

総合交通対策調査特別委員会 報 告 資 料

令和 8 年 8 月 2 1 日

報告事項件名	頁
(1) 第 1 2 次足立区交通安全計画策定の進捗について	2
(2) 日暮里・舎人ライナーにおける混雑緩和等の取組みについて	4
(3) コミュニティバスはるかぜにおける E V バスの事故等について	2 1
(4) 常東地区「チョイソコ×せんじゅ」の取組み状況等について	2 4
(5) 花畑地区「花畑ぐるりん」の取組み状況等について	2 7
(6) 足立区地域内交通導入サポート制度における 協議会運営支援費について	3 6

(都市建設部)

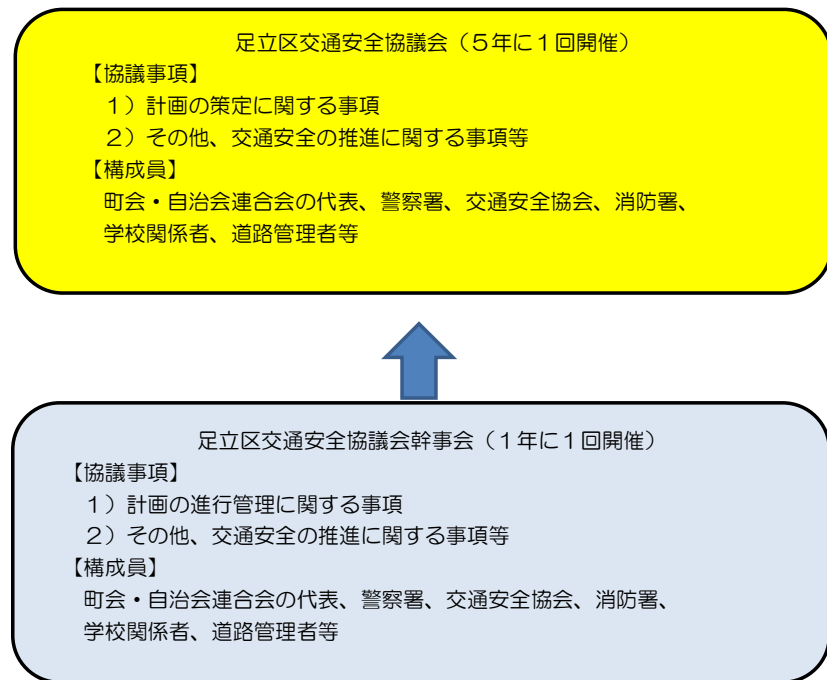
総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和8年8月21日

件 名	第12次足立区交通安全計画策定の進捗について
所管部課名	都市建設部交通対策課
内 容	第12次足立区交通安全計画策定の進捗について以下のとおり報告する。 1 計画の概要 (1) 名称 第12次足立区交通安全計画 (2) 期間 令和8年度から令和12年度までの5か年 (3) 策定の根拠 交通安全対策基本法第26条(市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成することができる) (4) 上位計画 第12次東京都交通安全計画(令和8年4月策定) ※ 令和8年度から12年度までの計画 2 第12次足立区交通安全計画の最終案(別添資料参照) 第12次東京都交通安全計画及び関係機関や関係部署への意見照会をもとに作成した。 (1) 主な変更点 ア 「交通反則通告制度(青切符)」開始に伴う自転車利用の対策、周知啓発 イ 近年増加傾向にある区内在留外国人への交通安全周知啓発 ウ 特定小型原動機付き自転車を始めとする小型モビリティの交通対策の推進 (2) 重点課題と主な取組み ア 高齢者及び子どもの交通安全の確保 イ 自転車の安全利用の推進 ウ 二輪車及び、特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策の推進 3 現在の検討状況 (1) 8月4日(火)に開催した足立区交通安全協議会幹事会にて素案を

提出し、内容確認を行い、最終案としてまとめた。
 (2) 8月27日(木)開催予定の、足立区交通安全協議会にて、最終案を提出する。

※ 【交通安全計画の進行管理体制】



4 今後のスケジュール

時期（予定）	内容
令和8年8月27日	足立区交通安全協議会本会で最終案を提出
令和8年9月25日	あだち広報にパブリックコメント実施を掲載
令和8年10月～	パブリックコメント実施
令和9年1月～	足立区交通安全計画完成・公表

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和8年8月21日

件 名	日暮里・舎人ライナーにおける混雑緩和等の取組みについて
所管部課名	交通対策担当部新たな交通担当課 都市建設部交通対策課
内 容	日暮里・舎人ライナーにおける混雑緩和等の取組みについて、以下のとおり報告する。 1 「バスを活用した実証実験」の実施結果（別紙参照 P 6～20） 東京都交通局と連携し実施した日暮里・舎人ライナーのバスを活用した実証実験について、実施結果を以下のとおり報告する。 （1）効果検証について ア 日暮里・舎人ライナーの混雑緩和策としての有用性 申込者は募集人数の約半数となる351名で、混雑緩和に寄与する乗車実績は一日あたり平均37名に留まるなど、混雑緩和への効果は限定的であった。 イ 日暮里・舎人ライナー利用者からの声 繰り返しバスに乗車された方を中心に快適通勤の面から好評を得たほか、行政として混雑緩和に取り組む姿勢に評価をいただいた一方で、「バスは時間がかかる、読めない」といった理由から、申込や継続乗車に至らなかった方も一定数いた。 ウ 本事業の運営に関する事項 安全性などに特段の問題はなく、円滑な運行を確保した一方で、バス運行経費は総額で約25,820千円。1乗車あたりで計算すると約7,800円/人となり、費用対効果について課題があった。 （2）混雑緩和策の方向性について バスを活用した混雑緩和策の本格導入は見送り、引き続き日暮里・舎人ライナーの混雑緩和に向け、東京都と連携して検討を進めていく。 2 「あと数マイル・プロジェクト（鉄道延伸）」に関する埼玉県ヒアリング結果について （1）「あと数マイル・プロジェクト」の概要 埼玉高速鉄道線、東京12号線、東京8号線、日暮里・舎人ライナー、多摩都市モノレールの5路線を延伸することによって、埼玉県内の交通利便性を更に向上させようとするプロジェクト。 （2）「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議報告書 日暮里・舎人ライナーに関しては、既設線延伸の場合の各延伸ルートに費用対効果を算定し、事業性や延伸の意義・効果を再確認するこ

と、沿線自治体のまちづくりの方針や公共交通の現状、移動需要等から、新たな交通システムの導入可能性、適切な交通モード及びルートについても検討することなど、取組みの方向性が示された。

(3) 埼玉県ヒアリング結果の要旨

ア 埼玉県では令和3年度より、日暮里・舎人ライナーの延伸ルートや延伸効果などについて検討を進めてきた。

イ 埼玉県主催の「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議の中では、延伸想定地域の公共交通をどのようにしていくか柔軟に検討すべきでは、との意見も出た。

ウ 埼玉県では今後、延伸する場合の費用便益分析等調査委託のほか、新たな交通システムに関する調査委託を行っていく。

3 日暮里・舎人ライナーの利用促進について

日暮里・舎人ライナーの沿線地域の魅力向上を図るため、平日昼間や土休日の利用促進を目的に、日暮里・舎人ライナー混雑緩和・利用促進等協議会の場にて、利用促進イベントの検討を行っている。

開催時期としては、令和8年秋頃を予定している。

4 今後の方針

(1) 混雑緩和について

ア 今回のバスを活用した実証実験については、費用対効果に課題があるため、速効性のある対策を改めて東京都に要望する。

イ 埼玉県の動向については、調査や検討の進捗について今後も注視していく。

(2) 利用促進について

実施に向け東京都と引き続き検討を進め、区としても周知・PRを含め取り組んでいく。

日暮里・舎人ライナーにおけるバスを活用した実証実験 ～実施結果～

令和8年7月
東京都交通局
足立区

目次

1	バスを活用した実証実験の背景	P.3
2	バスを活用した実証実験の事業概要	P.4
3	バスを活用した実証実験の実施状況	P.5
	(1)周知状況	P.5
	(2)申込状況	P.6
	(3)乗車状況	P.7
	(4)運行状況	P.8
4	バスを活用した実証実験の効果検証	P.9
	(1)日暮里・舎人ライナーの混雑緩和策としての有用性	P.10
	(2)日暮里・舎人ライナー利用者からの声	P.11
	(3)本事業の運営に係る事項	P.14
	(4)効果検証のまとめと今後の混雑緩和策の方向性	P.15

1 「バスを活用した実証実験」の背景

- ✓ 日暮里・舎人ライナーでは、沿線開発の進展などにより乗客数が伸び続ける中、開業以降、車両の増備や座席を全てロングシート化し定員を増やした新型車両への更新、時差ビズと連携したオフピークキャンペーンや、ラッシュ時間帯における混雑状況の見える化など、ハード、ソフト両面から混雑緩和に最優先で取組を実施

これまでの混雑対策

■車両数の増備

当初計画15編成→20編成

■運転間隔の短縮

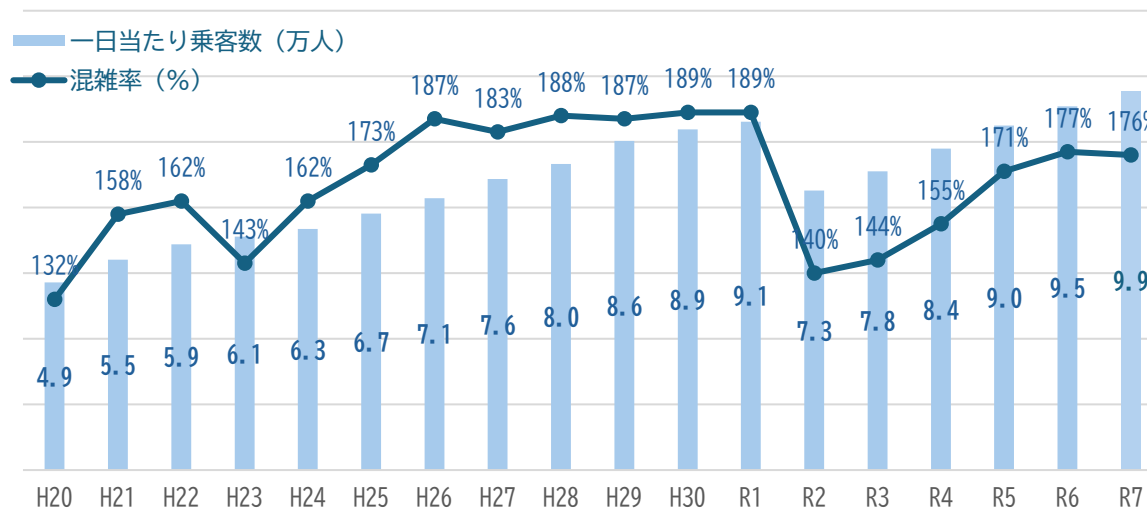
5分00秒→3分14秒

■車両のレイアウト変更

クロスシート→ロングシート

■オフピーク通勤の促進 等

＜一日当たり乗客数・混雑率・編成数・運行間隔の推移＞



▲クロスシート



▲ロングシート

編成数	12	14	14	16	16	16	16	17	17	18	18	20	20	20	20	20	20
運行間隔	分 5	4	4	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
秒	00	46	50	56	00	00	45	30	30	20	20	20	14	14	14	14	14

※R7の一日当たり乗客数は速報値

2 バスを活用した実証実験の事業概要

- ✓ 抜本的な混雑緩和を図ることは困難な状況の中、日暮里・舎人ライナーの混雑緩和に向けた実証実験として、東京都交通局と足立区が連携のうえ、朝のラッシュ時間帯に直行バスを運行

■実施期間

令和7年12月22日(月)～令和8年3月27日(金) の平日

■運行ルート

江北駅前(乗車)⇒ 西日暮里駅前(降車)⇒ 日暮里駅前(降車)

■運行ダイヤ

江北駅前発 7時00分、7時25分、7時45分

※貸切バス(定員45名程度)での運行

■対象者

- ・バスの運行区間が含まれる、通勤・通学定期券を所有の方
- ・東京都シルバーパス、都営交通無料乗車券、精神障害者都営交通乗車証を所有の方で、上記区間を日常的に利用されている方

■利用方法

バスの乗車には、専用の「利用者証」が必要

※「利用者証」は、お申しいただいた方先着700名に発行

日暮里・舎人ライナー
混雑緩和に向けた
実証実験
2025.12.22(月)～2026.3.27(金)
土・日・祝日・12/29～1/3を除く
江北駅前(乗車)⇒西日暮里駅前(降車)⇒日暮里駅前(降車)
朝のラッシュ時間帯に
直行バスを運行
11.25(火)
バス乗車には、
専用の「利用者証」が必要です。
利用者は、足立区ホームページより
お申し込みいただいた方に郵送します。
●12月(月)までに申し込みいただいた方には、
当区が準備した専用乗車証を郵送します。
●一定数に達した場合は、郵送の申し込みは終了します。
コールセンター 0570-012323
受付時間：平日 9:00～17:00
対象者
次の条件に全て該当する方
●日暮里・舎人ライナー(足立区営バス「日暮里・舎人ライナー」)のいずれかから
【西日暮里駅・日暮里駅】のいずれかまでの区間に乗れる、通勤・通学定期券を所有の方
または、東京都シルバーパス、都営交通無料乗車券、精神障害者都営交通乗車証を所有の方で、上記区間を日常的に利用されている方
●所持する定期券、乗車券、乗車証の有効期限が当証の実験期間に達している方
●アンケートへの協力など、当証実験への利用条件に同意いただける方

