

交通網・都市基盤整備調査特別委員会 報 告 資 料

令和元年 1 2 月 1 6 日

報告事項件名	頁
(1) バス交通の検証運行に向けた基本条件の見直しについて	2
(2) 【追加】コミュニティバス「はるかぜ」の運行便数の変更について . . .	1 0
(3) 竹ノ塚駅付近鉄道高架化の取組み状況について	1 2

(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 12 月 16 日

件 名	バス交通の検証運行に向けた基本条件の見直しについて
所管部課名	都市建設部交通対策課
内 容	バス交通の検証運行に向けた「検討の基本条件」について見直しを行ったため、以下のとおり報告する。 1 検証運行の基本条件の見直し（別紙 1 参照 P 3 ～ 5 ） バス検証運行を進めるにあたり、運行計画（ ）検討の前提となる基本条件の一部を見直した。 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 P 6 ） 基本条件の見直し（運行時間の延長）に伴い、運行経費及び区の負担額の見直しを行った。 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 （仮称）4 - 5 地域公共交通検討会会員構成の見直し（別紙 3 参照 P 7 ） 当初は、町会自治会連合会から数名の代表者選出を予定していたが、地域生活に直結する事項であるため、地区内の全町会・自治会から各 1 名の代表者選出を依頼することとした。 4 今後の予定（別紙 4 参照 P 8 ） 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。 なお、地域公共交通検討会の準備会について、以下のとおり実施する。 （1）日時 令和元年 12 月 25 日（水） 午後 7 時～午後 8 時 30 分 （2）場所 桜花亭（足立区花畑四丁目 40 番 1 号） 5 23 区コミュニティバスに関する運賃や財政支援状況（別紙 5 参照 P 9 ）
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。

検証運行の基本条件の見直し内容

検証運行の基本条件について、下線部のとおり見直しを行った。

【表１ 運行計画検討の基本条件】

項 目	見 直 し	当 初
不便を解消する主なターゲット	・ <u>全世代を対象とし、通勤通学、買い物、通院等の日常生活に直結する移動の足を確保し不便感の解消を目指します。</u>	・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	・<u>地区内の商業施設や病院を経由しつつ、通勤・通学を考慮して駅へのアクセスも可能なルートを基本とします。</u> ・<u>既存路線ができる限り走行していない経路とします。これは、既存バス路線との競合により、既存路線の利用者が減少し、減便または廃線されることを防ぐためです。</u> ・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最長で８ｋｍとします（概ね３０分に１周できる距離及びはるかぜ１２路線の平均距離を参考）。 ・バスが安全に走行可能な道路であることとします。	・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（概ね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	・ <u>６時から２１時の最長１６時間を基本とします。</u>	・７時から１９時の最大１３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	・１時間に１本～２本を基本とします。 <u>但し、朝、晩の通勤通学利用帯の本数を増やし、日中の便数を抑えるなど、利用意向アンケート結果に応じ運行本数を設定します。</u>	・１時間に１本～２本を基本とします。
運賃	・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、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設定とするためです。なお、東京都シルバーパス条例及び施行規則により、地方公共団体等から財政支援を受けて運行するバスは、原則シルバーパスは利用できません。	
運行車両	・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。 （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を実施します。その結果、小型バス（３５人乗り）程度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。	
収支率	・収支率（２）は、４０％以上とします。 ・バスの運行計画作成後に実施する利用意向アンケートの結果、収支率が４０％未満の場合、検証運行は実施しません。 ・検証運行の結果、収支率が４０％未満の場合、本格運行は実施しません。 （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。計算式は以下のとおりです。 $\text{収支率} = \frac{\text{運賃収入（バス利用人数} \times \text{利用頻度} \times \text{運賃）} + \text{広告収入や協賛金}}{\text{運行経費（人件費, 燃料費, 車両修繕費, 車両償却費, 利子, 諸経費等）}} \geq 40\%$	

