

# 交通網・都市基盤整備調査特別委員会 報告資料

平成28年8月23日

報告事項件名	頁
(1) 北綾瀬駅周辺交通環境等調査の実施結果について . . . . .	1
(2) 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 . . . . .	5
(3) 竹ノ塚駅付近鉄道高架化の取組み状況について . . . . .	7
(4) 地下鉄8号線(有楽町線)区内延伸の実現に向けた取組み状況について . . . . .	8
(5) メトロセブンの整備促進に向けた取組み状況について . . . . .	10

( 都市建設部 )

# 交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

平成28年8月23日

件名	北綾瀬駅周辺交通環境等調査の実施結果について																																										
所管部課名	都市建設部交通対策課																																										
内容	<p>北綾瀬駅周辺の交通環境整備に向けて、以下のとおり意向調査を実施したので報告する。</p> <p>1 Webアンケート調査</p> <p>(1) 調査目的 北綾瀬駅周辺に在住の方々に対し、東京メトロ千代田線直通運転後に北綾瀬駅利用へ転換する意向を把握する。</p> <p>(2) 調査概要 調査期間：平成28年4月21日(木)～4月26日(火) 対象者：北綾瀬駅周辺在住の調査会社登録モニター 方法：登録モニターに対するWeb調査</p> <p>(3) 調査結果 総数：583人(内、30代～50代：480人)</p> <p>ア 利用頻度の高い鉄道駅について</p> <table border="1" data-bbox="534 1209 1340 1299"> <tr> <td>綾瀬</td> <td>37%</td> <td>北綾瀬</td> <td>17%</td> <td>亀有</td> <td>16%</td> </tr> <tr> <td>六町</td> <td>11%</td> <td>青井</td> <td>5%</td> <td>その他</td> <td>14%</td> </tr> </table> <p>イ 鉄道駅までの交通手段について</p> <table border="1" data-bbox="534 1355 1340 1444"> <tr> <td>徒歩</td> <td>63%</td> <td>自転車</td> <td>21%</td> <td>東武バス</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td>はるかぜ</td> <td>3%</td> <td>その他</td> <td>4%</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>ウ 北綾瀬駅への転換意向について</p> <table border="1" data-bbox="534 1489 1284 1792"> <thead> <tr> <th>現在の利用駅</th> <th>ある</th> <th>ない</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>綾瀬駅</td> <td>28%</td> <td>72%</td> </tr> <tr> <td>亀有駅</td> <td>21%</td> <td>79%</td> </tr> <tr> <td>六町駅</td> <td>12%</td> <td>88%</td> </tr> <tr> <td>青井駅</td> <td>12%</td> <td>88%</td> </tr> <tr> <td>平均</td> <td>23%</td> <td>77%</td> </tr> </tbody> </table> <p>(4) 考察 大都市交通センサス調査(平成22年実施)及び本調査結果から、北綾瀬駅への転換者は、およそ6,000人から9,000人と想定される。</p>	綾瀬	37%	北綾瀬	17%	亀有	16%	六町	11%	青井	5%	その他	14%	徒歩	63%	自転車	21%	東武バス	9%	はるかぜ	3%	その他	4%			現在の利用駅	ある	ない	綾瀬駅	28%	72%	亀有駅	21%	79%	六町駅	12%	88%	青井駅	12%	88%	平均	23%	77%
綾瀬	37%	北綾瀬	17%	亀有	16%																																						
六町	11%	青井	5%	その他	14%																																						
徒歩	63%	自転車	21%	東武バス	9%																																						
はるかぜ	3%	その他	4%																																								
現在の利用駅	ある	ない																																									
綾瀬駅	28%	72%																																									
亀有駅	21%	79%																																									
六町駅	12%	88%																																									
青井駅	12%	88%																																									
平均	23%	77%																																									

## 2 バス利用者聞き取り調査

### (1) 調査目的

はるかぜ及び路線バス利用者に対し、東京メトロ千代田線直通運転後に北綾瀬駅利用へ転換する意向を把握する。

### (2) 調査概要

調査期間：平成28年5月31日(火)六ツ木都住バス停  
平成28年6月2日(木)綾瀬駅バス停

対象：はるかぜ2号(綾21系統、綾瀬・六木線)利用者

方法：バス待ちの利用者に対する聞き取り

### (3) 調査結果

総数：107件(六ツ木都住30件、綾瀬駅77件)