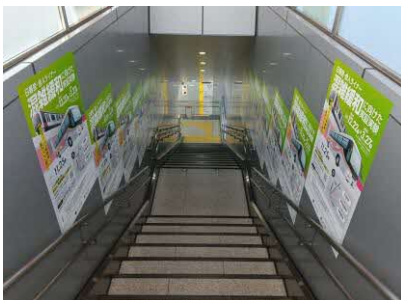
3 バスを活用した実証実験の実施状況

(1) 周知状況

- ✓ 東京都交通局と足立区が、それぞれの広報媒体を活用し、実証実験開始の1か月以上前から周知を実施
- ✓ 周知の結果、実証実験を知らずに申し込まなかった方は、「申込者以外の方向けアンケート」回答者の約5%に留まった

■**交通局** ポスター掲出（日暮里・舎人ライナー全駅、全車両）など

■**足立区** 区報掲載（区内全戸へ配付）など



▲駅、車内へのポスター掲出

**日暮里・舎人ライナー
混雑緩和に向け、バスを活用した
実証実験が始まります！** 利用者募集

問先 「日暮里・舎人ライナー実証実験」専用コールセンター（7年12月29日～8年1月2日※を除く平日、午前9時～午後5時） ☎0570-012323

7年12月22日～8年3月27日の期間で、日暮里・舎人ライナーの混雑緩和に向け、バスを活用した実証実験を行います。 ※実証実験の期間など、変更になる場合があります。くわしくは区のホームページをご覧ください。 上記の専用コールセンターへお問い合わせください。

■運行日時＝平日、午前7時～8時の間で3便（7時00分発・25分発・45分発）。いずれも江北駅前発で乗車予約可
■定員＝各便45人程度 ※配車バスにより異なる場合があります

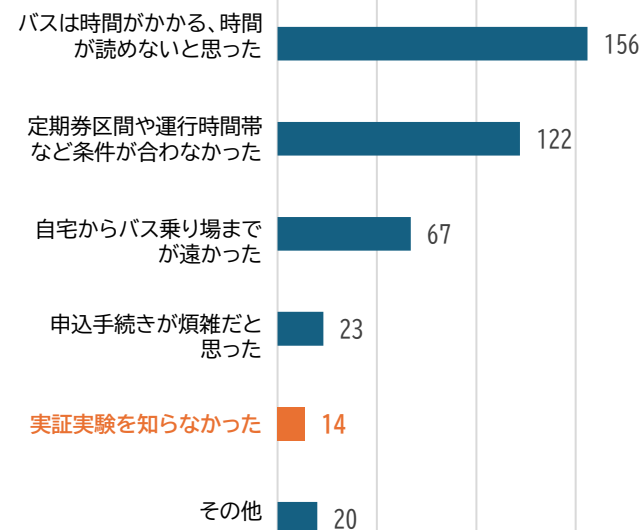
運行ルート **乗車** 江北駅前 → **降車** 西日暮里駅前 → **降車** 日暮里駅前

◆実証実験バスの利用には事前申し込みが必要です（無料）
◆対象＝次のすべてに当てはまる方
① 日暮里・舎人ライナー（見沼代親水公園駅・舎人駅・舎人公園駅・谷在家駅・西新井大師西駅・江北駅）のいずれから、〔西日暮里駅・日暮里駅〕のいずれかまでの区間を含む通勤・通学定期券を所有している
または
東京都シルバーパス・都営交通無料乗車券・精神障害者都営交通乗車証のいずれかを所有し、上記区間を日常的に利用している
② 所有する定期券などの有効期間が実証実験期間に含まれている
※実証実験期間中に有効期限が到来する場合は更新手続きが必要
③ アンケートへの協力などの利用条件に承諾できる

■募集人数＝700人（先着順） ■申込＝区のホームページからオンライン申込 ■申込期間＝7年11月25日～8年3月13日 ※実証実験開始日からの乗車を希望する場合は、12月8日までに要申し込み

▲あだち広報

<実証実験に申し込まなかった理由> n=256



※申込者以外の方向けアンケートより 5

(2) 申込状況

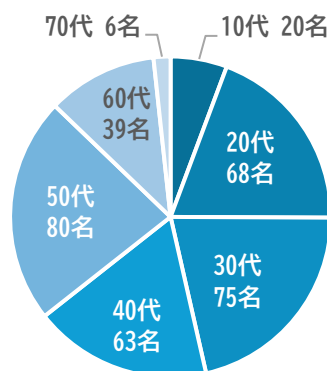
- ✓ 特定の年代に偏ることなくお申込みいただき、計351名の方に利用者証を発行
- ✓ バスが発車する江北駅をご利用の方からの申込が約半数、隣駅の西新井大師西駅をご利用の方からの申込が約4分の1を占めた
- ✓ 通勤・通学定期券をお持ちの方が、申込者の約85%を占めた

■利用者証発行者数

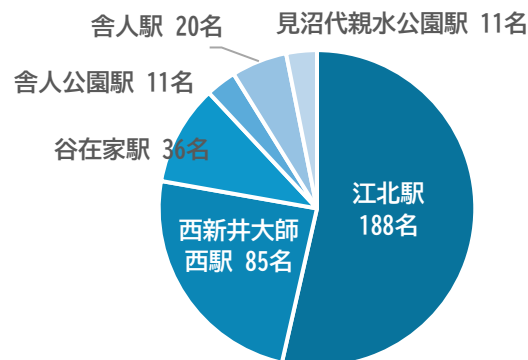
351名

(新規発行時期 12月:299名 1月:31名 2月:18名 3月:3名)

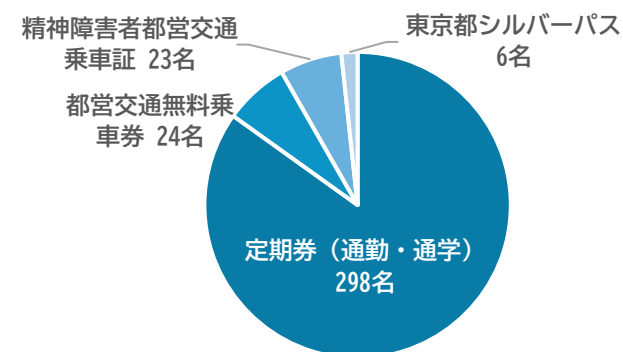
<利用者証発行者の状況(年代別)>



<利用者証発行者の状況(利用駅別)>



<利用者証発行者の状況(券種別)>



(3) 乗車状況

- ✓ 乗車人数は1便あたり平均18名、1日あたり平均54名で、乗車率は約4割
- ✓ 利用者証発行者のうち、実際に乗車した方は、約半数の190名
- ✓ 各週平均の乗車人数は、1月19日の週が最も多く、その後は減少傾向

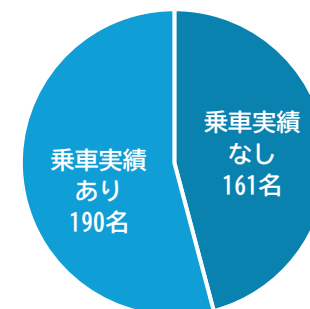
■バス乗車人数(1日あたり平均)

1便:16名 2便:24名 3便:14名 合計:54名

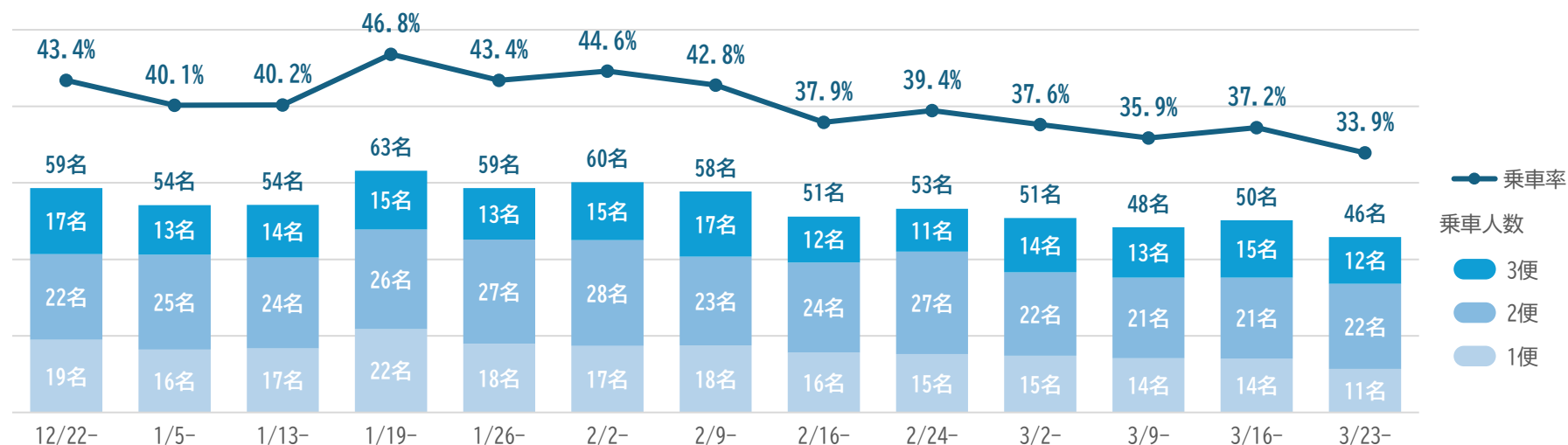
■バス乗車率(各便平均)

1便:36.3% 2便:53.3% 3便:31.2% 全便:40.3%

<利用者証発行者の乗車実績(利用の有無)>



<バス乗車人数・乗車率の推移(各週1日当たり平均)>



※ 四捨五入により端数処理しているため、合計と各値の計は一致しない場合あり

(4) 運行状況

- ✓ 実証実験の期間を通して、事故や欠便などはなく、計画通りに運行
- ✓ 所要時間は道路状況により日ごとに前後するものの、平均30分前後

■運行実績

運行日数:61日

運行便数:1日3便、計183便

■所要時間

全便平均29分

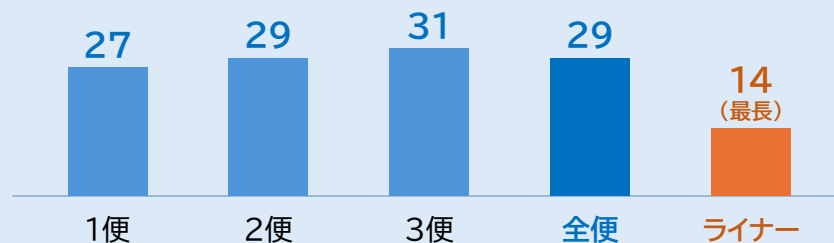
(1便 平均27分、2便 平均29分、3便 平均31分)



<運行状況のポイント>

所要時間の比較(バス便別、日暮里・舎人ライナー)(分)

※日暮里・舎人ライナー(江北駅→日暮里駅):11分~14分



100% 運行率 計画183便すべて運行(欠便0)

0件 実証実験バス事故・欠便 期間を通じて安全に運行

4 バスを活用した実証実験の効果検証

- ✓ 本実証実験について、以下の3点から効果を検証
 - (1) 日暮里・舎人ライナーの混雑緩和策としての有用性
 - (2) 日暮里・舎人ライナー利用者(実証実験バスに乗車していない方を含む)からの声
 - (3) 本事業の運営に関する事項

■日暮里・舎人ライナーの混雑緩和策としての有用性

- 乗車状況(乗車率の推移、乗車頻度、混雑時間帯からの移行状況等を含む)を踏まえ、本実証実験の目的である「混雑緩和」にどの程度寄与したものであったかを評価する

■日暮里・舎人ライナー利用者からの声

- 実証実験申込者及び実証実験申込者以外の方の双方の声を評価する

■本事業の運営に関する事項

- 安全性に関する事項や、委託事業者の対応、実施にかかる費用などが持続可能な方法となっていたかを評価する

(1) 日暮里・舎人ライナーの混雑緩和策としての有用性

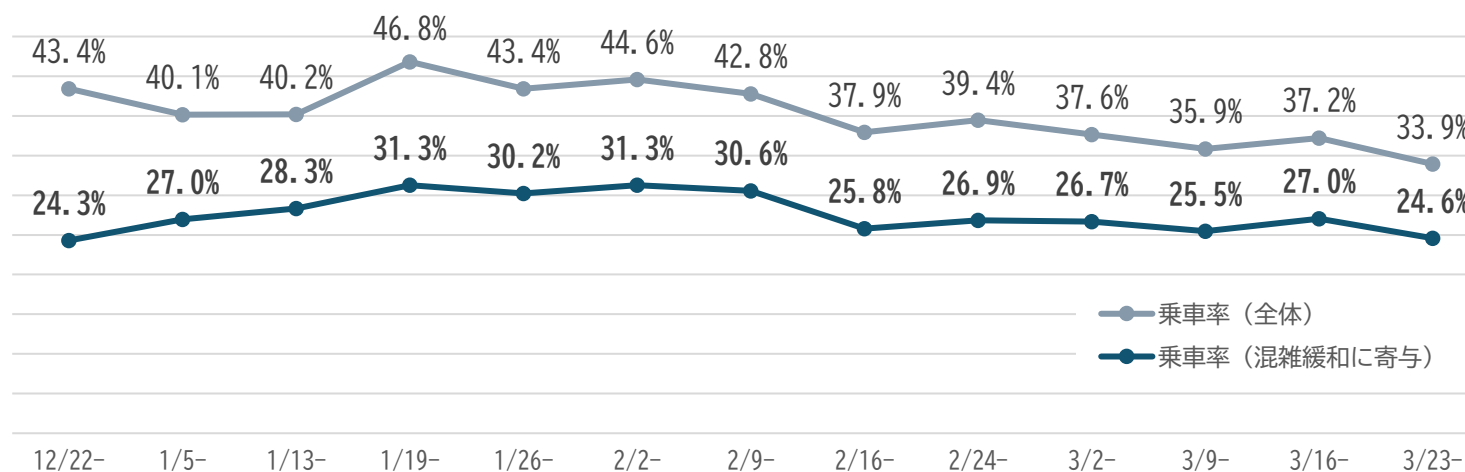
■バスを活用した実証実験への関心度

- ✓ 効果的な周知により、実証実験を知らずに申し込まなかった方が「申込者以外の方向けアンケート」回答者の約5%に留まるなか、利用者証を発行した人数は、募集枠の約半数の351名であった