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	・ 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。 <pre> graph TD Start[検証運行開始] -- 6ヶ月 --> Data1[利用実績データ取得] Data1 -- 収支率の検証 --> Check1{ } Check1 -- 達成 --> Full1[本格運行] Check1 -- 未達成 --> Plan1[計画見直し] Plan1 -- 検証運行は、残り1年 --> Start Data1 -- 6ヶ月 --> Data2[利用実績データ取得] Data2 -- 収支率の検証 --> Check2{ } Check2 -- 達成 --> Full2[本格運行] Check2 -- 未達成 --> Plan2[計画見直し] Plan2 -- 検証運行は、残り1年 --> Start </pre>
本格運行	・ 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。

検証運行における区の財政負担

別紙 2

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32本/日)	2本/時 (往復64本/日)	3本/時 (往復96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	6時～21時 (最大16時間)	6時～21時 (最大16時間)	6時～21時 (最大16時間)	通勤通学、買物、通院等の日常生活に密接に関係する移動に対応
運行経費 (年あたり)	0.61(億円)	1.21(億円)	1.82(億円)	【計算式】 ・ 646.02円/km × 8 km × 運行本数 × 365日 国交省京浜地区：646.02円/km
区負担額	0.37(億円)	0.73(億円)	1.09(億円)	【条件】 ・ 収支率 40 % (区財政負担 60 %)
必要乗車数 (1日あたり)	658(人)	1,316(人)	2,000(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)	522(人)	1,044(人)	1,588(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 (64本/日・往復)
運行時間	6時～21時(16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)	4,970(万円)

(仮称) 4 - 5 地域公共交通検討会会員構成

別紙 3

NO.	団体名		会員区分
1	花畑地区町会自治会連合会 （各町会・自治会から1名）	対象町会・自治会数 2 2	地域会員
2	湊江町会自治会連合会 （各町会・自治会から1名）	対象町会・自治会数 8	地域会員
3	保塚連合町会自治会 （各町会・自治会から1名）	対象町会・自治会数 4	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）
人数 4 5 名（事務局除く）			