#### ア 北綾瀬駅への転換意向について

ある 38%      ない 37%      わからない22%  
未回答 3%

#### イ バス利用をやめ北綾瀬駅への転換意向について

やめる 26%      やめない 48%      わからない13%  
未回答 13%

#### ウ 現在の北綾瀬駅直近のバス停位置は不便を感じるか

感じる 35%      感じない 34%      未回答 31%

#### エ 自由意見

- ・バス利便性向上に関すること
- ・運行ダイヤや所要時間等の条件次第では北綾瀬駅へ転換
- ・駅周辺に自転車駐車場が少ない

### (4) 考察

北綾瀬駅に転換すると回答した人の約7割がバス利用をやめる意向を示した。神明、谷中、加平、佐野地区等の利用者の転換意向が強い。

## 3 綾瀬駅周辺自転車駐車場利用者アンケート調査

### (1) 調査目的

綾瀬駅周辺の自転車駐車場定期利用者に対し、東京メトロ千代田線直通運転後に北綾瀬駅利用へ転換する意向を把握する。

### (2) 調査概要

調査期間：平成28年5月31日(火)～6月4日(土)

対象：綾瀬北、サイクルパーク綾瀬自転車駐車場利用者

方法：定期利用者へアンケート用紙を配布

### (3) 調査結果

総数：143件(綾瀬北49件、サイクルパーク綾瀬94件)

#### ア 北綾瀬駅への転換意向について

ある 12%      ない 66%      駅利用者でない6%  
わからない12%      未回答 4%

イ 自由意見

- ・運行ダイヤや運賃次第では北綾瀬駅に転換
- ・綾瀬駅始発列車本数の維持
- ・綾瀬駅の方が便利

(4) 考察

環状七号線北側居住者の転換意向が3割以上と高かったが、運行ダイヤ等により判断する利用者が多い。

4 しょうぶまつり&スタンプラリーでの交通関連施設に関する意向調査

(1) 調査目的

しょうぶまつり&スタンプラリー来場者に対し、北綾瀬駅周辺における交通広場等の交通環境整備についての意向を把握する。

(2) 調査概要

調査期間：平成28年6月4日(土)、6月5日(日)

対象：しょうぶまつり&スタンプラリー来場者

方法：来場者への聞き取り及び交通関連施設の望ましい場所についてボードにシールを張り付けてもらう。

(3) 調査結果

総数：664件(6月4日332件、6月5日332件)

ア 交通関連施設整備の必要性

必要と思う	必要と思わない	わからない
586件	32件	46件

イ 交通関連施設が相応しい位置(別紙参照)

ウ 主な自由意見

- ・店舗、飲食店の設置
- ・千代田線増便、駅施設等への要望
- ・駐輪場の充実
- ・公園部分を活用した整備への意見
- ・バス路線の新設、増便等
- ・公園や緑、自然の残置

(4) 考察

環状七号線の北側に北綾瀬駅への新たな出入口が整備されること、また幹線道路に面していることから、環状七号線沿いへの交通関連施設整備の要望が高い。公園の利活用については、広場整備と緑を残す意見に分かれた。

問題点  
今後の方針

バス利用者、自転車駐車場利用者とも、北綾瀬駅始発開始後の運行ダイヤが未確定のため、利用転換への判断がしにくい状況にある。  
今後、本アンケート結果を更に分析するとともに、地元意向を踏まえ、関係機関との調整を進めて駅周辺の交通環境整備の実現に努める。