■混雑緩和に寄与する乗車実績

- ✓ 今回のバスに乗車した方のうち、以下の2点を満たす方の乗車が混雑緩和に寄与したといえる
 - ① 普段、朝の混雑時間帯に日暮里・舎人ライナーを利用している方
 - ② 継続的(概ね一週間に一度以上)に実証実験バスに乗車した方
- ✓ 混雑緩和に寄与したと考えられる乗車実績は、1日当たり平均37名、乗車率は平均27.6%で、最混雑時間帯の日暮里・舎人ライナーの乗客数の0.4%程度に相当する

<バス乗車率の推移>

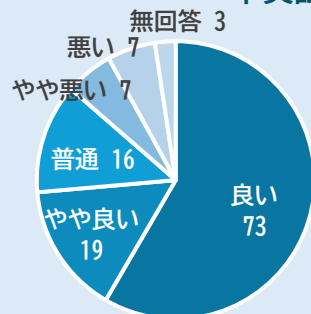


(2) 日暮里・舎人ライナー利用者からの声

■実証実験の評価

- ✓ 実証実験バスに繰り返し乗車された方を中心に、快適通勤の面から好評を得た
- ✓ また、申込者及び申込者以外の方の双方から、混雑対策に前向きに取り組む姿勢を評価する声も寄せられた
- ✓ 一方で、バスは時間がかかる、時間が読めないなどの理由から、申し込まなかった方や申し込んだものの乗車しなかった方、混雑緩和への効果に懐疑的な方も一定数存在する

<本実証実験全体の満足度（申込者）> n=125



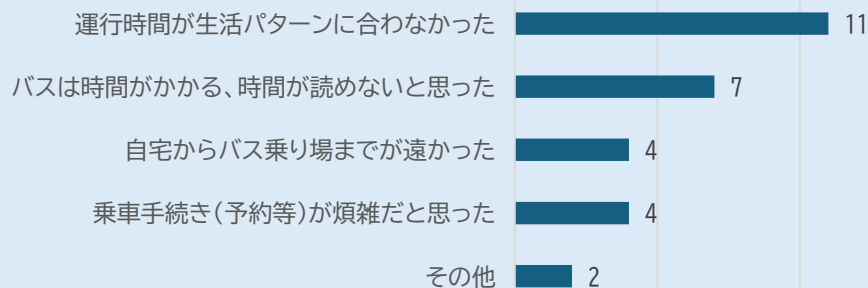
「良い」「やや良い」の主な理由

- ・混雑を回避し、快適に通勤・通学できた
- ・大幅な遅延がなく、ほぼ定刻に到着した

「悪い」「やや悪い」の主な理由

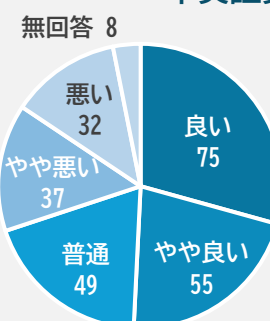
- ・バスは時間がかかる、時間が読めない
- ・乗車場所、発車時間が生活パターンに合わない

<申し込んだが乗車しなかった理由> n=20



※申込者向けアンケートより

<本実証実験の評価（申込者以外の方）> n=256



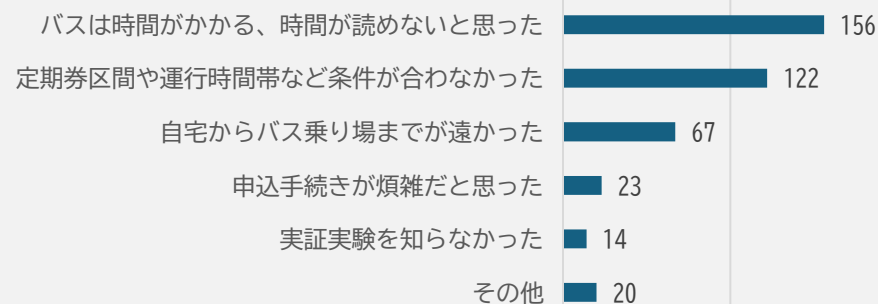
「良い」「やや良い」の主な理由

- ・混雑緩和に向けた取組姿勢を評価
- ・混雑緩和になれば良い

「悪い」「やや悪い」の主な理由

- ・バスは時間がかかる、時間が読めない
- ・混雑緩和に繋がらない

<実証実験に申し込まなかった理由> n=256

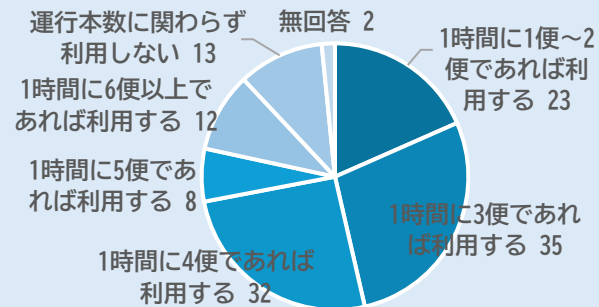


※申込者以外の方向けアンケートより

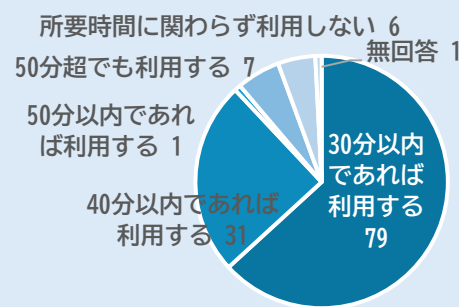
■継続・改善にかかる要望

- ✓ 繰り返し乗車された方を中心に、実証実験バスの継続運行にかかる要望をいただいた
- ✓ また、増便や運行時間帯の拡大、居住地の近くを含む江北駅以外の場所からの運行等、定時・定路線で一定の輸送規模を前提とする直行バスでは対応が難しい、乗車する方の居住地や生活パターンに合わせた多種多様な改善要望が寄せられた

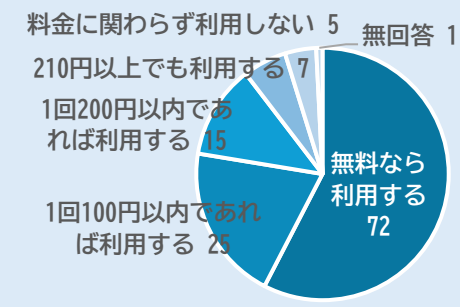
<実証実験バスの継続要件（運行本数）>



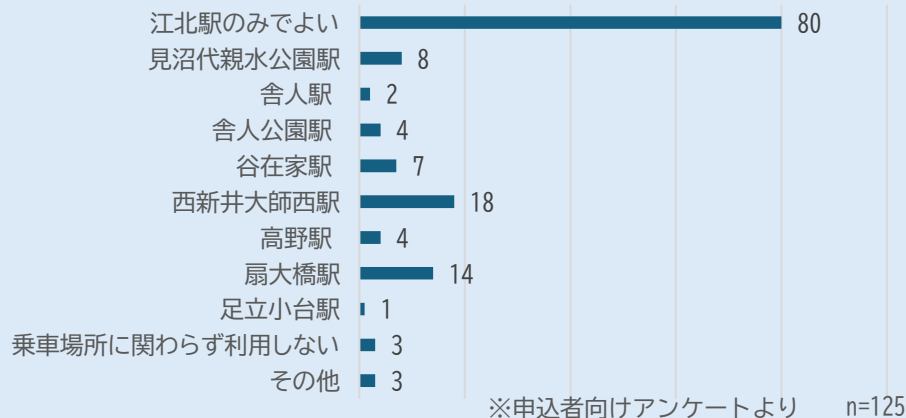
<実証実験バスの継続要件（所要時間）>



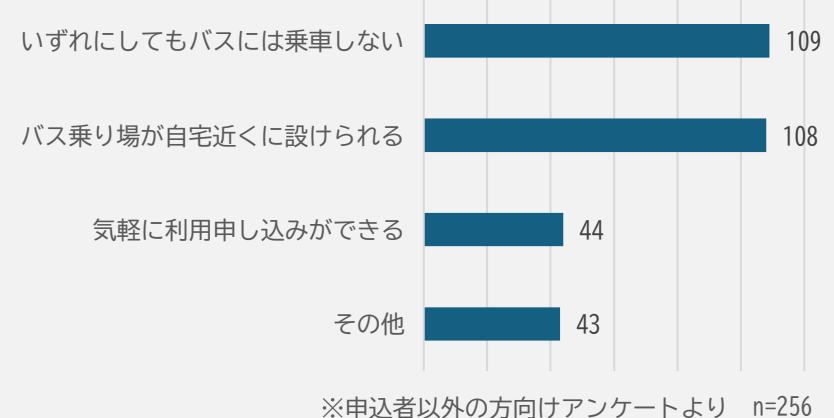
<実証実験バスの継続要件（料金）>



<実証実験バスの継続要件（発車場所の追加）>



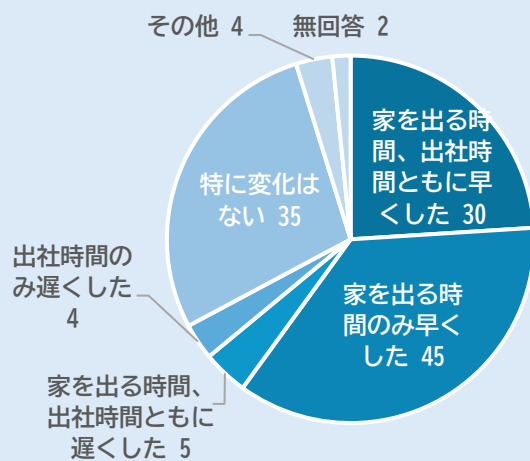
<どのような条件であれば実証実験バスに乗車するか>



■他の混雑緩和策の可能性

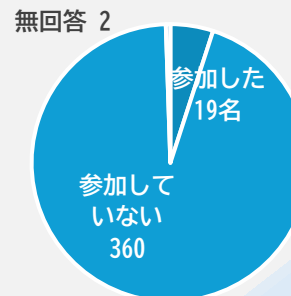
- ✓ 実証実験バスに乗車するために、家を出る時間や出社時間を変更した方が一定数みられた
- ✓ また、始業時刻などの制約がある中でも、混雑回避のために通勤時間を調整する利用者の存在が確認できた
- ✓ 一方で、令和8年2月に実施した「日暮里・舎人ライナー冬の時差Bizキャンペーン」について、キャンペーンを知らずに参加していない方が一定数存在するなど、オフピーク通勤の更なる促進の余地も見受けられた