〔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。

23区コミュニティバスに関する運賃や財政支援状況

別紙5

No.	区	愛称	ルート数	事業者	現金運賃 (円)	シルバー バス 利用可否	運行経費補助	車両購入補助	備考
1	千代田	風ぐるま	4	日立自動車交通	100	×	81,661,000円(平成30年度) 上限有	6台 134,456,544円(平成28年度) 1台 21,000,000円(平成30年度)	福祉交通として運行
2	中央	江戸バス	2	日立自動車交通	100	×	90,501,000円(平成30年度) 上限有	区所有	
3	港	ちいばす	8	フジエクスプレス	100	×	非公表 上限有	38,120,000円	
4	新宿	新宿WEバス	2	京王バス東	100	×	財政支援を行っていない	財政支援を行っていない	
5	文京	B - ぐる	2	日立自動車交通	100	×	17,800,000円(平成30年度) 一部	4台 53,408,000円(平成18年度) 一部 4台 68,264,000円(平成23年度) 一部 4台 88,403,000円(平成27年度) 一部	
6	台東	北めぐりん、南めぐりん、 東西めぐりん ぐるーりめぐりん	5	日立自動車交通 京成バス	100	×	165,104,795円(平成30年度) 上限有	区所有	
7	墨田	すみまるくん他	3	京成バス	100	×	95,000,000円(平成30年度) 上限有	財政支援を行っていない	小人運賃は50円
8	江東	しおかぜ	1	東京都交通局	100	×	10,966,000円(平成30年度) 上限無	区所有	
9	品川	コミュニティバスを運行していない							
10	目黒	コミュニティバスを運行していない							
11	大田	たまちゃんバス	1	東急バス	160	×	8,381,000円(平成30年度) 上限無	1台 15,833,580円	
12	世田谷	タマリバーバス他	10	東急バス、 小田急バス、 京王バス東	220/210	○	財政支援を行っていない	財政支援を行っていない	
13	渋谷	ハチ公バス	4	東急バス、 京王バス東、 フジエクスプレス	100	×	非公表 上限有	66,889,000円(平成24年度まで)4台 35,369,000円(平成28年度) 一部 37,096,000円(平成29年度) 一部 36,014,000円(平成30年度) 一部	
14	中野	コミュニティバスを運行していない							
15	杉並	すぎ丸	3	京王バス東、 関東バス	100	×	29,918,732円(平成28年度) 上限無	区所有	
16	豊島	地域公共バス 「池07系統」	1	国際興業	220	○	17,145,000円(平成30年度) 上限無	1台 25,000,000円	コミュニティバスとして位置付けていない
17	北	Kバス	2	日立自動車交通	100	×	825,875円(平成28年度) 上限無	3台 62,857,800円(平成20年度導入時) 3台 57,000,000円(平成28年度)	
18	荒川	さくら他	7	京成バス	160	○	財政支援を行っていない	新規路線導入時に、車両1台あたり、 購入費用の1/3を上限500万円で補助	
19	板橋	りんりんGO	1	国際興業	220	○	6,130,000円(平成30年度) 上限無	1台 18,875,441円(3年償却) (令和元年度更新時)精査中(5年償却)	
20	練馬	みどりバス	6	西武バス、 国際興業	220	○	158,839,747円(平成29年度) 上限無	19台 運行経費補助に含む	
21	足立	はるかぜ	12	日立、朝日、国 際、東武、新日本	210	○	財政支援を行っていない	財政支援を行っていない	
22	葛飾	さくら	1	日立自動車交通	200	×	13,744,000円(平成30年度) 上限有	財政支援を行っていない	地域乗合タクシーとして運行
23	江戸川	コミュニティバスを運行していない							

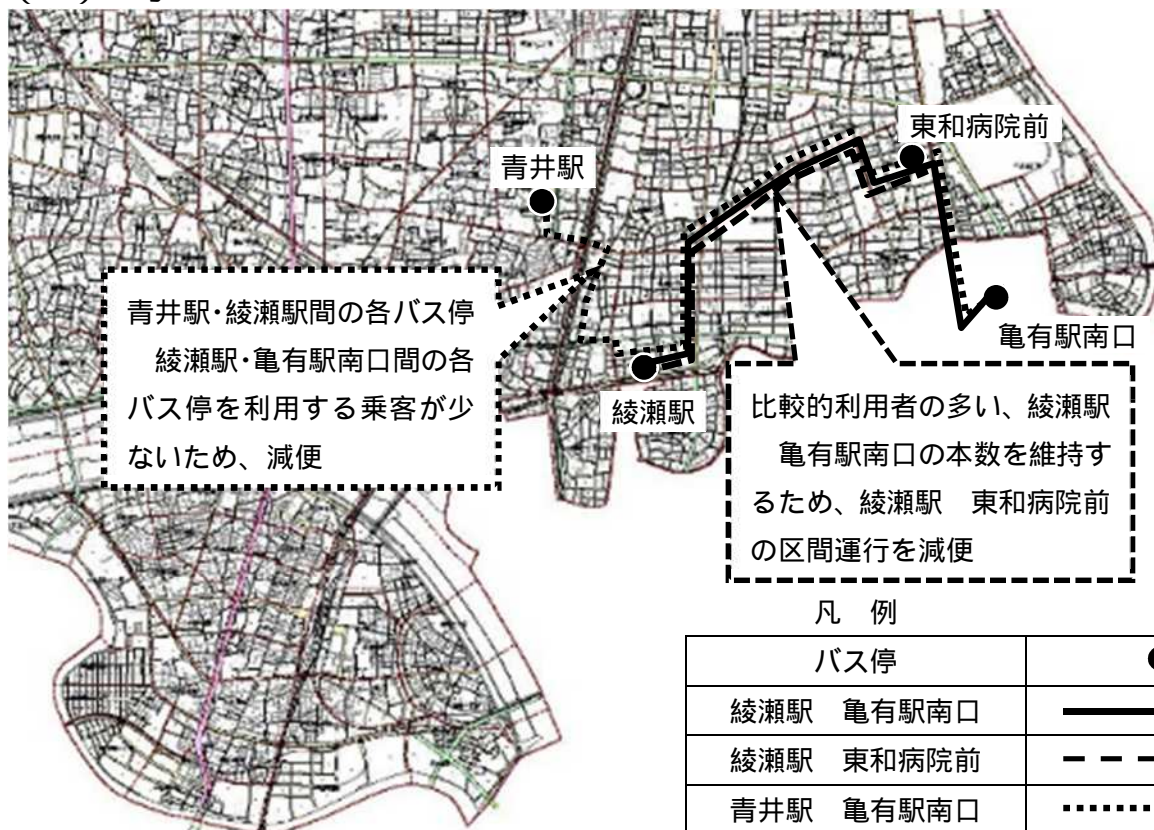
交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和元年12月16日