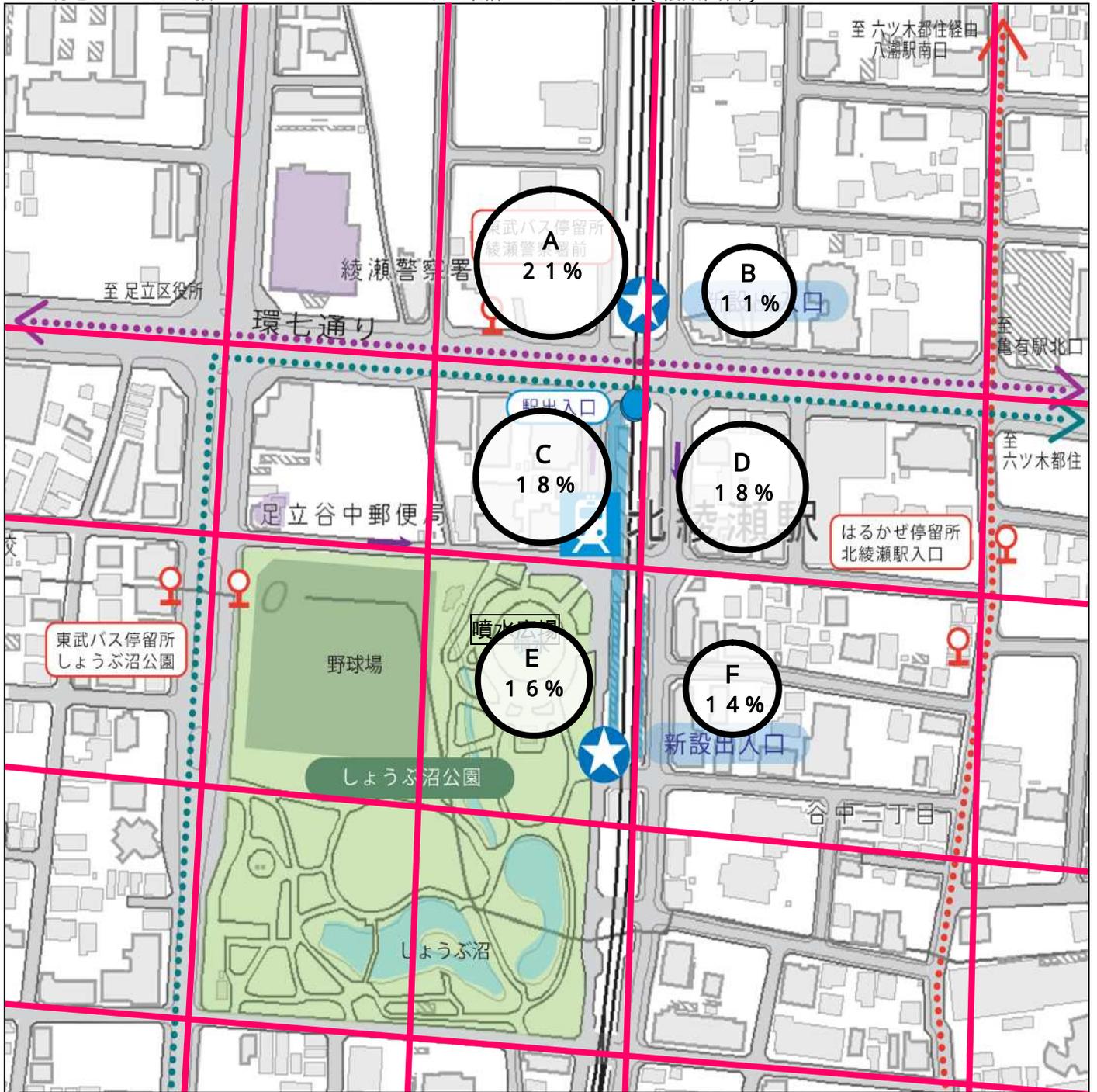
# しょうぶまつりでの集計結果

別紙

シール枚数 総計 778 枚

【内訳：バス乗降場 321 枚、タクシー乗降場 172 枚、一般車乗降場 130 枚、身障者用乗降場 155 枚】

現地でシールを張っていただいたもののみを集計したものです。(複数回答)



乗降場\エリア	Aエリア	Bエリア	Cエリア	Dエリア	Eエリア	Fエリア
バス	68枚	36枚	55枚	60枚	56枚	33枚
タクシー	35枚	21枚	28枚	45枚	8枚	34枚
一般車	31枚	13枚	23枚	13枚	23枚	23枚
身障者用	28枚	18枚	36枚	20枚	36枚	16枚
合計	162枚	88枚	142枚	138枚	123枚	106枚
割合	21%	11%	18%	18%	16%	14%