<実証実験を契機とした行動の変化> n=125

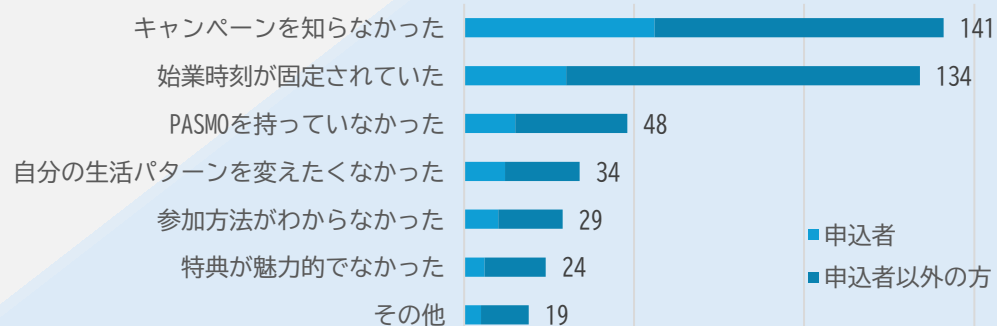


※申込者向けアンケートより

<「冬の時差Bizキャンペーン」参加状況> n=381



<「冬の時差Bizキャンペーン」不参加理由> n=360



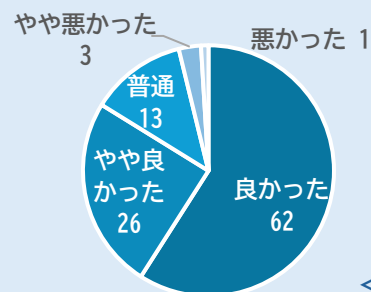
※申込者向け・申込者以外の方向けアンケート合算

(3) 本事業の運営に係る事項

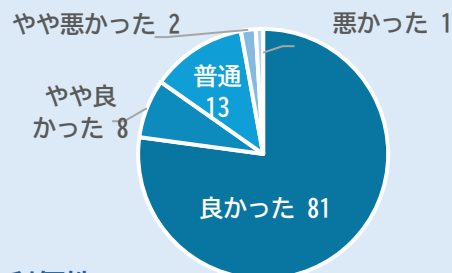
■バスの運行に関わる事項

✓ バスの安全性、受託者の対応ともに大きな問題はなかった

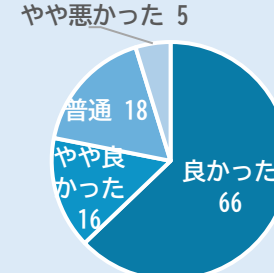
<実証実験バスの利便性>



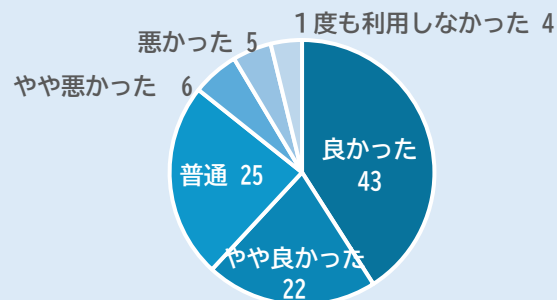
<乗車場での乗車整理>



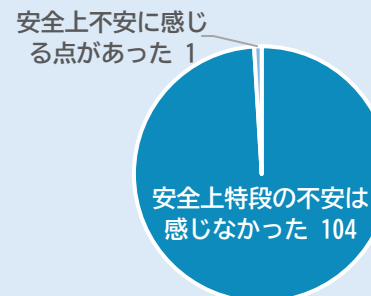
<乗車場での利用者証確認>



<予約システムの利便性>



<実証実験バスの安全性>



※申込者向けアンケートより n=105

■運行にかかる経費

✓ 25,820千円(区と都で半額ずつ負担)

✓ 1乗車あたり約7,800円/人

※ 混雑緩和に寄与する乗車実績で換算した場合、1乗車当たり11,400円/人

（４）効果検証のまとめと今後の混雑緩和策の方向性

■日暮里・舎人ライナーの混雑緩和策としての有用性

- ✓ 効果的な周知の一方で、申込者は募集人数の約半数である351名に留まる
- ✓ 実際に乗車した方のうち、混雑緩和に寄与する乗車実績は1日あたり平均37名に留まる（最混雑時間帯1時間の日暮里・舎人ライナー乗客数の0.4％程度に相当）

■日暮里・舎人ライナー利用者からの声

- ✓ 乗車した方からは、快適通勤の面から概ね好評
- ✓ 乗車した方と乗車していない方の双方ともに、行政として混雑対策に取り組む姿勢を評価
- ✓ 一方で、「バスは時間がかかる、時間が読めない」「バス乗り場が自宅から遠い」「バスの運行時間が生活パターンに合わない」などの理由から、申込や継続乗車に至らなかった方も

■本事業の運営に関する事項

- ✓ 安全性、委託事業者の対応とともに特段の問題はなく、円滑な運行を確保
- ✓ 1乗車あたりの運行経費は、約7,800円/人

効果検証のまとめ

- 直行バスは、朝の通勤時間帯における代替の移動手段としては広く利用される状態には至らず
- また、乗車実態を踏まえると、本格導入に向けては費用対効果の観点で課題がある

混雑緩和策の方向性

- バスを活用した混雑緩和策の本格導入は見送る
- 引き続き、日暮里・舎人ライナーの混雑緩和に向けて、東京都交通局と足立区が連携のうえ、検討を進めていく

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和8年8月21日

件 名	コミュニティバスはるかぜにおけるEVバスの事故等について										
所管部課名	交通対策担当部新たな交通担当課 都市建設部交通対策課										
内 容	前回令和8年7月2日の総合交通対策調査特別委員会において、標記の件について正式な委員会報告がないとの指摘を受け、改めて以下のとおり報告する。 1 はるかぜの事故発生時の区議会情報提供の遅れとその対応について (1) 区議会へ情報提供が遅れた事故の概要 ア 事故発生日時 令和7年11月25日(火) 午後7時38分 イ 発生路線・場所 はるかぜ6号(鹿浜方面)押部バス停(鹿浜7-25)付近 ウ 使用車両 EVバス WISDOM F8 series4-Mini Bus 6.99m (株式会社EVモーターズ・ジャパン製) エ 事故状況 運転士の前方不注意による急ブレーキにより、乗客が転倒して手首と大腿骨を骨折(警察による事故処理済) (2) 区議会への情報提供遅れの状況 区は、運行事業者から第二報を受けた時点で区議会への情報提供を怠っており、後日区議会議員からの質問を受け、令和8年4月10日に、怪我人の症状を改めて確認した後に区議会へ情報提供を行った。 ＜事故情報の経緯＞ <table border="1"> <thead> <tr> <th>年月日</th><th>報告内容</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>令和7年11月25日</td><td>運行事業者から区へ事故の第一報 怪我人は軽傷のようだが、救急車を呼び病院へ案内</td></tr> <tr> <td>令和7年12月1日</td><td>運行事業者から区へ第二報 怪我人は手首を骨折、運行事業者において保険対応を行うとの報告あり</td></tr> <tr> <td>令和8年4月10日</td><td>区議会議員から当事故に関する質問を受け、改めて区から運行事業者へ確認 手首と大腿骨を骨折、入院して手術し、令和8年2月20日に退院、現在は通院とリハビリ中</td></tr> <tr> <td>令和8年4月14日</td><td>区議会へ情報提供</td></tr> </tbody> </table>	年月日	報告内容	令和7年11月25日	運行事業者から区へ事故の第一報 怪我人は軽傷のようだが、救急車を呼び病院へ案内	令和7年12月1日	運行事業者から区へ第二報 怪我人は手首を骨折、運行事業者において保険対応を行うとの報告あり	令和8年4月10日	区議会議員から当事故に関する質問を受け、改めて区から運行事業者へ確認 手首と大腿骨を骨折、入院して手術し、令和8年2月20日に退院、現在は通院とリハビリ中	令和8年4月14日	区議会へ情報提供
年月日	報告内容										
令和7年11月25日	運行事業者から区へ事故の第一報 怪我人は軽傷のようだが、救急車を呼び病院へ案内										
令和7年12月1日	運行事業者から区へ第二報 怪我人は手首を骨折、運行事業者において保険対応を行うとの報告あり										
令和8年4月10日	区議会議員から当事故に関する質問を受け、改めて区から運行事業者へ確認 手首と大腿骨を骨折、入院して手術し、令和8年2月20日に退院、現在は通院とリハビリ中										
令和8年4月14日	区議会へ情報提供										

(3) 事故報告の問題点について

ア 区は、怪我人の症状が判明した令和7年12月1日時点で区議会への情報提供を怠った。

イ 第二報以降、運行事業者から正確な報告・続報がなく、区からも怪我人の経過などについて、確認をしていなかった。

(4) 情報提供遅れと不正確な事故報告に対する再発防止について

ア 区の見直し

(ア) 課内で事故の経緯を確認できるよう、令和8年4月22日から新たな帳票を導入

(イ) 怪我人の経過確認を運行事業者任せにせず、帳票に基づき事故の一報が入った後、区としても確認の連絡を適宜運行事業者に入れるよう改善

イ 運行事業者への対応

令和8年4月22日に、はるかぜ運行事業者4社に対し「事故発生時の報告の徹底について」の要請文を発出し、怪我人の症状や通院などの経過を確認し、速やかに区に報告を入れ、保険対応などの対応終了見込みを最終報として入れる旨を要請

2 コミュニティバスはるかぜ事故発生時の区議会情報提供基準の徹底

令和7年12月に作成した以下の基準に基づき、重症等報告すべき事象が判明した段階での情報提供を徹底する。

(1) 事故発生時の流れ

ア 運転士が事故現場から消防・警察へ連絡

イ 運転士が事故現場から運行事業者の営業所へ連絡

ウ 運行事業者の営業所から足立区交通対策課へ連絡

エ 交通対策課から30分ルールによる第一報

オ 状況が分かりしだい、情報を整理して運行事業者から第二報

(2) 区議会情報提供を実施する案件

ア 道路を閉鎖する事故の場合

イ 車外事故でバスの起因により他の車両や歩行者等と接触した場合

ウ 車内事故で転倒等により重症と思われる場合

(3) 区議会への情報提供のタイミング

ア 歩行者や他車との接触事故を起こした場合や乗客が怪我をした場合に、第一報として、事故の速報を運行事業者から受け、30分ルールにおける庁内報告メンバーに、区議会事務局を含め共有する。

イ 第二報として、(2)の案件に該当する場合、運行事業者からの事故報告書をFAX等で受理し、情報を整理して区議会へ情報提供(全議員配布)する。

3 EVバスの使用休止等について

(1) EVバスの使用休止理由

令和8年4月14日時点で車両を起因とした事故は発生しておらず、点検においても不具合は確認されていないことから使用を継続していたが、株式会社EVモーターズ・ジャパンの民事再生手続きの開始により、安定的なメンテナンス体制が維持できるか否か不透明となった。運行事業者と調整の上、令和8年4月21日に、代替車両が確保でき次第、当該EVバスの使用を休止する方針とした。

(2) 代替車両について

ア 休止するEV車両 4台

イ 代替ディーゼル車 3台（中古車、日野ポンチョ）

(3) 代替車稼働時期

	代替車稼働時期	EV車休止時期
1台目	6月22日	6月13日
2台目	6月27日	6月20日
3台目	7月7日	7月4日
4台目	—	7月6日

(4) 代替車両3台分の区負担総額

約2640万円（税抜き）

(5) 今後の使用について

株式会社EVモーターズ・ジャパンがスポンサー選定後に作成する民事再生計画により、会社の体制が明確になった段階において、その内容からメンテナンス体制が整い、車両運行の安全性も確保されていることを確認できた段階で、改めて使用再開可否の判断を行う。

(6) 株式会社EVモーターズ・ジャパンの民事再生手続き状況

株式会社EVモーターズ・ジャパンから、事業譲渡を予定しているスポンサー選定について公表された。

ア 公表日 令和8年8月4日

イ 選定スポンサー 株式会社イクヨ

4 今後の方針

(1) 区議会への情報提供については、情報提供の遅れ及び不正確な事故報告の再発防止を徹底していく。

(2) 今回のEVバスの案件のように、はるかぜ協働事業に影響がある事象が発生した場合は、委員会へ報告する。

(3) 休止している当該EVバスの今後の使用については、メーカーの民事再生手続きの進捗等を確認しつつ、検討していく。

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和8年8月21日

件 名	常東地区「チョイソコ×せんじゅ」の取組み状況等について															
所管部課名	交通対策担当部新たな交通担当課 都市建設部交通対策課															
内 容	令和7年8月から地域内交通の実証実験を開始している常東地区「チョイソコ×せんじゅ（以下「チョイソコ」という。）」の利用状況と取組み状況について、以下のとおり報告する。															
	1 運行計画変更の概要															
	令和8年8月より以下のとおり運行計画を変更し検証している。															
	<table><tr><td></td><td>旧運行計画 (令和8年7月末時点)</td><td>見直し後の運行計画 (令和8年8月以降)</td></tr><tr><td>運行期間</td><td>令和8年7月末まで</td><td><u>令和9年1月末まで</u></td></tr><tr><td>運行日</td><td>週3日※¹ (火曜日、水曜日、木曜日)</td><td><u>週5日</u>※¹ (月曜日から金曜日)</td></tr><tr><td>運行時間</td><td>午前8時～午後3時※²</td><td>午前8時～<u>午後4時</u>※²</td></tr></table>		旧運行計画 (令和8年7月末時点)	見直し後の運行計画 (令和8年8月以降)	運行期間	令和8年7月末まで	<u>令和9年1月末まで</u>	運行日	週3日※ ¹ (火曜日、水曜日、木曜日)	<u>週5日</u> ※ ¹ (月曜日から金曜日)	運行時間	午前8時～午後3時※ ²	午前8時～ <u>午後4時</u> ※ ²			
		旧運行計画 (令和8年7月末時点)	見直し後の運行計画 (令和8年8月以降)													
	運行期間	令和8年7月末まで	<u>令和9年1月末まで</u>													
	運行日	週3日※ ¹ (火曜日、水曜日、木曜日)	<u>週5日</u> ※ ¹ (月曜日から金曜日)													
	運行時間	午前8時～午後3時※ ²	午前8時～ <u>午後4時</u> ※ ²													
	※1 祝日及び年末年始は運休															
	※2 正午から午後1時までは昼休憩のため運休															
2 実証実験開始から前半期と後半期での利用分析 （別紙参照 P26）																
（1）前半期（令和7年8月～令和8年1月末まで）と、後半期（令和8年2月～7月末まで）で利用実態を比較した。																
（2）登録者は実験開始時から1年間で約2.5倍に増加した。																
登録者数と利用者数（単位：人）																
<table><tr><th>時期</th><th>登録者数</th><th>利用者数</th><th>割合</th></tr><tr><td>令和7年8月</td><td>392</td><td>0</td><td>0.0%</td></tr><tr><td>令和8年1月末</td><td>750</td><td>125</td><td>16.7%</td></tr><tr><td>令和8年7月末</td><td>977</td><td>230</td><td>23.5%</td></tr></table>	時期	登録者数	利用者数	割合	令和7年8月	392	0	0.0%	令和8年1月末	750	125	16.7%	令和8年7月末	977	230	23.5%
時期	登録者数	利用者数	割合													
令和7年8月	392	0	0.0%													
令和8年1月末	750	125	16.7%													
令和8年7月末	977	230	23.5%													