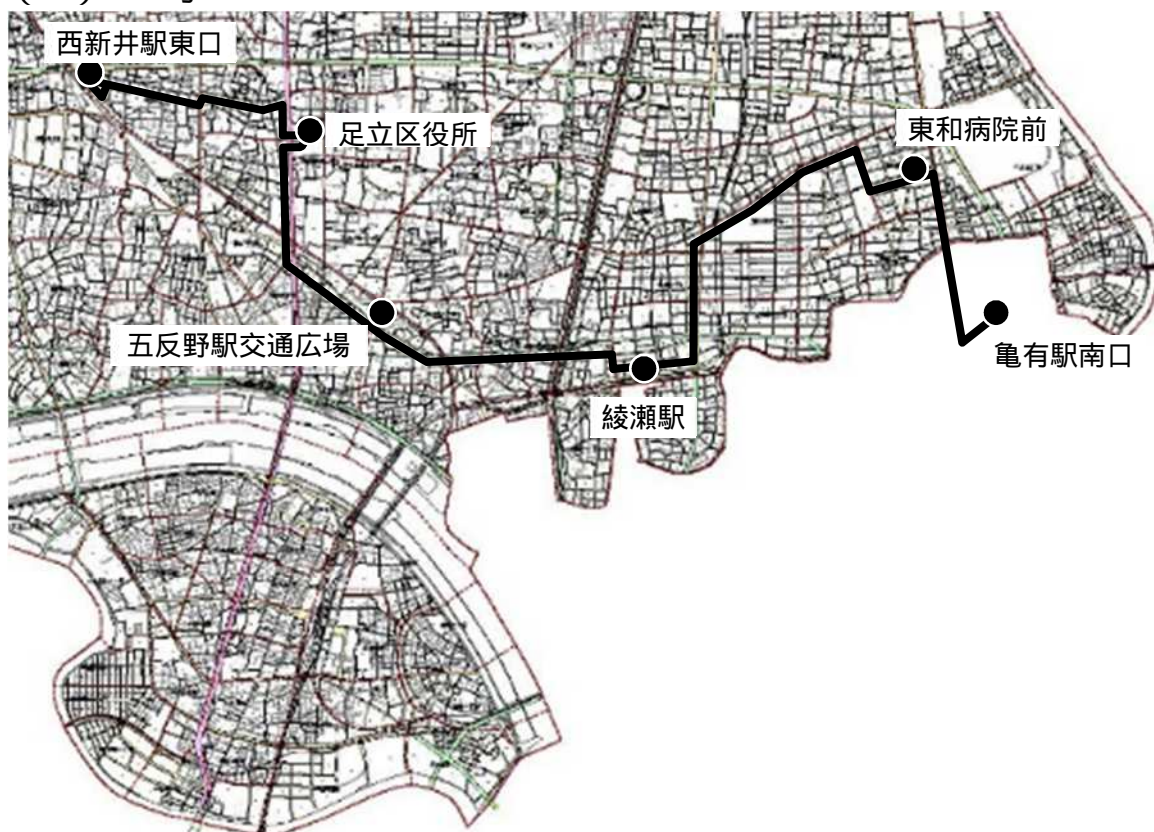
件 名	【追加】コミュニティバス「はるかぜ」の運行便数の変更について																																								
所管部課名	都市建設部交通対策課																																								
内 容	運行事業者から、バスの老朽化に伴う1台廃車に合わせて利用実態に応じた運行便数に変更する旨の連絡があったため、以下のとおり報告する。																																								
	1 運行事業者 日立自動車交通株式会社																																								
	2 変更予定日 令和元年12月14日(土)																																								
	3 変更対象路線(別紙参照 P11)																																								
	(1) 9号 青井駅～綾瀬駅～東和病院前～亀有駅南口																																								
	(2) 12号 西新井駅東口～五反野駅交通広場～綾瀬駅～亀有駅南口																																								
	4 変更内容(いずれも便数は両方向の合計)																																								
	(1) 9号																																								
	<table><tr><th>起終点</th><th>経由</th><th>起終点</th><th>曜日</th><th>現行便数</th><th>変更後</th><th>増減</th></tr><tr><td rowspan="2">綾瀬駅</td><td rowspan="2">東和病院前</td><td rowspan="2">亀有駅南口</td><td>平日</td><td>48便</td><td>47便</td><td>-1便</td></tr><tr><td>土休日</td><td>38便</td><td>38便</td><td>±0便</td></tr><tr><td rowspan="2">綾瀬駅</td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">東和病院前</td><td>平日</td><td>17便</td><td>8便</td><td>-9便</td></tr><tr><td>土休日</td><td>4便</td><td>6便</td><td>+2便</td></tr><tr><td rowspan="2">青井駅</td><td rowspan="2">綾瀬駅</td><td rowspan="2">亀有駅南口</td><td>平日</td><td>22便</td><td>10便</td><td>-12便</td></tr><tr><td>土休日</td><td>11便</td><td>11便</td><td>±0便</td></tr></table>	起終点	経由	起終点	曜日	現行便数	変更後	増減	綾瀬駅	東和病院前	亀有駅南口	平日	48便	47便	-1便	土休日	38便	38便	±0便	綾瀬駅		東和病院前	平日	17便	8便	-9便	土休日	4便	6便	+2便	青井駅	綾瀬駅	亀有駅南口	平日	22便	10便	-12便	土休日	11便	11便	±0便
