生よりも高校生の方が、事故件数が多く「ルール・マナーの欠如」が影響しているのではないかと考える。そのため、高校生への安全教育は重要であると考えている。</p> <p>子乗せ自転車や高校生のルール・マナー違反が多く見られる。様々な年代に対して、交通安全教育を進めていくことは重要であり、継続して実施してほしい。</p> </td> </tr> </tbody> </table>	発言者	内 容	学識経験者	<p>内容は丁寧にまとめられており訂正はない。</p> <p>進行管理について、実際の点検・評価・見直し時期が明確になるように記載してもらいたい。</p> <p>計画策定後、各施策の進捗状況や成果については、実際に行った施策内容のみではなく、事故件数の減少等の数値を区民に公表してもらいたい。</p>	区職員	<p>教育による交通安全意識を高めるという点は非常に重要と考える。今後も地域住民に協力いただきながら新しい事業に取り組んでいく。</p> <p>区としても、幼少期から交通マナーを含めた安全教育をしっかりと実施していく。</p>	区内関係団体
発言者	内 容							
学識経験者	<p>内容は丁寧にまとめられており訂正はない。</p> <p>進行管理について、実際の点検・評価・見直し時期が明確になるように記載してもらいたい。</p> <p>計画策定後、各施策の進捗状況や成果については、実際に行った施策内容のみではなく、事故件数の減少等の数値を区民に公表してもらいたい。</p>							
区職員	<p>教育による交通安全意識を高めるという点は非常に重要と考える。今後も地域住民に協力いただきながら新しい事業に取り組んでいく。</p> <p>区としても、幼少期から交通マナーを含めた安全教育をしっかりと実施していく。</p>							
区内関係団体	<p>高齢者は、自転車走行ルールの認識不足が多いように感じる。高齢者に向けた安全教育を強化してもらいたい。</p> <p>小学生よりも高校生の方が、事故件数が多く「ルール・マナーの欠如」が影響しているのではないかと考える。そのため、高校生への安全教育は重要であると考えている。</p> <p>子乗せ自転車や高校生のルール・マナー違反が多く見られる。様々な年代に対して、交通安全教育を進めていくことは重要であり、継続して実施してほしい。</p>							



発言者	内容
区内関係団体	今後、違法自転車に対し、赤切符や青切符等の罰則強化が進められると聞いているので、取締りを強化してほしい。
	自転車通行帯上に荷捌き車等が停車されると、自転車が車道に出るためさらに危険である。十分な対策をとってほしい。

4 今後の予定について

年 月 日		内 容
令和6年	3月28日	第3回策定委員会
	4月～5月	パブリックコメントを実施
	6月頃	計画の策定

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和6年1月23日

件名	鹿浜二丁目自転車駐車場の一時閉鎖と代替自転車駐車場の設置について															
所管部課名	都市建設部交通対策課															
内容	<p>旧鹿浜西小学校跡地活用による南側道路拡幅工事に伴い、鹿浜災害備蓄倉庫が解体される。解体工事に伴い、隣接する鹿浜二丁目自転車駐車場の一時閉鎖と、その間の代替自転車駐車場の設置について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 鹿浜二丁目自転車駐車場について</p> <p>(1) 備蓄倉庫北側に約40台、備蓄倉庫西側に約30台、合計約70台が収容可能</p> <p>(2) 鹿浜橋（都営・東武・国際）バス停の最寄り自転車駐車場で料金は無料</p> <p>(3) 平日はほぼ満車であり、多くの区民利用あり</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="341 981 836 1348">  <p style="text-align: center;">北側自転車駐車場</p> </div> <div data-bbox="880 981 1375 1348">  <p style="text-align: center;">西側自転車駐車場</p> </div> </div> <p>2 閉鎖概要について</p> <p>(1) 閉鎖および移設台数</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: center;">閉鎖台数</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">移設台数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3" style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">既存自転車駐車場</td> <td style="text-align: center;">北側</td> <td style="text-align: center;">約20台 ※ 収容台数は40台</td> <td rowspan="3" style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">⇒</td> <td colspan="2" rowspan="3" style="text-align: center; vertical-align: middle;">代替自転車駐車場 約50台 ※ 閉鎖期間終了後は既存自転車駐車場に戻る 合計 約50台</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">西側</td> <td style="text-align: center;">約30台</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">合計 約50台</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 期間 令和6年2月中旬～令和6年7月下旬（予定）</p> <p>(3) 復旧方法 閉鎖期間終了後は、現在状況と同等の状態での利用再開する。</p>	閉鎖台数			移設台数		既存自転車駐車場	北側	約20台 ※ 収容台数は40台	⇒	代替自転車駐車場 約50台 ※ 閉鎖期間終了後は既存自転車駐車場に戻る 合計 約50台		西側	約30台	合計 約50台	
閉鎖台数			移設台数													
既存自転車駐車場	北側	約20台 ※ 収容台数は40台	⇒	代替自転車駐車場 約50台 ※ 閉鎖期間終了後は既存自転車駐車場に戻る 合計 約50台												
	西側	約30台														
	合計 約50台															