3 利用促進策について

地域協議会と検討し、「会員登録をしているがまだ利用していない方」を主なターゲットに、まずは一度利用していただけるよう、お試し乗車券を送付した。

(1) お試し乗車券（無料券）

お試し乗車券（有効期限は令和8年9月30日）を1人につき3回配布

(2) 配布対象者

令和8年7月17日現在でチョイソコ会員登録済みの方871名

4 乗降スポットの位置変更について

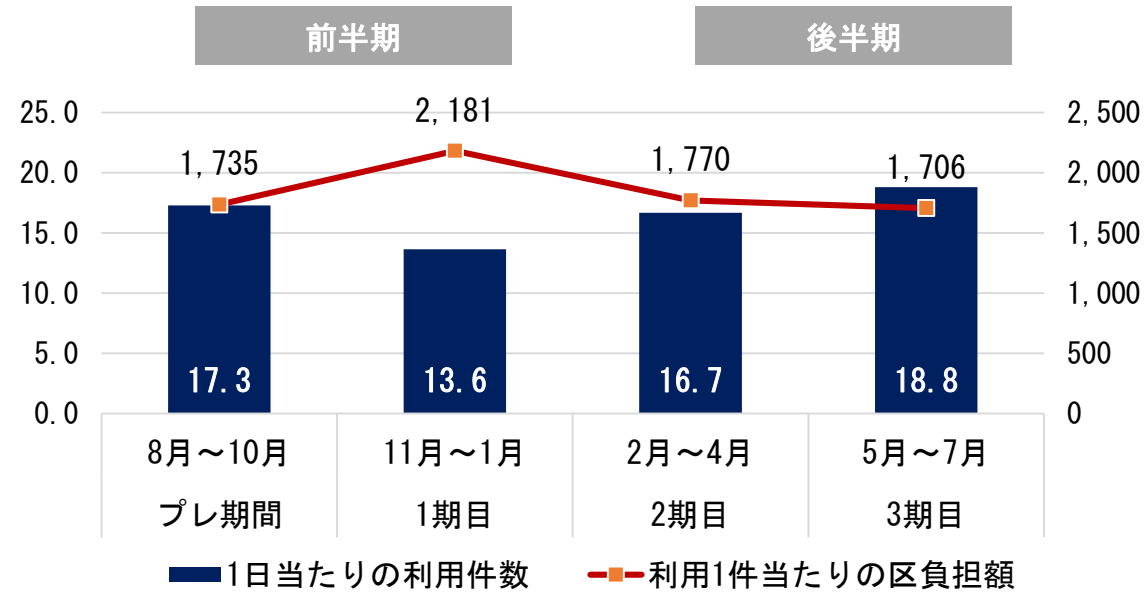
令和8年8月より、民地の建築工事の関係から乗降スポット⑫「原島整骨院」の位置を変更した。乗降スポット沿道には、すでにチラシを投函し周知を行っている。

位置図



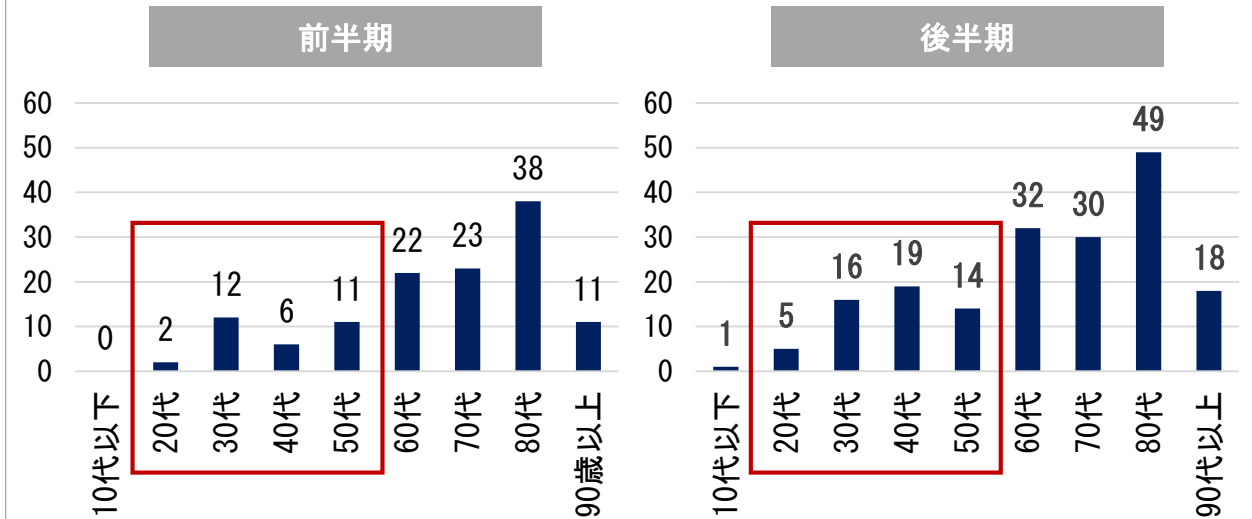
移設後の乗降スポット

1日当たりの利用件数と利用1件当たりの区負担額



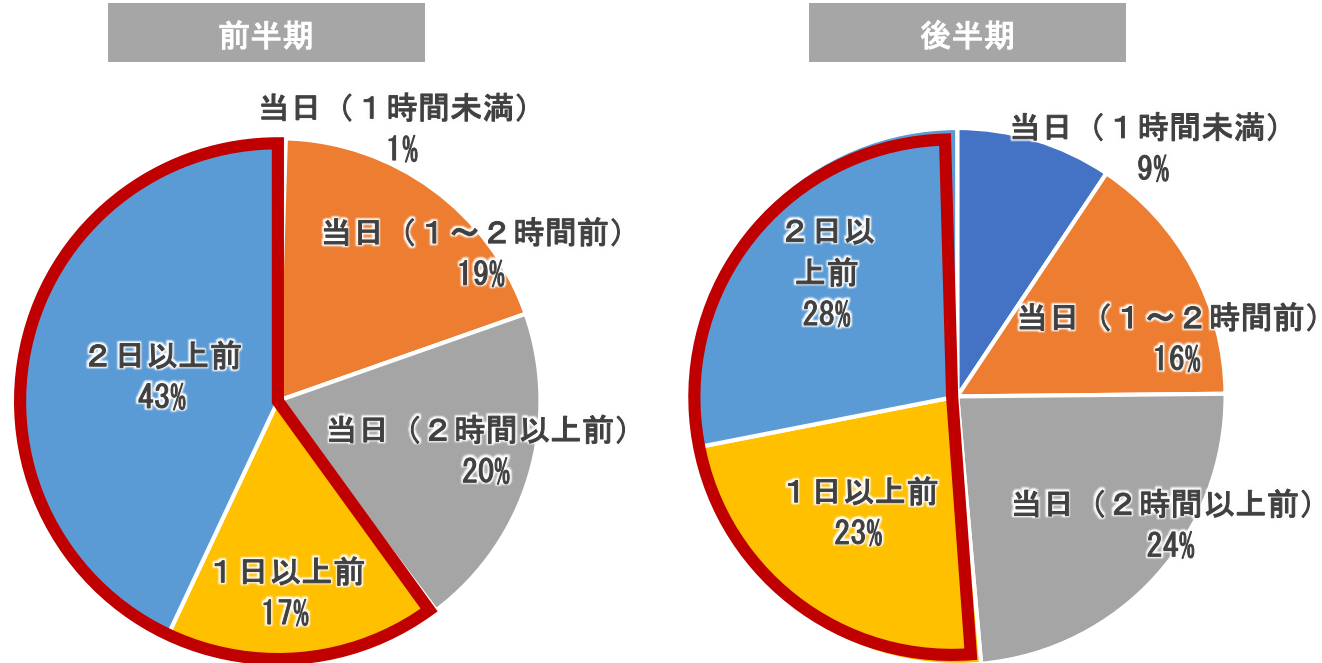
1期目は利用件数が落ち込んだものの、2期目から3期目は増加傾向である。本格（継続）運行基準となる利用1件当たりの区負担額（1,650円）にも近づいている。

利用者の年代別



どちらの時期も80代の利用が最も多く、前半期では全体の約30%、後半期では約26%の割合で利用されている。20代から50代の利用は前半期では全体の約25%であったが、後半期では約30%と増えている。運転士からは「子供の急な発熱で小児科に通われた方もいた」と聞いている。

乗車予約の時期別割合



前半期と比較すると、前日までの予約割合は約60%から約50%へ減少した。令和8年2月から当日予約の受付時間を「1時間前まで」から「30分前まで」に短縮したことで利用日当日の予約が増えており、利用者がより柔軟に予約できるようになったと考えられる。

一人当たりの利用回数

前半期			後半期		
利用回数	人数	割合	利用回数	人数	割合
1回	49	39.2	1回	64	34.8
2回	17	13.6	2回	23	12.5
3回	11	8.8	3回	20	10.9
4回	8	6.4	4回	8	4.3
5回	11	8.8	5回	8	4.3
6回以上	29	23.2	6回以上	61	33.2
計	125	100	計	184	100.0

前半期と比較すると、1回のみの利用者の割合が約40%から約35%へ減少した一方、6回以上利用した方の割合は約23%から約33%へ大きく増加した。日常的な移動手段として継続的に利用している方が増えていると考えられる。

総合交通対策調査特別委員会報告資料

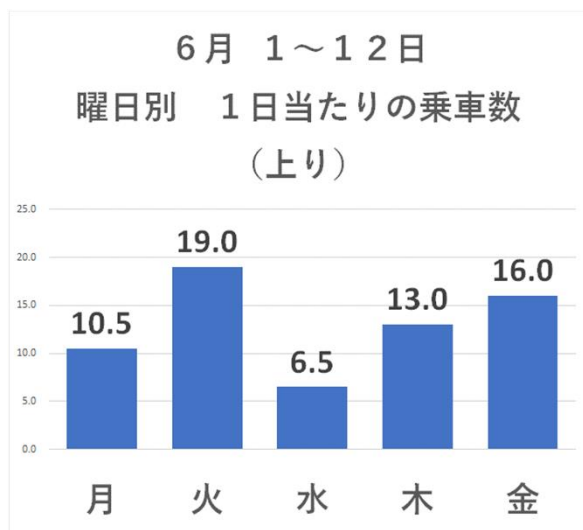
令和8年8月21日

件名	花畑地区「花畑ぐるりん」の取組み状況等について																																																						
所管部課名	交通対策担当部新たな交通担当課 都市建設部交通対策課																																																						
内容	令和7年10月より実証実験を開始している花畑地区の地域内交通「花畑ぐるりん」の取組み状況について、以下のとおり報告する。																																																						
	1 運行計画変更の概要 令和8年6月15日より以下のとおり運行計画を変更し検証している。																																																						
	<table><tr><td></td><td>変更前</td><td>変更後</td></tr><tr><td rowspan="4">運行ダイヤ</td><td>上り 7 便</td><td>上り 9 便 (+2 便)</td></tr><tr><td>下り 7 便</td><td>下り 8 便 (+1 便)</td></tr><tr><td>合計 14 便</td><td>合計 17 便 (+3 便)</td></tr><tr><td>最終便 16 時 33 分発</td><td>最終便 17 時 30 分発</td></tr></table>		変更前	変更後	運行ダイヤ	上り 7 便	上り 9 便 (+2 便)	下り 7 便	下り 8 便 (+1 便)	合計 14 便	合計 17 便 (+3 便)	最終便 16 時 33 分発	最終便 17 時 30 分発																																										
		変更前	変更後																																																				
	運行ダイヤ	上り 7 便	上り 9 便 (+2 便)																																																				
下り 7 便		下り 8 便 (+1 便)																																																					
合計 14 便		合計 17 便 (+3 便)																																																					
最終便 16 時 33 分発		最終便 17 時 30 分発																																																					
2 利用実績について（別紙参照 P 2 8 ～ 3 5） 増便と運行時間の延長によって利用者数が増加している。その上で利用1件あたりの区の負担額はほぼ横ばいとなっていることから、運行計画変更に伴う利用者数増加と運行経費増額がおおよそ釣り合っている状態であると考えられる。																																																							
1日当たりの乗車数と利用1件当たりの区の負担額※ <table><thead><tr><th>月</th><th>1日当たりの乗車数(上り)</th><th>1日当たりの乗車数(下り)</th><th>利用1件当たりの区の負担額</th><th>区の負担額目標</th></tr></thead><tbody><tr><td>10月</td><td>4,978</td><td>8.2</td><td>14.0</td><td>1,500</td></tr><tr><td>11月</td><td>4,171</td><td>10.0</td><td>14.6</td><td>1,500</td></tr><tr><td>12月</td><td>3,861</td><td>8.3</td><td>10.7</td><td>1,500</td></tr><tr><td>1月</td><td>2,934</td><td>11.1</td><td>13.8</td><td>1,500</td></tr><tr><td>2月</td><td>1,557</td><td>13.0</td><td>13.7</td><td>1,500</td></tr><tr><td>3月</td><td>1,720</td><td>11.2</td><td>12.7</td><td>1,650</td></tr><tr><td>4月</td><td>1,614</td><td>12.4</td><td>13.9</td><td>1,650</td></tr><tr><td>5月</td><td>1,779</td><td>12.2</td><td>13.2</td><td>1,650</td></tr><tr><td>6月</td><td>1,753</td><td>13.7</td><td>15.5</td><td>1,650</td></tr><tr><td>7月</td><td>1,731</td><td>16.0</td><td>17.0</td><td>1,650</td></tr></tbody></table>	月	1日当たりの乗車数(上り)	1日当たりの乗車数(下り)	利用1件当たりの区の負担額	区の負担額目標	10月	4,978	8.2	14.0	1,500	11月	4,171	10.0	14.6	1,500	12月	3,861	8.3	10.7	1,500	1月	2,934	11.1	13.8	1,500	2月	1,557	13.0	13.7	1,500	3月	1,720	11.2	12.7	1,650	4月	1,614	12.4	13.9	1,650	5月	1,779	12.2	13.2	1,650	6月	1,753	13.7	15.5	1,650	7月	1,731	16.0	17.0	1,650
月	1日当たりの乗車数(上り)	1日当たりの乗車数(下り)	利用1件当たりの区の負担額	区の負担額目標																																																			
10月	4,978	8.2	14.0	1,500																																																			
11月	4,171	10.0	14.6	1,500																																																			
12月	3,861	8.3	10.7	1,500																																																			
1月	2,934	11.1	13.8	1,500																																																			
2月	1,557	13.0	13.7	1,500																																																			
3月	1,720	11.2	12.7	1,650																																																			
4月	1,614	12.4	13.9	1,650																																																			
5月	1,779	12.2	13.2	1,650																																																			
6月	1,753	13.7	15.5	1,650																																																			
7月	1,731	16.0	17.0	1,650																																																			
※ 区の負担額目標は当初1500円。令和8年4月から1650円に改定。																																																							
3 花畑地区における実証実験期間について 現在は令和9年3月末までの予算を計上しているが、運行計画の見直しもあり、引き続き利用実態の検証が必要なことから、令和9年9月末まで運行できるよう予算化も含めた準備をしていく。																																																							

