

交通網・都市基盤整備調査特別委員会 報告資料

令和元年 11月 15日

報告事項件名	頁
(1) 足立区総合交通計画(案)の報告について	2
(2) 日暮里・舎人ライナーの混雑対策に関する取組み状況について	3
(3) 【追加】バス交通の検証運行の進め方について	6
(4) 竹ノ塚駅付近鉄道高架化の取組み状況について	13

(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

令和元年11月15日

件名	足立区総合交通計画（案）の報告について					
所管部課名	都市建設部交通対策課					
内容	<p>足立区総合交通計画（以下「計画」という。）案について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 計画案の概要について（別添資料）</p> <p>（1）目指すべき姿 多様な人の移動を支える交通環境の整った「まち」足立 ～区民・地域・事業者・団体・行政が一丸となって地域課題を解決する力「協創力」により、持続可能な交通環境を整える～</p> <p>（2）構成</p> <p>ア 本編 第1章 足立区総合交通計画の概要 第2章 計画改定の視点と対応方針 第3章 交通の目指すべき姿と基本目標 第4章 交通施策と実施事業 第5章 総合交通計画の進行管理</p> <p>イ 参考資料編</p> <p>（3）特色</p> <p>ア 行政、交通事業者、区民の役割を明確化し、3者が一体となって交通環境を整えていくこと。 イ 持続可能な公共交通を実現するために、公共交通の利用促進を促す取り組みを取り入れたこと。 ウ 区で初めてバスの検証運行を進めていくこと。</p> <p>2 今後の予定</p> <table border="1" data-bbox="395 1675 1422 1827"> <thead> <tr> <th data-bbox="395 1675 663 1727">年月</th> <th data-bbox="663 1675 1422 1727">内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="395 1727 663 1827">令和元年11月末</td> <td data-bbox="663 1727 1422 1827">計画を策定</td> </tr> </tbody> </table>		年月	内容	令和元年11月末	計画を策定
年月	内容					
令和元年11月末	計画を策定					
問題点 今後の方針	<p>計画を着実に進行させるため、進行管理組織を立ち上げ、実施事業の達成状況を毎年確認し、課題があれば解決策を検討していく。</p>					

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和元年11月15日

件名	日暮里・舎人ライナーの混雑対策に関する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>日暮里・舎人ライナーの混雑対策に関する取組み状況について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 混雑（乗車できなかった人数）調査について 東京都交通局による混雑（乗車できなかった人数）調査の進め方が確認されたので、報告する。</p> <p>（1）調査日時 令和元年11月6日（水）午前7時～午前9時</p> <p>（2）調査場所 扇大橋駅</p> <p>（3）調査項目 駅ホームにおける乗車できなかった人数の調査 足立区も調査に立ち会う。 なお、今回の調査結果を踏まえ区独自の調査についても検討していく。</p> <p>2 混雑状況の視察調査について 8月閉会中の交通網・都市基盤整備調査特別委員会における議論を踏まえ、混雑ピーク時間を見極めて再度、視察調査を実施した。</p> <p>（1）実施日 令和元年9月10日（火）（前回は7月5日）</p> <p>（2）参加者 長谷川副区長、都市建設部長、交通対策課長</p> <p>（3）実施内容</p> <p>見沼代親水公園駅 7：42 発乗車（前回7：19） 扇大橋駅 7：54 一旦下車（前回7：37） ホームで乗車状況を確認（7：55、7：58、8：02） 扇大橋駅 8：05 再乗車 西日暮里駅 8：13 下車</p> <p>ア 見沼代親水公園駅の利用状況</p> <p>（ア）駅に向かって埼玉県側から多くの歩行者、自転車が集まってきている。</p> <p>（イ）駅前の交通広場では、草加市のコミュニティバスや春日部ナンバー等の都外ナンバーの送迎車が多くみられる。</p> <p>（ウ）参考：駅前区営自転車駐車場（自転車610台、原付20台）の利用状況について 利用者の約55%が埼玉県民である。</p>