割合が10%以上の主なエリアを掲載しました。

# 交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

平成28年8月23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>1 つくばエクスプレスの輸送実績（首都圏新都市鉄道株式会社提供）</p> <p>(1) 平成27年度の年間輸送人員（平成27年4月から平成28年3月） 1億2,315万人（平成26年度 1億1,776万人 4.6%増）</p> <p>(2) 平成27年度の日平均輸送人員 34万1千人（平成26年度 32万6千人 1万5千人増）</p> <p>(3) 主要駅別の一日平均乗車人員（単位：人）</p> <table border="1" data-bbox="454 801 1230 1216"> <thead> <tr> <th>駅名</th> <th>25年度</th> <th>26年度</th> <th>27年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>北千住</td> <td>41,760</td> <td>41,866</td> <td>44,600</td> </tr> <tr> <td>青井</td> <td>6,141</td> <td>6,028</td> <td>6,201</td> </tr> <tr> <td>六町</td> <td>12,378</td> <td>12,637</td> <td>13,453</td> </tr> <tr> <td>秋葉原</td> <td>62,130</td> <td>61,725</td> <td>62,387</td> </tr> <tr> <td>流山おおたかの森</td> <td>31,851</td> <td>32,114</td> <td>33,135</td> </tr> <tr> <td>南流山</td> <td>31,926</td> <td>31,904</td> <td>33,152</td> </tr> <tr> <td>守谷</td> <td>24,326</td> <td>23,575</td> <td>24,066</td> </tr> <tr> <td>つくば</td> <td>17,419</td> <td>17,131</td> <td>17,834</td> </tr> </tbody> </table> <p>(4) 平成27年度の混雑率 156%（平成26年度 154% 2%増）</p> <div data-bbox="395 1339 1390 2074"> <p>(人) つくばエクスプレス 一日平均乗車人員</p> <table border="1"> <caption>つくばエクスプレス 一日平均乗車人員 (人)</caption> <thead> <tr> <th>駅名</th> <th>平成25年度</th> <th>平成26年度</th> <th>平成27年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>北千住</td> <td>41,760</td> <td>41,866</td> <td>44,600</td> </tr> <tr> <td>青井</td> <td>6,141</td> <td>6,028</td> <td>6,201</td> </tr> <tr> <td>六町</td> <td>12,378</td> <td>12,637</td> <td>13,453</td> </tr> <tr> <td>秋葉原</td> <td>62,130</td> <td>61,725</td> <td>62,387</td> </tr> <tr> <td>流山おおたかの森</td> <td>31,851</td> <td>32,114</td> <td>33,135</td> </tr> <tr> <td>南流山</td> <td>31,926</td> <td>31,904</td> <td>33,152</td> </tr> <tr> <td>守谷</td> <td>24,326</td> <td>23,575</td> <td>24,066</td> </tr> <tr> <td>つくば</td> <td>17,419</td> <td>17,131</td> <td>17,834</td> </tr> </tbody> </table> </div>	駅名	25年度	26年度	27年度	北千住	41,760	41,866	44,600	青井	6,141	6,028	6,201	六町	12,378	12,637	13,453	秋葉原	62,130	61,725	62,387	流山おおたかの森	31,851	32,114	33,135	南流山	31,926	31,904	33,152	守谷	24,326	23,575	24,066	つくば	17,419	17,131	17,834	駅名	平成25年度	平成26年度	平成27年度	北千住	41,760	41,866	44,600	青井	6,141	6,028	6,201	六町	12,378	12,637	13,453	秋葉原	62,130	61,725	62,387	流山おおたかの森	31,851	32,114	33,135	南流山	31,926	31,904	33,152	守谷	24,326	23,575	24,066	つくば	17,419	17,131	17,834
駅名	25年度	26年度	27年度																																																																						
北千住	41,760	41,866	44,600																																																																						
青井	6,141	6,028	6,201																																																																						
六町	12,378	12,637	13,453																																																																						
秋葉原	62,130	61,725	62,387																																																																						
流山おおたかの森	31,851	32,114	33,135																																																																						
南流山	31,926	31,904	33,152																																																																						
守谷	24,326	23,575	24,066																																																																						
つくば	17,419	17,131	17,834																																																																						
駅名	平成25年度	平成26年度	平成27年度																																																																						
北千住	41,760	41,866	44,600																																																																						
青井	6,141	6,028	6,201																																																																						
六町	12,378	12,637	13,453																																																																						
秋葉原	62,130	61,725	62,387																																																																						
流山おおたかの森	31,851	32,114	33,135																																																																						
南流山	31,926	31,904	33,152																																																																						
守谷	24,326	23,575	24,066																																																																						
つくば	17,419	17,131	17,834																																																																						