	起終点	経由	起終点	曜日	現行便数	変更後	増減																																		
綾瀬駅	東和病院前	亀有駅南口	平日	48便	47便	-1便																																			
			土休日	38便	38便	±0便																																			
綾瀬駅		東和病院前	平日	17便	8便	-9便																																			
			土休日	4便	6便	+2便																																			
青井駅	綾瀬駅	亀有駅南口	平日	22便	10便	-12便																																			
			土休日	11便	11便	±0便																																			
(2) 12号																																									
<table><tr><th>起終点</th><th>経由</th><th>起終点</th><th>曜日</th><th>現行便数</th><th>変更後</th><th>増減</th></tr><tr><td rowspan="2">西新井駅東口</td><td rowspan="2">五反野駅交通広場</td><td rowspan="2">亀有駅南口</td><td>平日</td><td>43便</td><td>41便</td><td>-2便</td></tr><tr><td>土休日</td><td>31便</td><td>29便</td><td>-2便</td></tr></table>	起終点	経由	起終点	曜日	現行便数	変更後	増減	西新井駅東口	五反野駅交通広場	亀有駅南口	平日	43便	41便	-2便	土休日	31便	29便	-2便																							
起終点	経由	起終点	曜日	現行便数	変更後	増減																																			
西新井駅東口	五反野駅交通広場	亀有駅南口	平日	43便	41便	-2便																																			
			土休日	31便	29便	-2便																																			
問 題 点 今後の方針	バス事業者に対し、利用者への周知を徹底するよう要請するとともに、区もホームページ等を活用して情報発信を行う。																																								