イ 日暮里・舎人ライナー混雑状況

(ア)見沼代親水公園駅ホームでは、先発側車両のドア前で次の次発の列車を待つ利用者が見られた。

(イ)車内は扇大橋駅に近付くにつれ、前回(7月5日)以上に混み合っていた。

(ウ)扇大橋駅のホームでは前回調査時より混雑する中、車両へ乗り込んでいく様子が確認されたが、乗車できなかった人については確認されなかった。

(エ)8:05発に再乗車の際、3か所(先頭部分、2両目の前寄り、後ろ寄り)に分かれて乗車。日暮里駅で改札に近い先頭部分は特に混み合っていた。2両目の中では西日暮里駅でエスカレーターに近い後ろ寄りの方が混み合っていた。

また、車内でもドアの近くか通路側かなど、位置によってかなり押され具合も異なってくることを体感した。

3 平成30年度の輸送実績について

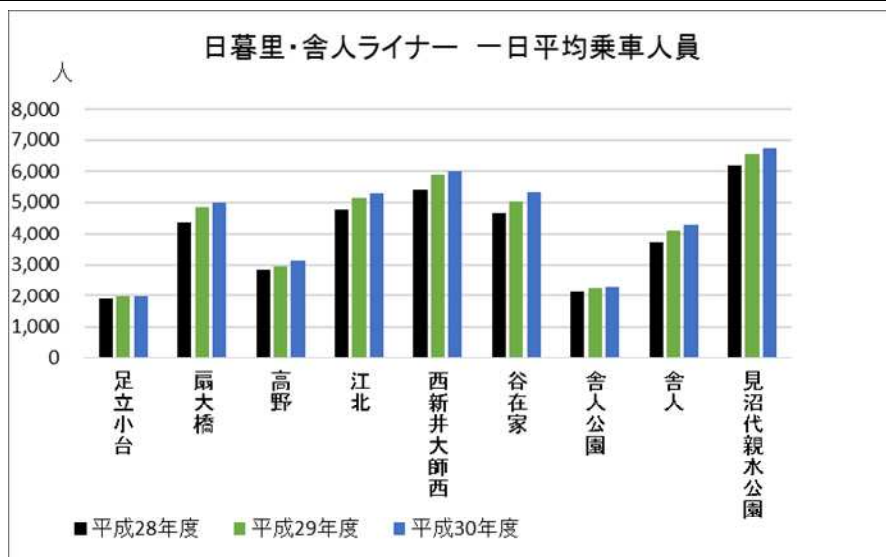
日暮里・舎人ライナーの駅別の一日平均乗車人員が確認されたので、平成30年度の輸送実績を改めて報告する。

(1)平成30年度の年間輸送人員(平成30年4月~平成31年3月)
3,243万人(平成29年度 3,139万人 3.3%増)

(2)平成30年度の日平均輸送人員
88,854人(平成29年度 86,006人 2,848人増)

(3)区内駅別の一日平均乗車人員

駅名	28年度	29年度	30年度
足立小台	1,908	1,980	1,977
扇大橋	4,366	4,830	4,991
高野	2,829	2,957	3,115
江北	4,781	5,118	5,284
西新井大師西	5,367	5,878	6,014
谷在家	4,643	5,007	5,323
舎人公園	2,150	2,269	2,308
舎人	3,698	4,109	4,275
見沼代親水公園	6,191	6,550	6,730



(4) 平成30年度の混雑率

189% (平成29年度 187% 2%増)