3 代替自転車駐車場について

(1) 場所

区立島糎屋公園の一部

(2) 移設距離

北側に約150m（徒歩約2分）

(3) 設置内容

区割りはオレンジネットで行い、地面は土系舗装にて段差が無いように整備する。

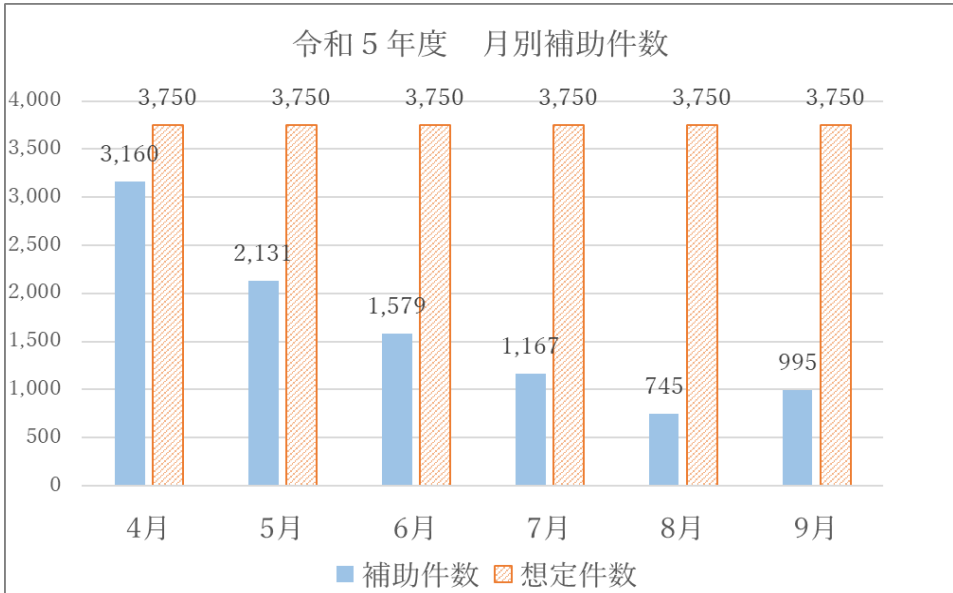


4 今後の方針について

鹿浜二丁目自転車駐車場の利用者に対し、現地掲示による周知を進めるとともに、代替自転車駐車場の設置を遅滞なく進めていく。

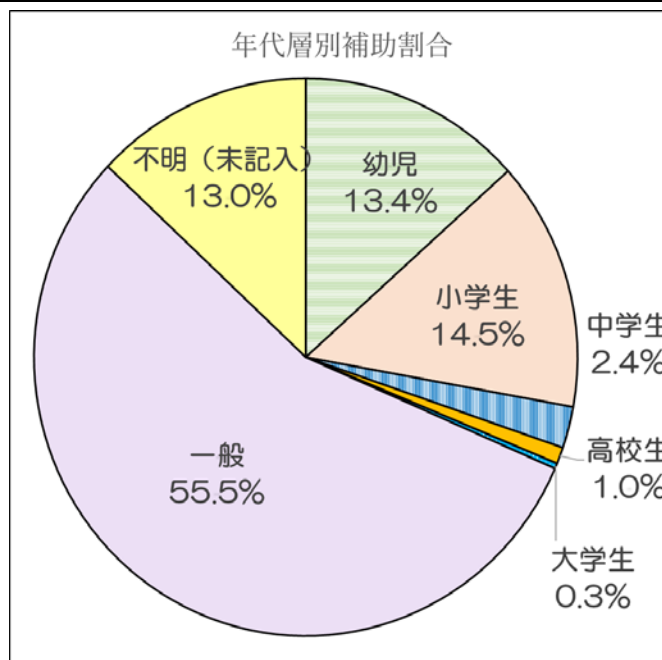
総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和6年1月23日

件名	自転車用ヘルメット補助制度の令和5年度上半期の実績について																								
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、令和5年度上半期の実績等を以下のとおり報告する。</p> <p>1 実施の経緯 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>2 令和5年9月までの補助実績</p> <table border="1" data-bbox="432 860 1386 1245"> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>販売個数</th> <th>想定数(※)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4月(4/1~30)</td> <td>3,160 個</td> <td>3,750 個</td> </tr> <tr> <td>5月(5/1~31)</td> <td>2,131 個</td> <td>3,750 個</td> </tr> <tr> <td>6月(6/1~30)</td> <td>1,579 個</td> <td>3,750 個</td> </tr> <tr> <td>7月(7/1~31)</td> <td>1,167 個</td> <td>3,750 個</td> </tr> <tr> <td>8月(8/1~31)</td> <td>745 個</td> <td>3,750 個</td> </tr> <tr> <td>9月(9/1~30)</td> <td>995 個</td> <td>3,750 個</td> </tr> <tr> <td>9月までの合計</td> <td>9,777 個</td> <td>22,500 個</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 想定数 令和4年度(3月10日から31日までの22日間)の補助実績が2,690個であったことをふまえ、年度途中に予算の不足が生じないように年間45,000個分、一月あたり3,750個分の予算を確保していた。</p> 	時期	販売個数	想定数(※)	4月(4/1~30)	3,160 個	3,750 個	5月(5/1~31)	2,131 個	3,750 個	6月(6/1~30)	1,579 個	3,750 個	7月(7/1~31)	1,167 個	3,750 個	8月(8/1~31)	745 個	3,750 個	9月(9/1~30)	995 個	3,750 個	9月までの合計	9,777 個	22,500 個
時期	販売個数	想定数(※)																							
4月(4/1~30)	3,160 個	3,750 個																							
5月(5/1~31)	2,131 個	3,750 個																							
6月(6/1~30)	1,579 個	3,750 個																							
7月(7/1~31)	1,167 個	3,750 個																							
8月(8/1~31)	745 個	3,750 個																							
9月(9/1~30)	995 個	3,750 個																							
9月までの合計	9,777 個	22,500 個																							