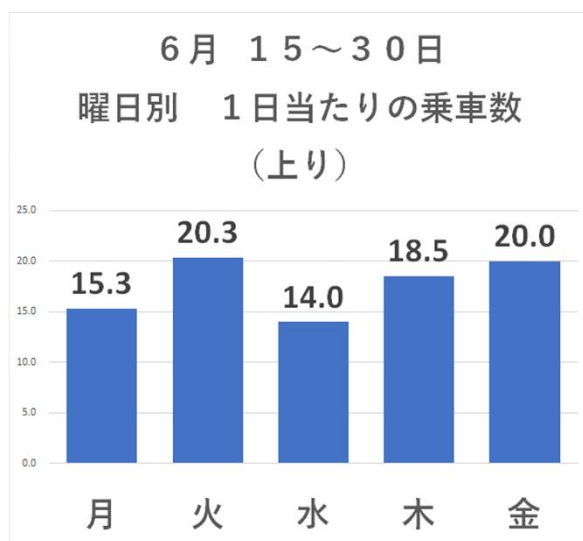
6月 曜日別 1日当たりの乗車数

別紙

6月1日から12日まで 1日14便 8時間運行

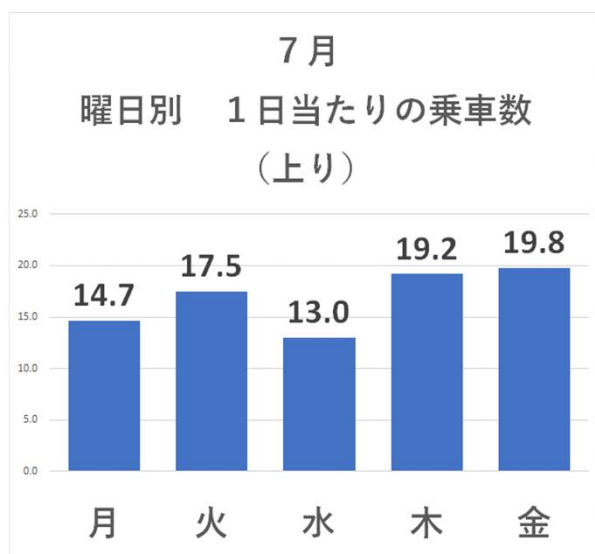


6月15日から30日まで 1日17便 10時間運行



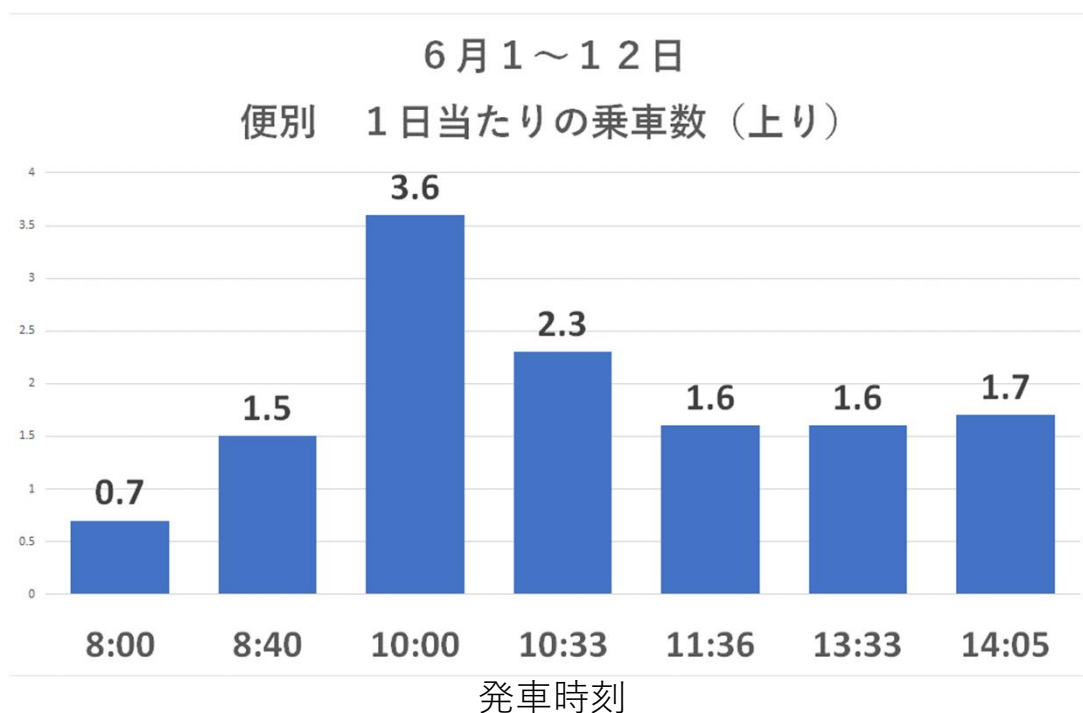
7月 曜日別 1日当たりの乗車数

7月 1日17便 10時間運行



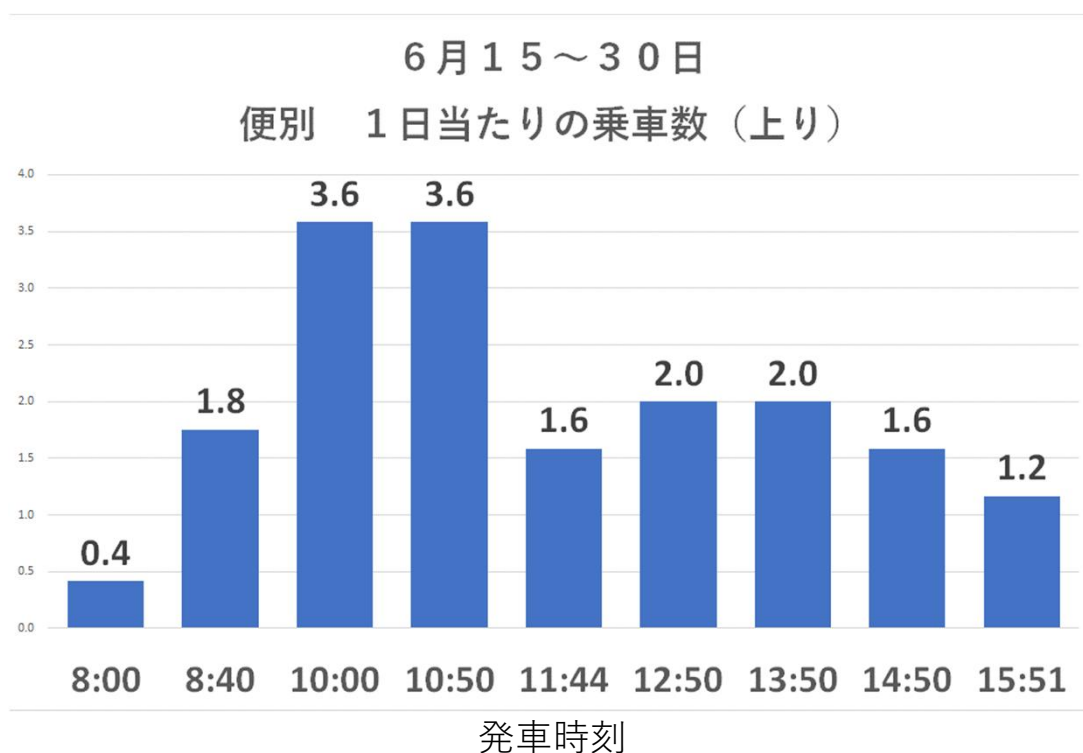
6月 便別 1日当たりの乗車数（上り）

6月1日から12日まで 1日14便 8時間運行



（花畑八丁目アパート前発→花畑区民事務所行）

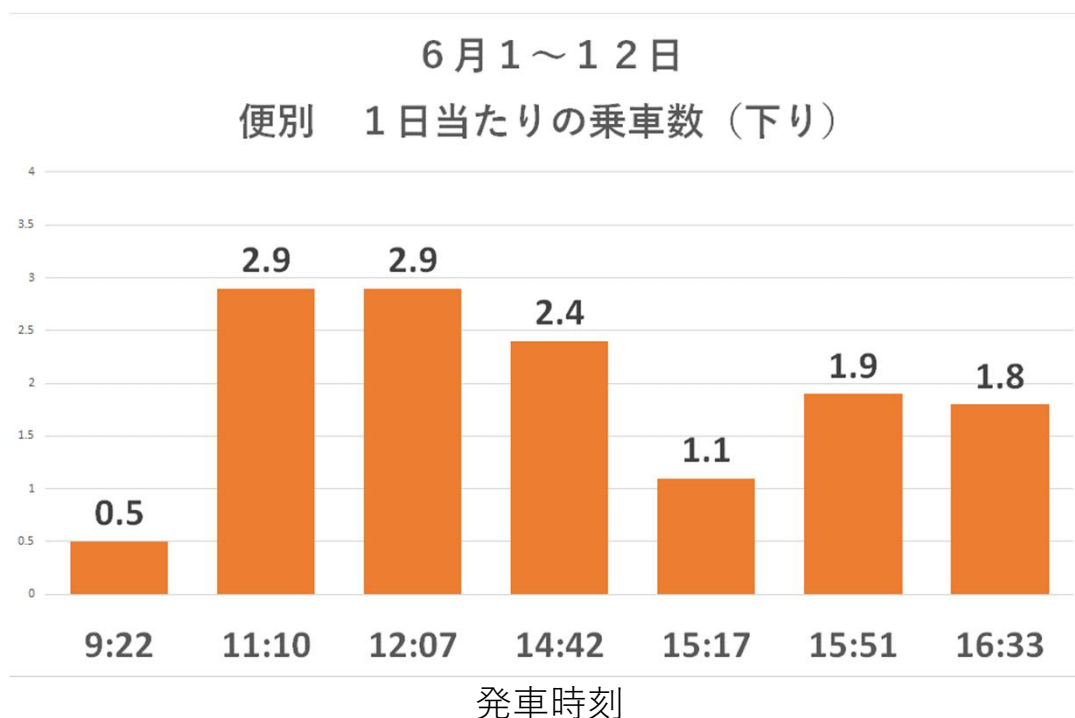
6月15日から30日まで 1日17便 10時間運行