問題点
今後の方針

東京都交通局の混雑調査の実施結果を踏まえ、区独自の調査や今後実施する利用者へのアンケート調査内容について検討を進めていく。

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和元年11月15日

件名	【追加】バス交通の検証運行の進め方について					
所管部課名	都市建設部交通対策課					
内容	<p>バス交通の検証運行に向けた検討の基本条件及び検討の進め方について、以下のとおり報告する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 検証運行の基本条件（別紙1参照 P7～9） 検証運行を進めるにあたり、バスの運行計画⁽¹⁾を作成する必要があるため、運行計画検討の基本条件や検証期間の条件を定める。 <ol style="list-style-type: none"> 1 運行計画の内容 バスの経路やバス停、運行便数（時刻表）、運賃、使用車両等 2 検証運行における区の財政負担（別紙2参照 P10） 検証運行の実施については、運賃等による収入が40%以上となることを条件とする。この場合に、区は原則として検証運行費用から運賃等の収入を差し引いた額を負担する。ただし、検証運行の実施後、運賃等の収入が40%未満となった場合、検証継続中に限り区が60%を超えて負担することとする。 なお、実際に負担する金額については、バスの運行計画案が作成された段階で、バス事業者が算出する運行経費を基に明確化する。 3 本格運行までの検討の流れ（別紙3参照 P11） 地域、行政、バス事業者等で構成する（仮称）4-5地域公共交通検討会⁽²⁾を立ち上げ、バスの運行計画の検討、検証運行を経て本格運行の実現を目指す。 <ol style="list-style-type: none"> 2 （仮称）4-5地域公共交通検討会会員構成 （別紙4参照 P12） 4 今後の予定 <table border="1" data-bbox="395 1765 1422 1917"> <thead> <tr> <th data-bbox="395 1765 662 1809">年月</th> <th data-bbox="662 1765 1422 1809">内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="395 1809 662 1917">令和元年12月</td> <td data-bbox="662 1809 1422 1917">（仮称）4-5地域公共交通検討会（準備会）開催</td> </tr> </tbody> </table> 		年月	内容	令和元年12月	（仮称）4-5地域公共交通検討会（準備会）開催
年月	内容					
令和元年12月	（仮称）4-5地域公共交通検討会（準備会）開催					
問題点 今後の方針	地域公共交通検討会を立ち上げ、バス交通の検証運行に向けた検討を進めていく。					

1 運行計画検討の基本条件

検証運行を進めるためにバスの運行計画を作成します。

運行計画検討の基本条件は、次ページ【表 1 運行計画検討の基本条件】のとおりとしますが、収支率 40%以上となることを前提に地区別のバス利用ニーズに応じて柔軟に対応します。

【表1 運行計画検討の基本条件】

項目	内容
不便を解消する主なターゲット	<ul style="list-style-type: none"> ・主として高齢者の買い物、通院等の利用に対応します。これは、平成29年2月に実施した交通に関する区民意識調査結果から、高齢者の買い物や通院における移動に対するバス導入が効果的と考えられるからです。
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・既存路線と競合しないよう、地域内を循環するルートを基本に検討します。但し、既存のバス路線の状況や地域の需要を踏まえ、朝、夕は、駅へのアクセスなど、収支率40%以上となるような工夫をします。 ・運行経費を抑えるため、運行距離が長くなりすぎないようにします。最大で8kmとします。(30分に1周できる距離及びはるかぜ12路線の平均距離) ・バスが走行可能な道路であることとします
運行の時間帯	<ul style="list-style-type: none"> ・7時から19時の最大12時間を基本とします。 ・毎時間同時刻など、わかりやすい設定とします。
運行本数	<ul style="list-style-type: none"> ・1時間に1本～2本を基本とします。
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・1乗車大人100円、小人(小学生)50円で、シルバーパスは利用できません。これは、民間事業者が自主運行するはるかぜと異なり、委託等の公的資金で支えるバスであるため、低廉で気軽に利用できる料金とするためです。なお、シルバーパスの適用路線は、東京都シルバーパス条例及び施行規則に定められており、地方公共団体等から委託を受けて運行するバスは対象から除外されます。
運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ・35人乗りの小型バスを基本とします。但し、利用者が少ない場合(1)は、低廉な9人乗りのワンボックス車両も対象とします。 <p>(1) バスの運行計画(バスの運行経路、バス停等)作成後、利用意向アンケート調査を実施します。その結果、小型バス(35人乗り)の需要がない場合は、ワンボックス車両での検証運行を検討します。</p>
収支率	<ul style="list-style-type: none"> ・収支率(2)は、40%以上とします。 ・収支率が40%未満の場合、検証運行や本格運行は実施しません。 <p>(2) 収支率とは、バスの運行経費に対する運賃等の収入の割合です。収支率は、バスの運行計画作成後実施する、利用意向アンケート調査を基に計算します。計算式は以下のとおりです。</p> $\text{収支率} = \frac{(\text{運賃収入}(\text{バス利用人数} \times \text{利用頻度} \times \text{運賃}) + \text{広告収入や協賛金})}{\text{運行経費}(\text{人件費, 燃料費, 車両修繕費, 車両償却費, 利子, 諸経費等})} \times 40\%$