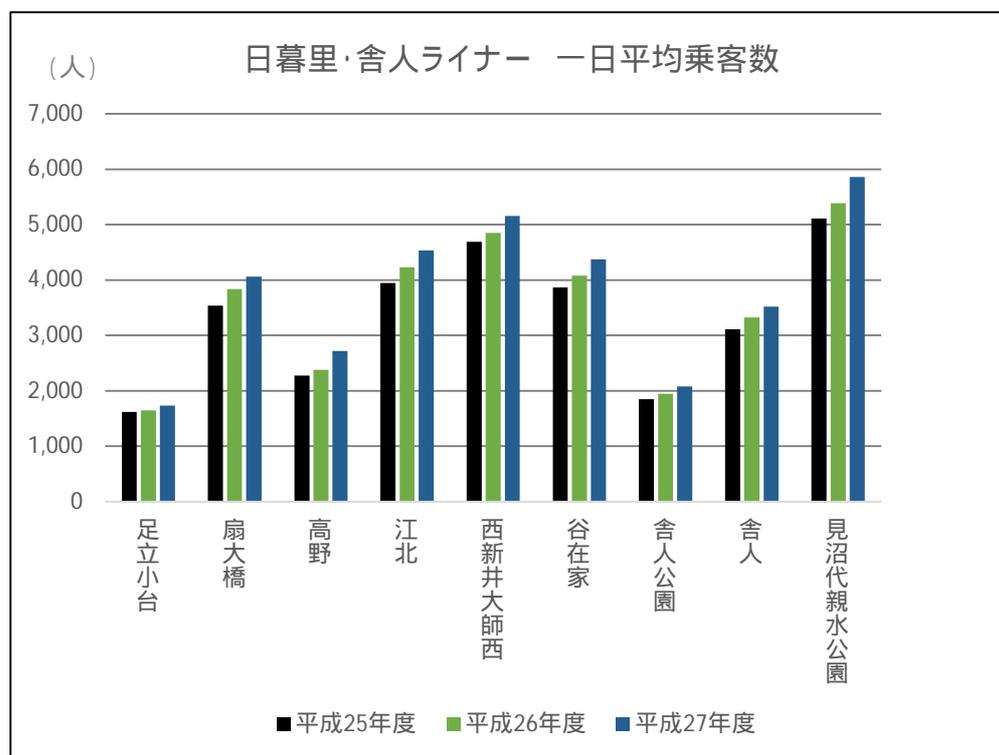
2 日暮里・舎人ライナーの輸送実績（東京都交通局提供速報値）  
 （1）平成27年度の年間輸送人員（平成27年4月から平成28年3月）  
 2,766万人（平成26年度 2,578万人 7.3%増）

（2）平成27年度の日平均輸送人員  
 75,768人（平成26年度 70,624人 5,144人増）

（3）一日平均乗客数 (単位：人)

駅名	25年度	26年度	27年度
足立小台	1,616	1,646	1,735
扇大橋	3,538	3,837	4,060
高野	2,275	2,379	2,716
江北	3,948	4,231	4,533
西新井大師西	4,692	4,850	5,155
谷在家	3,863	4,080	4,373
舎人公園	1,848	1,945	2,081
舎人	3,113	3,323	3,519
見沼代親水公園	5,113	5,389	5,858
足立区内計	30,006	31,680	34,030