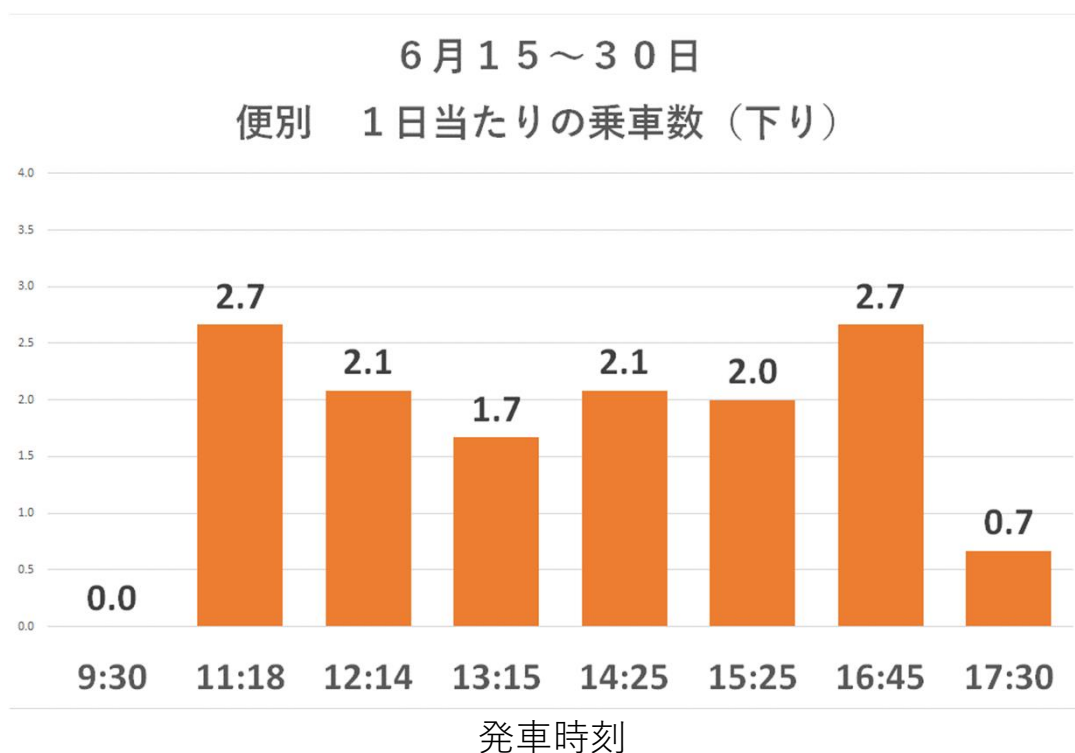
（花畑八丁目アパート前発→花畑区民事務所行）

6月 便別 1日当たりの乗車数（下り）

6月1日から12日まで 1日14便 8時間運行

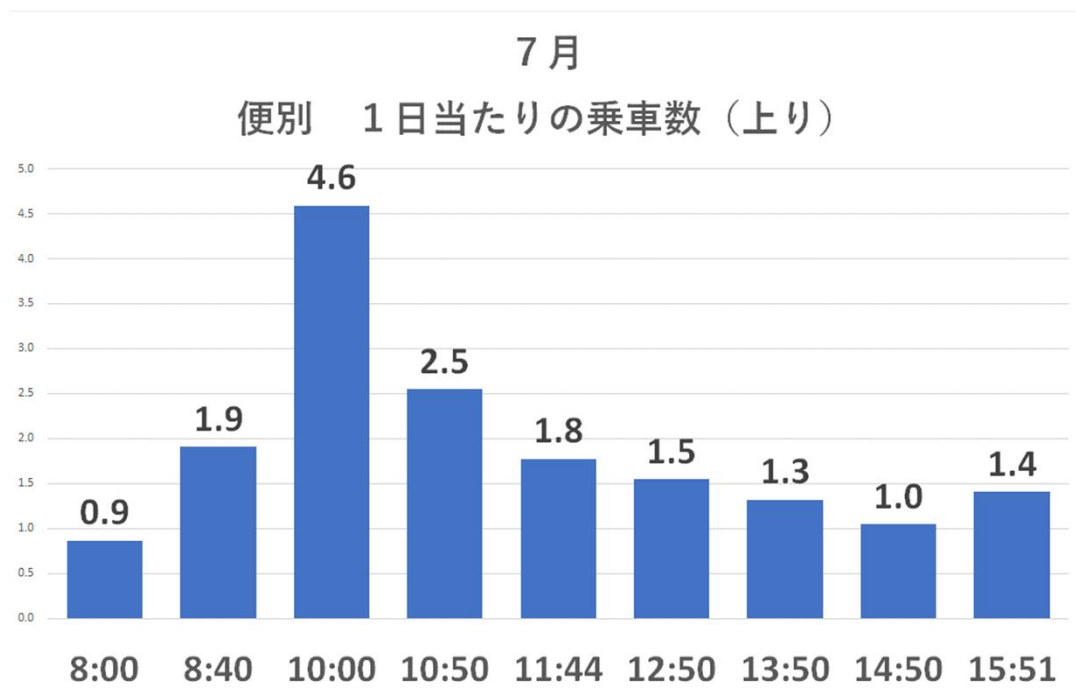


6月15日から30日まで 1日17便 10時間運行



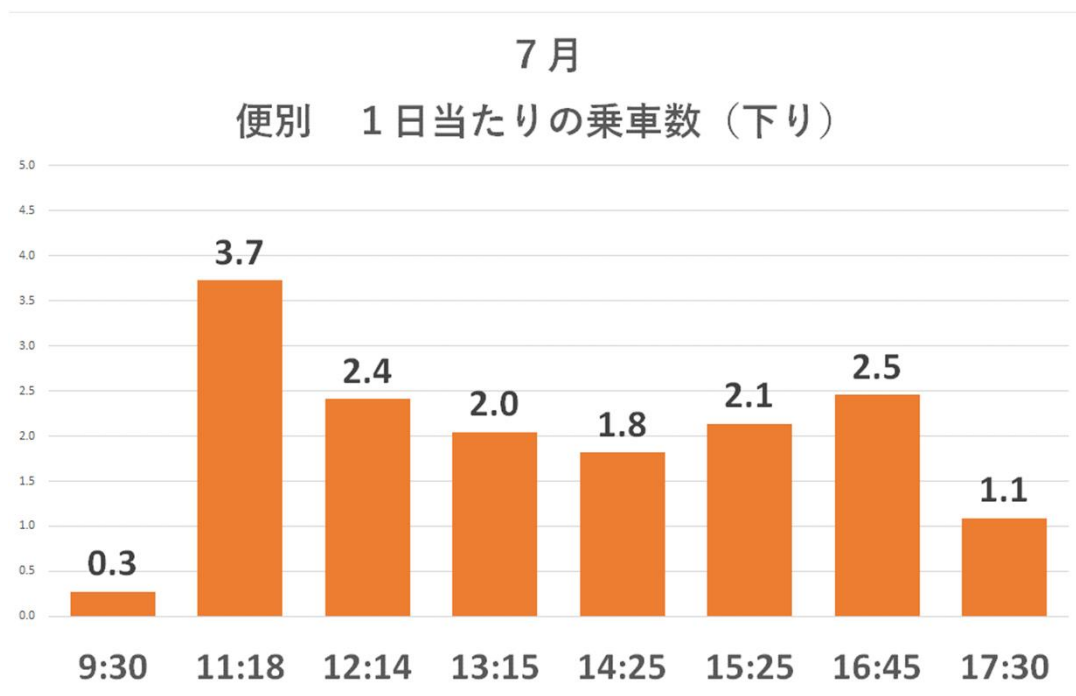
7月 便別 1日当たりの乗車数

7月（上り） 1日17便 10時間運行



発車時刻
(花畑八丁目アパート前発→花畑区民事務所行)

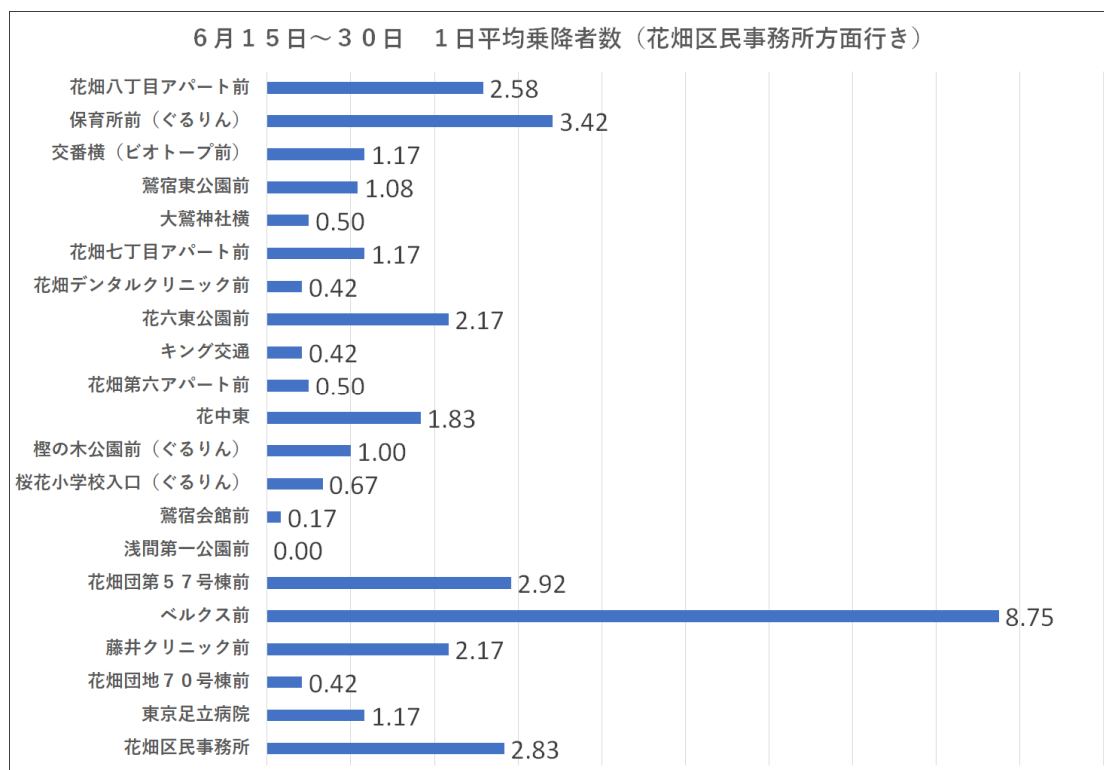
7月（下り） 1日17便 10時間運行



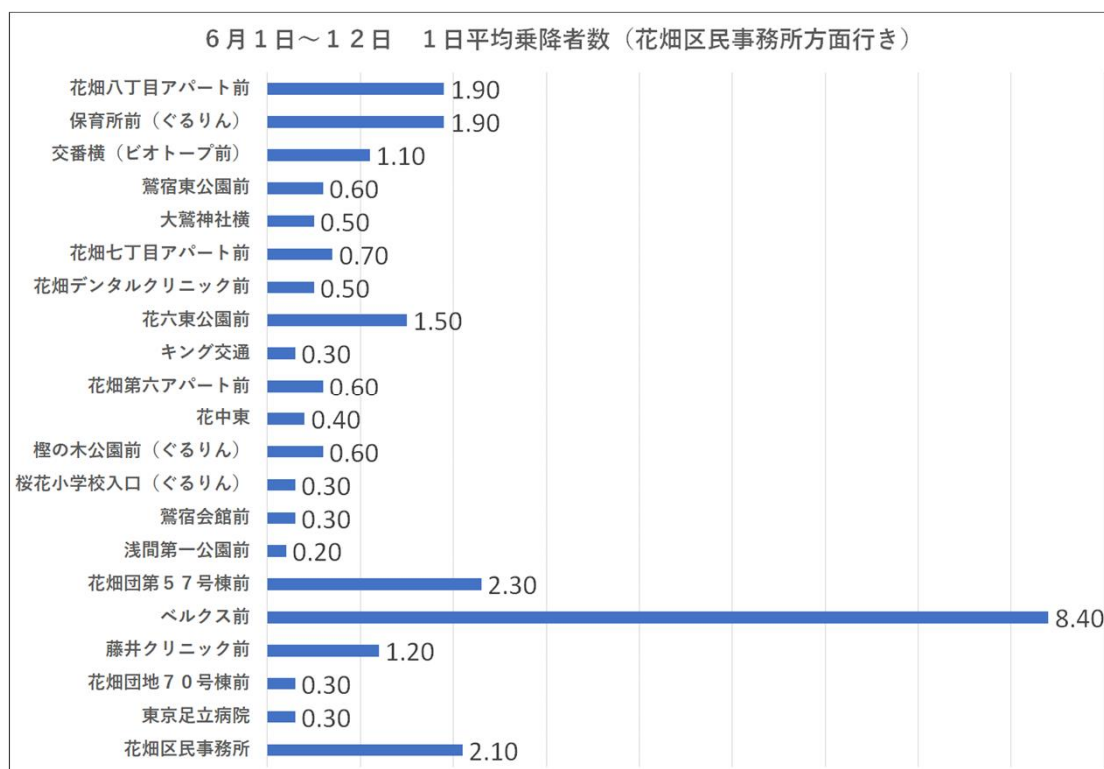
発車時刻
(花畑区民事務所発→花畑八丁目アパート前行)