2 検証期間

検証期間は最長2年間とします。本格運行へ移行するには1年間の平均収支率が40%以上であることが条件です。また、本格運行中も平均収支率が40%以上であることが必要です。(表2参照)

【表2 検証期間と本格運行の条件】

項目	内容
検証期間	<ul style="list-style-type: none"> ・検証期間は、最長2年間とします。但し、地域住民で構成する検討会の中で、継続の意思が認められない場合は、2年以内でも検証期間を終了します。 ・毎月の利用実績を基に半年毎に平均収支率の検証を行います。 ・1年間(6ヶ月を2回)の平均収支率が40%以上であれば本格運行とします。 ・1年間(6ヶ月を2回)の平均収支率が40%未満である場合は、運行計画の見直しやワンボックス車両での運行を再検討します。
本格運行	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行中も、半年ごとに収支率の検証を行います。 ・収支率が2年間連続して40%未満の場合は、バスの運行計画を再度見直します。

運行経費等の試算について

- 運行本数を増やすなど、サービス水準を高く設定するほど、運行経費が増加。
- 区の財政負担は、一定の要件（収支率40%以上を確保）を満たす場合とする。

※ 収支率40% ⇒ 区の財政負担60%

項目	サービス水準パターン			備考
	A案	B案	C案	
運行本数	1本/時 (往復24本/日)	2本/時 (往復48本/日)	3本/時 (往復72本/日)	はるかぜ平均値1.9 (本/時)
運行距離	8 km	8 km	8 km	はるかぜ平均値7.5 (km)
運行時間	7時～19時 (最大12時間)	7時～19時 (最大12時間)	7時～19時 (最大12時間)	高齢者等の買物、通院利用に対応
運行経費 (年あたり)	0.45 (億円)	0.91 (億円)	1.36 (億円)	【計算式】 ・ 646.02円/km × 8km × 運行本数 × 365日 ※ 国交省京浜地区：646.02円/km
区負担額	0.27 (億円)	0.55 (億円)	0.82 (億円)	【条件】 ・ 収支率40% (区財政負担60%)
必要乗車数 (1日あたり)	494 (人)	987 (人)	1,480 (人)	【条件】 ・ 収支率40% ・ シルバーパス利用不可 ・ 運賃100円 【参考】 ・ はるかぜ平均乗車数：818 (人・日/1路線)
(参考) 必要乗車数 (1日あたり)	392 (人)	783 (人)	1,175 (人)	【条件】 ・ 収支率40% ・ シルバーパス利用可 (利用者割合40%の場合) ・ 運賃210円

【参考】乗合タクシーによる運行経費試算

○運行条件

運行距離	8 km
運行本数	2本/h (48本/日・往復)
運行時間	7時～19時 (12時間)
運行車両台数	2台 (ワンボックス型 定員10名 (運転手1名含む))
運行経費 (年あたり)	3,730 (万円)

〔ステップ1〕 地域公共交通検討会の立ち上げ

時期：令和元年12月

地域住民の代表者やバス事業者、バス運行に利害関係のある団体、行政等で組織する検討会を立ち上げ、バスの運行経路や便数等の運行計画作成や検証運行の実施等、バス交通の導入に向けた検討を行います。