【変更対象路線図】

(1) 9 号



(2) 1 2 号



交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和元年12月16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	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。 1 鉄道高架化工事の進捗状況について（別紙1参照 P13） 2 上り急行線高架橋の橋桁架設工事に伴う交通規制について 令和2年春に実施予定の第37号踏切（赤山街道）直上への上り急行線高架橋の橋桁架設に伴い、その周辺において交通規制を行う。 （1）橋桁架設時の交通規制 - ア 規制内容 第37号踏切及び東側線路沿い道路の通行止め（一般の車両及び歩行者） - イ 規制実施期間 3日間程度（架設工事中の終電後から始発前までの夜間のみ） （2）橋桁架設以降の交通規制 - ア 規制内容 第37号踏切通行車両の高さ制限（高さ3.8m以上の特殊車両は通行禁止） - イ 規制方法（別紙2、3参照 P14～15） 標識、迂回看板及び衝突防止ゲート（門型等）の設置 （3）周知方法 ・ 道路管理課より特殊車両通行許可申請者へ通知 ・ 標識、看板 ・ 区ホームページ等
問 題 点 今後の方針	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。 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。

東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業 鉄道高架化工事のお知らせ

別紙 1

工事工程予定表

令和元年 12月 16日
東武鉄道竹ノ塚工事事務所

《Ⅰ工区》

上り急行線の高架化後に工事を再開する予定です。

《Ⅱ工区》

引き続き、高架橋工事の、基礎工(昼夜間)、躯体構築(昼夜間)を行います。
大型車両を使用して、夜間に資材搬入を行います。

《Ⅲ工区》

引き続き、高架橋工事の躯体構築(昼夜間)、桁架設(昼夜間)を行います。1月から
2月にかけて、大踏切(旧上り急行線踏切部)の道路改良工事(夜間)を行います。

《Ⅳ工区》

引き続き、高架橋工事の基礎工(昼夜間)、躯体構築(昼夜間)を行います。

※ 全線高架化(営業線)及び踏切解消は令和4年3月の予定です。
(事業全体完了の予定時期は令和6年3月末)

工事概要	1月	2月	3月	連絡先
Ⅰ工区	上り急行線高架化後、工事再開予定			東急・東武JV TEL 03-3858-3501
Ⅱ工区	基礎工(昼夜間)・躯体構築工(昼夜間)			大成・東武JV TEL 03-5838-1033
Ⅲ工区	躯体構築工(昼夜間) 桁架設工(昼夜間)			鹿島・東武谷内田 ・熊谷・東鉄JV TEL 03-5809-5450
Ⅳ工区	基礎工(昼夜間)・躯体構築工(昼夜間)			大林・東武・鉄建 ・戸田JV TEL 03-5647-8657