（4）平成27年度の混雑率  
 183%（平成26年度 187% 4%減）



問題点  
 今後の方針

首都圏新都市鉄道株式会社に対し、TX関連のイベント情報を積極的に提供して、区のイメージアップとTXの利用促進を図っていく。

日暮里・舎人ライナーについては、通勤、通学時の混雑緩和対策を都に要望していくとともに、昼間の利用者増加に向けた取組みを都区連携して推進する。

# 交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

平成28年8月23日

件名	竹ノ塚駅付近鉄道高架化の取組み状況について
所管部課名	鉄道立体推進室竹ノ塚整備推進課 鉄道関連事業担当課
内容	<p>竹ノ塚駅付近鉄道高架化の取組み状況について、以下のとおり報告する。 (別添資料)</p> <p>1 仮設地下自由通路の供用開始について (1) 規模 延長：約50m、幅員：約7m、深さ：約6m (2) 付属施設 ア エレベーター(歩行者・車いす用) : 東西1基ずつ イ エレベーター(自転車用) : " ウ エスカレーター(上り用) : " (3) 供用開始 平成28年11月下旬頃(高架化工事完了まで)</p> <p>2 歩道橋の撤去について 工事の進捗に伴い、歩道橋が支障をきたすため、撤去する。なお、代替機能として、1の仮設地下自由通路の供用を開始する。 (1) 第37号踏切(大踏切)脇 : 平成28年12月中旬頃 (2) 伊興大境保育園前 : 平成29年1月中旬頃</p> <p>3 第38号踏切(小踏切)の移設について 仮ホームが第38号踏切道と重なるため、谷塚方向に移設する。 (1) 移設時期 : 平成28年11月下旬頃 (2) 幅員 : 3.5m (3) 備考 : 歩行者・自転車専用道路</p>
問題点 今後の方針	<p>1 鉄道事業者との連携や国・都の積極的な協力を得て、早期の完成を目指す。</p> <p>2 着実な事業の進捗に向けて、国庫補助金等の財源確保に努める。</p> <p>3 第38号踏切は、車両が通行できないため、周辺住民・学校・商店街等へ丁寧に説明を行う。</p>

# 交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

平成28年8月23日

件名	地下鉄8号線（有楽町線）区内延伸の実現に向けた取組み状況について
所管部課名	鉄道立体推進室竹の塚整備推進課 鉄道関連事業担当課
内容	<p>地下鉄8号線（有楽町線）区内延伸の実現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 地下鉄8号線整備促進大会の開催について</p> <p>(1)日時 平成28年9月3日（土） 午前10時30分から</p> <p>(2)場所 中川小学校体育館</p> <p>(3)内容</p> <p>ア 第1部（報告会） 交通政策審議会答申第198号について</p> <p>イ 第2部（促進大会） 開会挨拶 主催者挨拶 来賓挨拶 地元小学生のメッセージ発表 大会決議 シュプレヒコール</p> <p>(参考) 交通政策審議会答申第198号追加資料（別紙参照） 「鉄道ネットワークのプロジェクトの検討結果」</p>
問題点 今後の方針	答申に示された課題の整理と問題点の抽出を行っていく。また、早期実現に向けて、促進大会やPR活動等を強化し、地域機運の醸成を図っていく。

# 東京8号線の延伸（押上～野田市）

別紙

## 【プロジェクトの概要】

東京8号線の延伸（押上～野田市）

・住吉～四ツ木間は東京11号線を共用する。

## 【分析結果】

対象路線	路線概要			需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性				
	区間	延長 (km)	総事業費 (億円)	輸送密度 (千人/日)	ピーク時最大断面輸送量 (千人/h)	一人当たり平均トリップ長 (km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値 (億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム (仮定)	
東京8号線延伸 (単独整備)	押上～野田市	30.5	5,800	40.6 ～38.9	12.1 ～11.6	24.1 ～24.0		○	◎				0.5 ～0.5	0.1% ～-%	-1,825 ～-1,925	- ～二	- ～二	発散 ～発散	都市利便