〔ステップ2〕 運行計画（素案）の作成

足立区が、バス事業者との協議や道路状況等を踏まえ運行ルート（案）を作成します。この運行ルートを基に、検討会の中でより効果的なバスの運行ルートを検討します。

〔ステップ3〕 運行計画（案）の作成

時期：令和2年6月

運行計画（素案）を基に、運行ルートやバス停の位置について、交通管理者や道路管理者と協議を行い、詳細な運行ルートを確定し、運行計画（案）を作成します。

〔ステップ4〕 運行計画（案）の需要調査

運行計画（案）について、運行経路周辺住民に対し、利用意向や頻度に関するアンケート調査を実施し需要を把握します。

〔ステップ5〕 検証運行実施の判断

需要調査結果を基に、収支を試算します。収支率が40%未満の場合は、運行計画を見直すか、バス以外の車両（ワンボックス車）の検討を行います。

〔ステップ6〕 運行計画の確定

時期：令和2年11月

収支率が40%以上となる運行計画（案）について、運輸局への申請等法的手続きを行います。

〔ステップ7〕 検証運行開始

時期：令和3年3月

- ・ 検証運行を開始します。（検証期間は最長2年間です。半年ごとに検証し、平均収支率が40%未満の場合は、運行計画の再検討を行います。）
- ・ 月毎の利用者数を基に、収支実績を確認します。
- ・ 情報発信等の利用促進に取り組みます。

〔ステップ8〕 本格運行実施の判断

検証運行の実績の結果、検証期間中の平均収支率が40%以上となっているか確認します。達成していない場合は、本格運行へと移行できません。

〔ステップ9〕 本格運行の実施

検証運行期間中、検証期間中の平均収支率が40%以上であれば、運輸局への申請等法的手続きを行い、本格運行を行います。本格運行後も、継続的に収支率が40%以上となるよう利用促進等の取り組みを行います。

4 - 5 地域公共交通検討会会員構成

別紙 4

NO.	団体名	会員区分
1	花畑地区町会自治会連合会 9名以内選出	地域会員
2	淵江町会自治会連合会 4名以内選出	地域会員
3	保塚連合町会自治会 2名以内選出	地域会員
4	老人クラブ連合会代表者	地域会員
5	医療機関代表者	地域会員
6	地域包括支援センターはなはた代表者	地域会員
7	地域包括支援センター保木間代表者	地域会員
8	地域包括支援センターーツ家代表者	地域会員
9	花保商店会代表者	地域会員
10	大規模小売店舗代表者	地域会員
11	バス事業者	公共交通事業者
12	交通対策課	行政会員（事務局）

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和元年11月15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	鉄道立体推進室竹の塚整備推進課 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。</p> <p>1 竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会要請活動の結果について (1) 要 請 日 令和元年10月28日(月) (2) 要 請 先 国土交通大臣 (3) 要 請 者 竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会 (4) 要請内容 ア 東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業に対し、進捗状況に応じた財源の確保及びその執行にあたって、特段のご配慮をいただきたい。 イ 鉄道高架化にあわせた駅前広場や街路の整備等、まちづくり関連事業の推進に必要な財源の確保について、あわせてご配慮をいただきたい。</p> <p>2 東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業の環境影響評価における事業計画の変更届提出について (1) 提 出 日 令和元年10月25日(金) (2) 提 出 先 東京都環境局 (3) 変更理由 事業認可変更(鋼矢板撤去のため認可期間を延伸)にあわせ、工事予定期間を令和5年度までに変更する。</p> <p>3 竹ノ塚駅周辺地区まちづくり連絡会(先進事例視察会)の開催結果について (1) 実施日 令和元年11月5日(火) (2) 目 的 駅周辺まちづくりの視察 ア 駅前広場と周辺のにぎわい イ 団地再生によるまちの変化 (3) 視察先 ア 武蔵境駅周辺(武蔵野市) イ 赤羽台団地周辺(北区)</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>