6月 停留所別 1日平均乗降者数（上り）

6月1日から12日まで 1日14便 8時間運行

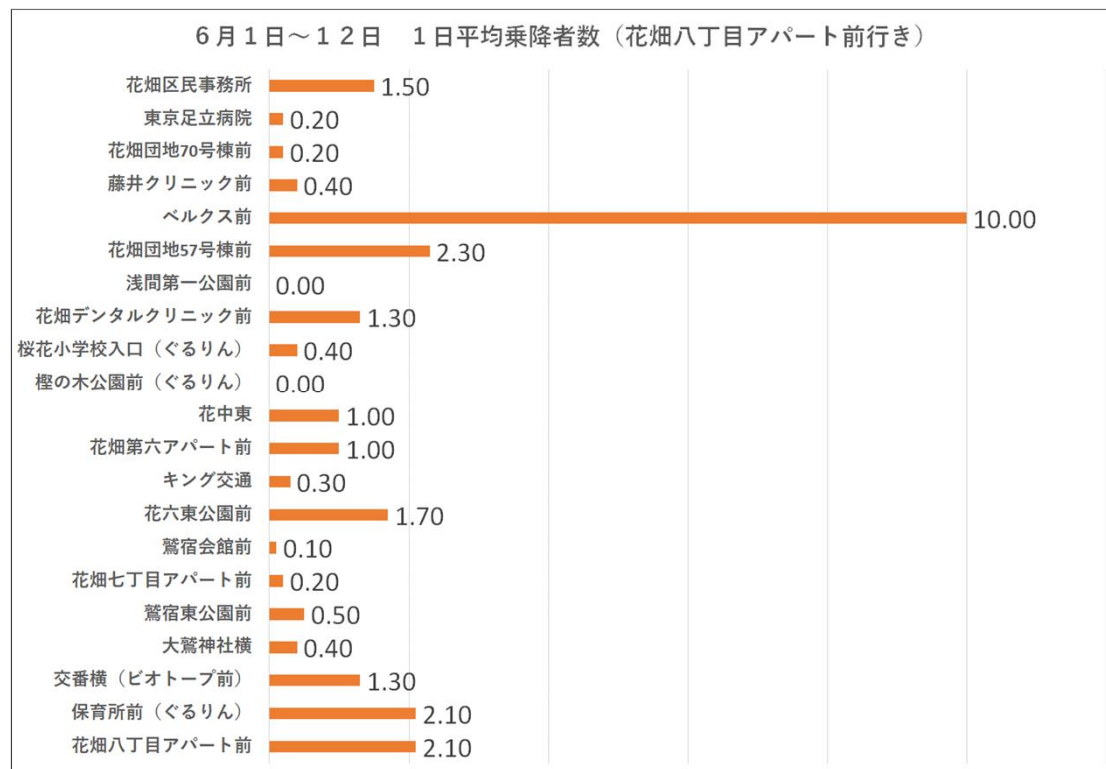


6月15日から30日まで 1日17便 10時間運行

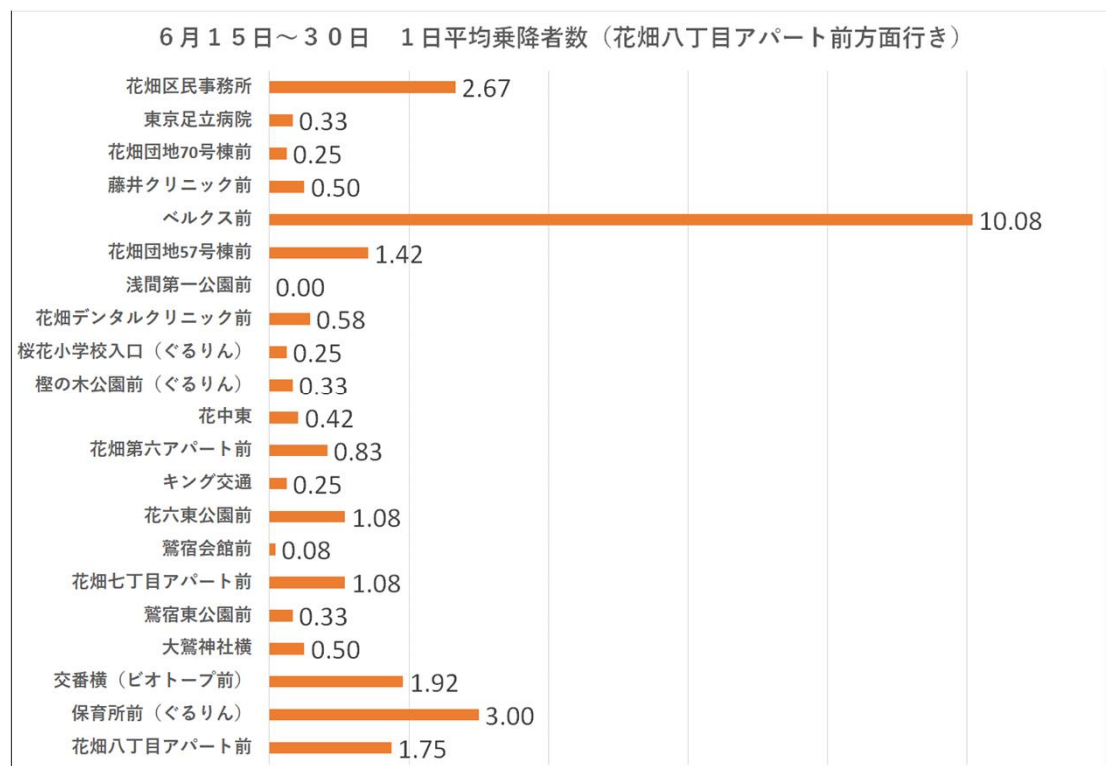


6月 停留所別 1日平均乗降者数（下り）

6月1日から12日まで 1日14便 8時間運行

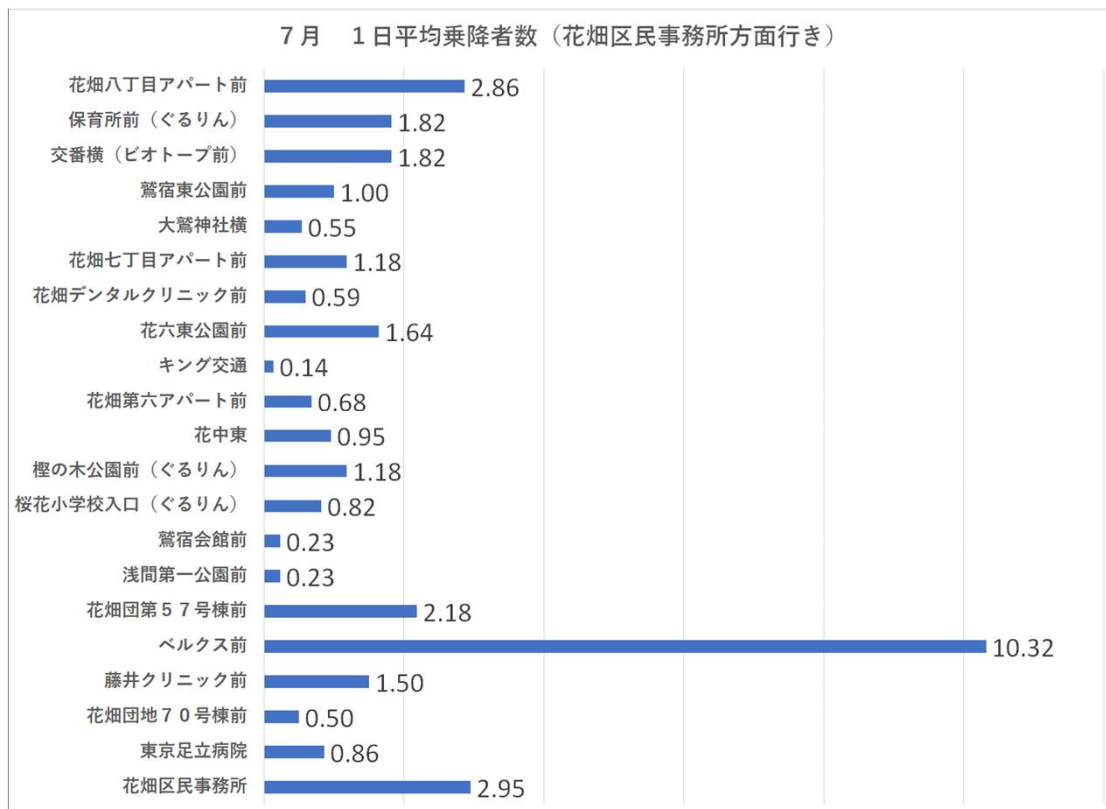


6月15日から30日まで 1日17便 10時間運行

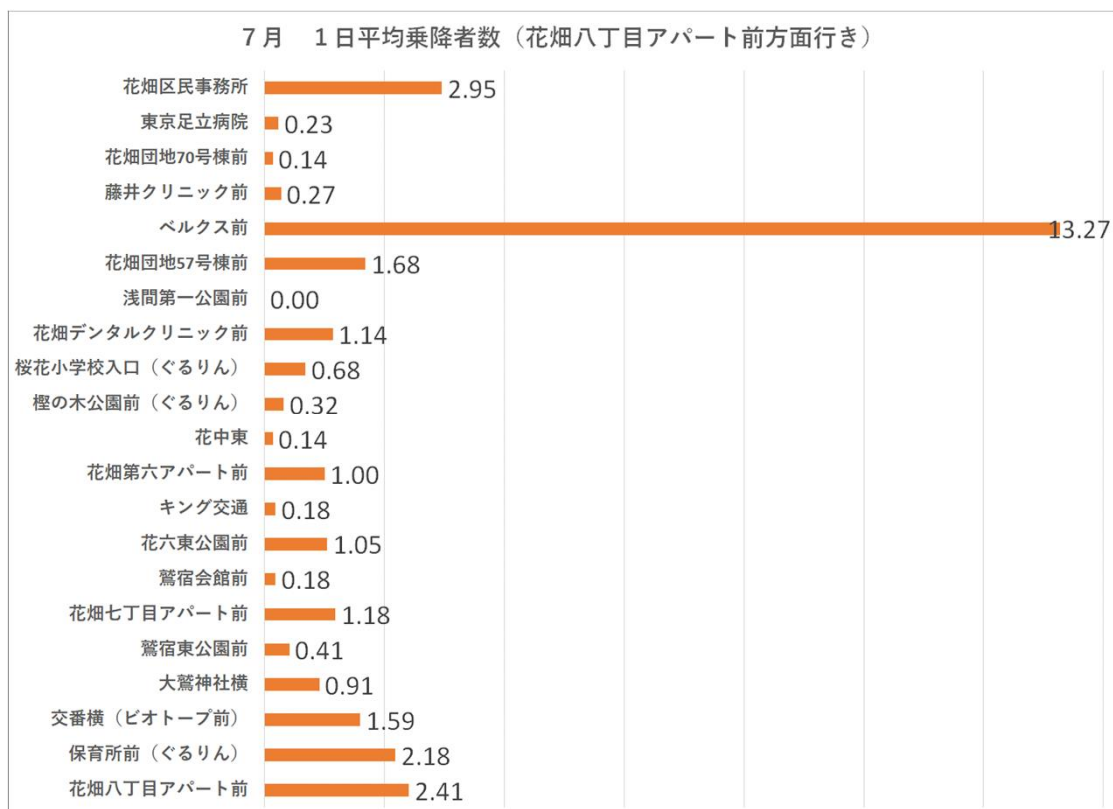


7月 停留所別 1日平均乗降者数

7月（上り） 1日17便 10時間運行



7月（下り） 1日17便 10時間運行



総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和8年8月21日

件 名	足立区地域内交通導入サポート制度における協議会運営支援費について										
所管部課名	交通対策担当部新たな交通担当課 都市建設部交通対策課										
内 容	足立区地域内交通導入サポート制度（以下「本サポート制度」という。）における、地域協議会への運営支援について、以下のとおり報告する。 1 協議会運営支援費の創設 持続的な地域内交通の運行を目指すため「協議会運営に必要な経費」を明確化し支援するとともに、「地域協議会が担う活動」に対する財政支援策については引き続き検討する。 (1) 必要経費の支援金 ア これまで運行事業者と地域協議会の合算で月の上限額を設定していた。 イ 運行事業者（及びシステム会社）と地域協議会の上限額を切り分けて財政支援を行う。 ウ 支援額は年間で60万円程度を想定している。 (2) 見直しイメージ 実証実験に係る運行経費への区支援額等 <table border="1"> <thead> <tr> <th>現行</th><th>見直し（案）</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(1) 運行経費（利用促進費含む） 上限 30 万円～150 万円/月</td><td>(1) 運行経費※ 変更無 上限 30 万円～150 万円/月</td></tr> <tr> <td></td><td>(2) 協議会運営支援費 新規 上限 60 万円/年</td></tr> <tr> <td></td><td>ア 消耗品、備品購入費 イ 資料印刷費 ウ 会場使用料 他</td></tr> <tr> <td>補助対象とする交通手段は、原則全ての交通手段が対象</td><td>補助対象とする交通手段は、原則全ての交通手段が対象</td></tr> </tbody> </table> ※ 令和8年4月20日付でタクシー運賃が改定となり、約1割値上げされたため、現状維持とする。 2 地域協議会の活動に対する財政支援 これまで地域協議会に対する「必要経費の支援」と「地域協議会が担う活動への支援」を弁護士や税務署と相談しながら制度設計をしてきたが、「地域協議会が担う活動への支援」については、源泉徴収等の税務	現行	見直し（案）	(1) 運行経費（利用促進費含む） 上限 30 万円～150 万円/月	(1) 運行経費※ 変更無 上限 30 万円～150 万円/月		(2) 協議会運営支援費 新規 上限 60 万円/年		ア 消耗品、備品購入費 イ 資料印刷費 ウ 会場使用料 他	補助対象とする交通手段は、原則全ての交通手段が対象	補助対象とする交通手段は、原則全ての交通手段が対象
現行	見直し（案）										
(1) 運行経費（利用促進費含む） 上限 30 万円～150 万円/月	(1) 運行経費※ 変更無 上限 30 万円～150 万円/月										
	(2) 協議会運営支援費 新規 上限 60 万円/年										
	ア 消耗品、備品購入費 イ 資料印刷費 ウ 会場使用料 他										
補助対象とする交通手段は、原則全ての交通手段が対象	補助対象とする交通手段は、原則全ての交通手段が対象										

	上の取扱いを整理する必要が生じたことから引き続き精査を進める。 併せて、協議会との意見交換も継続していく。
--	--