## 【意義】

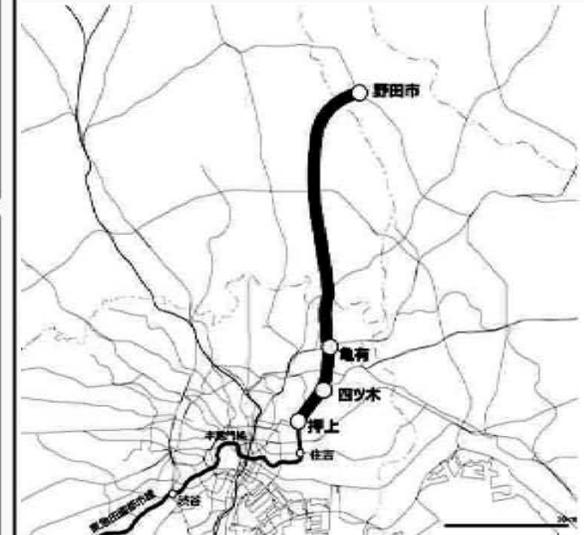
・都区部北東部、埼玉県東部及び千葉県北西部と都心部とのアクセス利便性の向上を期待。

## 【課題】

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

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

## 【位置図】



# 交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

平成28年8月23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	鉄道立体推進室竹の塚整備推進課 鉄道関連事業担当課
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 区部周辺部環状公共交通都区連絡会の開催結果について  (1)日 時 平成28年7月4日(月) 午前10時から  (2)場 所 東京都庁第二本庁舎31階 特別会議室24  (3)参加者 東京都  メトロセブン関係3区  エイトライナー関係6区  (4)主な内容  ア 都区連絡会設置要綱の改定について(組織変更による)  イ 今後の対応について  ・公共交通整備の意義・必要性の再整理  ・これまでの検討結果等を踏まえ、必要な調査・検討を行う。  ・中量軌道等のシステムに関する研修</p> <p>2 環七高速鉄道(メトロセブン)促進協議会平成28年度総会の開催結果について  (1)日 時 平成28年7月20日(水) 午後2時から  (2)場 所 江戸川区総合文化センター  (3)参加者 メトロセブン促進協議会会員  (4)主な内容  ア 活動経過・答申報告  「メトロセブン促進協議会・交通政策審議会答申第198号」  イ 勉強会「東京圏における今後の都市鉄道の展望」  講師：芝浦工業大学土木工学科教授 岩倉 成志 氏</p> <p>(参考)交通政策審議会答申第198号追加資料(別紙参照)  「鉄道ネットワークのプロジェクトの検討結果」</p>
問題点 今後の方針	<p>答申に示された課題の整理と問題点の抽出を行っていく。また、早期実現に向けて、PR活動を強化し、地域機運の醸成を図っていく。</p>

# 区部周辺部環状公共交通の新設

別紙

## 【プロジェクトの概要】

区部周辺部環状公共交通の新設(葛西臨海公園～赤羽～田園調布)

## 【分析結果】

路線概要				需要動向			社会経済的効果					事業の社会的効率性			事業の持続性				
対象路線	区間	延長(km)	総事業費(億円)	輸送密度(千人/日)	ピーク時最大断面輸送量(千人/h)	一人当たり平均トリップ長(km/人・日)	政策課題への寄与度					費用便益分析			財務分析				
							混雑緩和	速達性向上	都市機能の高度化	空港幹線駅アクセス	シームレス化	災害時の輸送対策/列車遅延対応	B/C費用便益比	EIRR経済的內部収益率	NPV純現在価値(億円)	開業年営業損益比	無償資金率	累積資金収支黒字転換年および事業スキーム(仮定)	
区部周辺部環状公共交通(単独整備)	葛西臨海公園～多摩川	60.7	12,400	38.0 ～38.1	7.3 ～7.3	18.8 ～18.8		◎	◎		◎		0.7 ～0.7	2.3% ～2.3%	-1,924 ～-1,956	1.3 ～1.3	76% ～76%	41年 ～41年	地下補助

## 【意義】

・環状七・八号線沿線地域間相互の環状方向のアクセス利便性の向上を期待。

## 【課題】

- ・事業性に課題があるため、関係地方公共団体において、事業計画について十分な検討が行われることを期待。
- ・また、高額な事業費が課題となると考えられることから、需要等も見極めつつ中量軌道等の導入や整備効果の高い区間の優先整備など整備方策について、検討が行われることを期待。

## 【位置図】