補助利用者年代区分

年代層区分	人数	割合
幼児	1,306 人	13.4%
小学生	1,418 人	14.5%
中学生	235 人	2.4%
高校生	94 人	1.0%
大学生	31 人	0.3%
一般	5,422 人	55.5%
不明（未記入）	1,271 人	13.0%
合計	9,777 人	100.0%



3 補助制度の概要（参考）

(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

(2) 対象者

足立区内にお住いの方 年齢制限なし

(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。

(4) 対象店舗数

令和5年12月1日現在 65店舗

4 3月補正予算について

令和5年度の予算について、上半期の実績を踏まえて、改めて年間での補助利用を40,000千円（20,000個）と考えたうえ、年度

末の急な需要の増加等で不足が生じないように10,000千円

(5,000個)の余裕分を残すことを想定し、減額補正を予定する。

(1) 当初予算 10,000千円 (5,000個分)

(2) 6月補正予算 80,300千円 (40,000個分) 増※

※ 周知用ポスターなどの経費300千円も計上。

(3) 3月補正予算の想定 40,000千円 (20,000個分) 減

5 今後の方針

令和5年度は法施行初年度であり、特に重点的な普及促進期間と考えており、以下の取組み等を通じて、引き続き制度周知等に努め、ヘルメットの購入促進及び着用を推進する。

(1) 小・中学校、高校と連携して、進学・就職前などの機会を捉えた児童・生徒、保護者への周知を強化する。

(2) 子育て・現役世代に対しては、子育てサロンや各駅の広報スタンド、自転車駐車場等での啓発用チラシの配付や設置、SNSでの情報発信を行っていく。

(3) 区内イベントでの実物展示・試着や区内主要駅（北千住駅、綾瀬駅、竹ノ塚駅、西新井駅）における駅頭キャンペーンを実施し、幅広い世代に対し、周知・啓発を行っていく。



駅頭キャンペーン



自転車ヘルメットの実物展示・試着

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和5年1月23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>1 「地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会」要望活動について 「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、埼玉県知事、茨城県知事に対し要望活動を実施している。 ついては、今年度の要望活動について、以下のとおり予定しているため報告する。</p>															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>埼玉県</th> <th>茨城県</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>予定日</td> <td>令和6年2月5日（月）</td> <td>令和6年2月16日（金）</td> </tr> <tr> <td>場所</td> <td>埼玉県知事公館 大会議室</td> <td>茨城県庁 庁議室</td> </tr> <tr> <td>要望先</td> <td>大野元裕 知事</td> <td>大井川和彦 知事</td> </tr> <tr> <td>出席者 (予定)</td> <td colspan="2">(1) 期成同盟会 会員 (2) 東京直結鉄道建設・誘致促進連絡協議会 会員</td> </tr> </tbody> </table>			埼玉県	茨城県	予定日	令和6年2月5日（月）	令和6年2月16日（金）	場所	埼玉県知事公館 大会議室	茨城県庁 庁議室	要望先	大野元裕 知事	大井川和彦 知事	出席者 (予定)	(1) 期成同盟会 会員 (2) 東京直結鉄道建設・誘致促進連絡協議会 会員
	埼玉県	茨城県														
予定日	令和6年2月5日（月）	令和6年2月16日（金）														
場所	埼玉県知事公館 大会議室	茨城県庁 庁議室														
要望先	大野元裕 知事	大井川和彦 知事														
出席者 (予定)	(1) 期成同盟会 会員 (2) 東京直結鉄道建設・誘致促進連絡協議会 会員															
	<p>2 東京直結鉄道建設・誘致促進連絡協議会総決起大会について 以下のとおり総決起大会を開催したため報告する。</p> <p>(1) 日時 令和6年1月21日（日） 午前9時30分 (2) 場所 八潮市立八潮中学校 体育館 (3) 出席者 ア 主な出席者 (ア) 国会議員 (イ) 各県議会議員 (ウ) 各市町議員 (エ) 期成同盟会会員 イ 足立区出席者 (ア) 議長 (イ) 区議会議員 (ウ) 地元町会自治会長 (エ) 都市建設部長他事務局</p>															