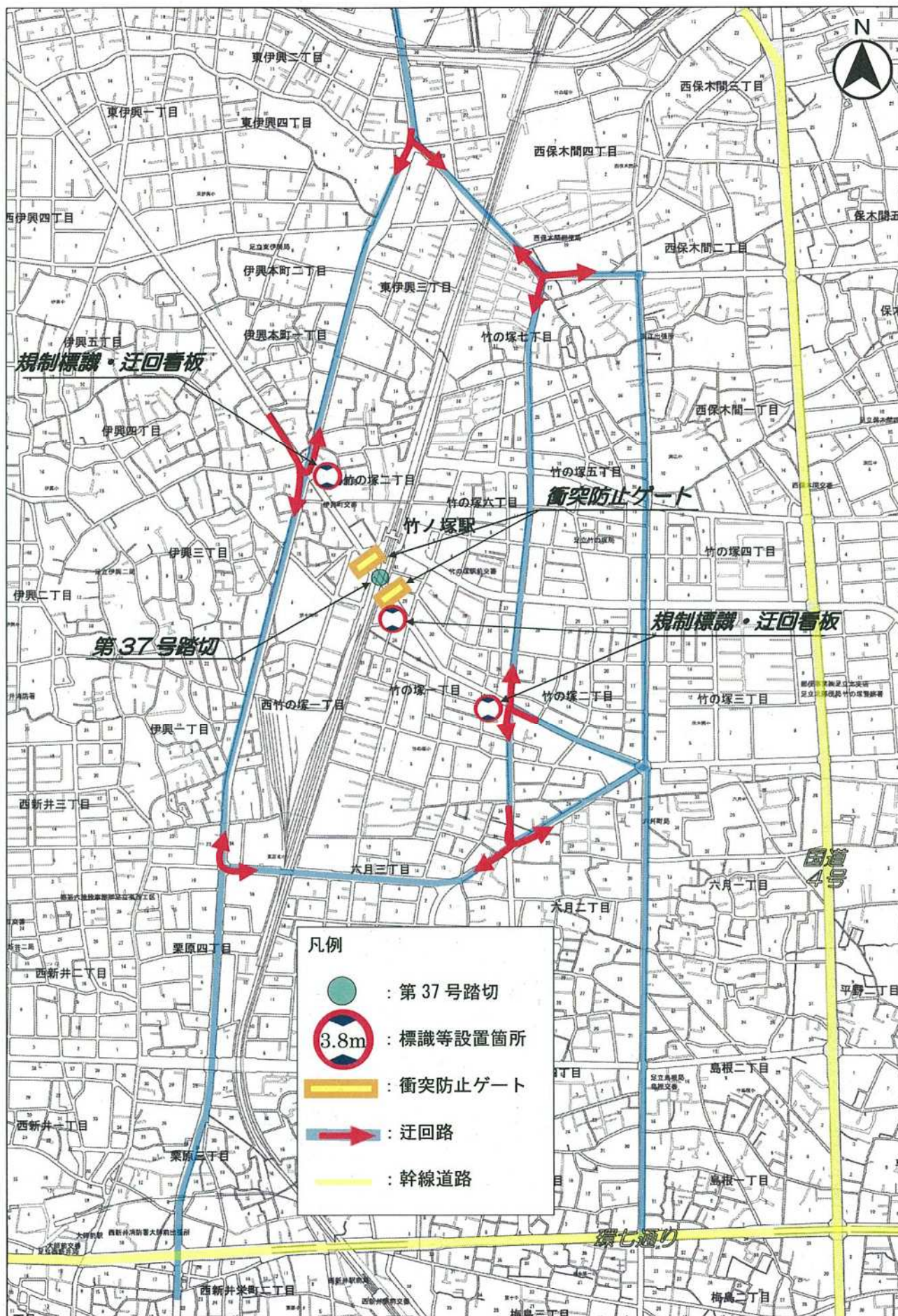
ご協力をお願いします

- 夜間や休日でも作業を行ってまいります。工事の内容につきましては、チラシ等でお知らせいたします。
- 騒音・振動の抑制に努めるとともに、事故のないよう安全第一で、工事を進めてまいります。

全体平面図



※本資料についてご不明な点は、東武鉄道竹ノ塚工事事務所(Tel03-6807-1461)(Fax03-6807-1367)にお問い合わせください。また、各工区の詳細は各工区の連絡先までお問い合わせ願います。
※事業についてご不明な点は、足立区鉄道立体推進室(Tel03-3880-5484)(Fax03-3880-5615)にお問い合わせください。



37号踏切部(東側)衝突防止ゲートイメージ

