

交通網・都市基盤整備調査特別委員会 報 告 資 料

令和 2 年 7 月 7 日

報告事項件名	頁
(1) 花畑周辺地域公共交通検討会における検討状況について	2
(2) はるかぜ運行の現状等に関するヒアリング結果について	8
(3) 足立区総合交通計画の進行管理について	10
(4) 日暮里・舎人ライナー混雑対策に関する取組み状況について	11
(5) 竹ノ塚駅付近鉄道高架化の取組み状況について	15
(6) 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	18
(7) メトロセブンの整備促進に向けた取組み状況について	20

(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2年7月7日

件 名	花畑周辺地域公共交通検討会における検討状況について												
所管部課名	都市建設部交通対策課												
内 容	花畑周辺地域公共交通検討会（以下「検討会」という。）について、新型コロナウイルス感染拡大防止のため開催の目途が立っていないが、少しでも検討を進めるため、検討会会員に対し、郵送によりバス運行経路案について意見照会を実施したので、以下のとおり報告する。 1 実施概要 （１）実施期間 令和２年４月１７日（金）～５月１日（金） （２）郵送対象者数 ４４名 （３）意見提出者数 １１名 2 意見提出者内訳（合計１１名） ・ 花畑地区町会自治会連合会 ４名 ・ 保塚連合町会自治会 １名 ・ 湧江町会自治会連合会 １名 ・ バス事業者 １名 ・ 関係団体※ ４名 （※高齢者、医療機関、商業施設、学校等団体の構成員） 3 主な意見（別紙１参照 Ｐ３～４） <table><tr><th colspan="2">区 分</th><th>回答数（合計 11 名）</th></tr><tr><td>1</td><td>案①に賛成する意見</td><td>8 名</td></tr><tr><td>2</td><td>案②に賛成する意見</td><td>1 名</td></tr><tr><td>3</td><td>どちらとも言えない</td><td>2 名</td></tr></table> （案①及び案②は、別紙２～４参照 Ｐ５～７） 4 今後の予定 今回実施したバス運行経路案に関する意見照会の結果を踏まえ、今後開催する第１回検討会（７月中旬予定）の中で、改めてバス運行経路案を提示し合意形成を図っていく。	区 分		回答数（合計 11 名）	1	案①に賛成する意見	8 名	2	案②に賛成する意見	1 名	3	どちらとも言えない	2 名
区 分		回答数（合計 11 名）											
1	案①に賛成する意見	8 名											
2	案②に賛成する意見	1 名											
3	どちらとも言えない	2 名											
問 題 点 今後の方針	引き続き、バスの検証運行の実施に向け、検討会の中で運行経路や便数などを定めた運行計画案の検討を進めていく。												

主な意見

1 案①に賛成する意見（8名）

意 見	
1	・案①は、浏江町会自治会連合会及び案①路線の近隣の方の「六町駅への利用」が案②より多いと想定され、運賃増の期待が持てる。また、苑田第一、第二病院の利用や区役所への接続に便利で、区役所から各方面へのバス路線があるため、便利である。 ・文教大学の開校に合わせ、六町駅からのバス路線が増便されることで、案②はカバーできる。
2	・案②と比較して、沿線の商業施設や医療機関の数が多く、既存のバス路線と重複しない距離も長いこと、また、区役所や北千住駅等に向かうバス路線への乗換えができることから、案①に賛同する。
3	・両案とも良いと思うが、現在の道路の混雑状態や、竹の塚、北千住駅等に向かうバス路線への乗換えができることから、案①がよい。
4	・案①がよい。
5	・案①がよい。 ・鷺宮橋の架け替え時、どのように対応するのか。 ・今年開通予定の大鷺さくら橋を通ることはできないのか。大鷺通りは道幅も広く安全と考える。
6	・案②と比較して、沿線の商業施設や医療機関の数が多く、既存のバス路線と重複しない距離も長いことから、案①がよい。 ・バス停の位置は、なるべく既存のものを活用した方がよいのではないか。
7	・案②と比較して、案①は沿線の公共施設や商業施設、医療機関の数が多く、途中下車による利用が期待でき、既存のバス路線と重複しない距離も長いこと、また、苑田第一病院付近で乗り換えることにより目的地の幅が広がる。 ・医療機関については、記載されていない産婦人科や小児科も複数あり、高齢者だけでなく幅広い方の利用が期待できる。 ・途中下車目的の方が多いのであれば、バス運賃は往復分を支払えば途中下車が何回でもできるというような運賃設定もよいのでは。街の活性化にもつながる可能性がある。 ・案②は、沿線の公共施設や商業施設、医療機関の数が少なく、途中下車目的での利用が少ないことが想定され、住宅街⇄六町駅の利用だけでは、通勤時間など利用時間が限られてしまうのではないか。また、既存のバス路線と重複する距離が長く、新路線のメリットがないように感じる。
8	・利用者の利益になる経路は案①と考える。案②は沿線の公共施設や商業施設、医療機関の数が少なく、六町駅に行くためだけのバス路線という印象がある。

2 案②に賛成する意見（1名）

意 見	
1	・案②は、既存のバス路線のない花畑二丁目や便数が少ない南花畑四丁目地域にとって、花畑四丁目の医療機関や六町駅に向かうのに便利である。 ・案①については、竹の塚方面には既存のバス路線があり、苑田第一、第二病院に向かうにも、他のバス路線がある。

3 どちらとも言えない（2名）

意 見	
1	・花畑一、二、六～八丁目等を特段に考慮してもらい、その地域の会長の意見に賛同する。
2	・案①、②とも、既存のバス路線との競合区間が50%以上を占めており、特に案②は約77%が競合しており、「既存路線ができる限り走行していない経路とする」といった考えとの整合が取れない提案である。競合区間が多いほど、既存のバス路線への影響も大きくなるため、既存のバス路線を運行する事業者に対する配慮が見られない印象を受ける。

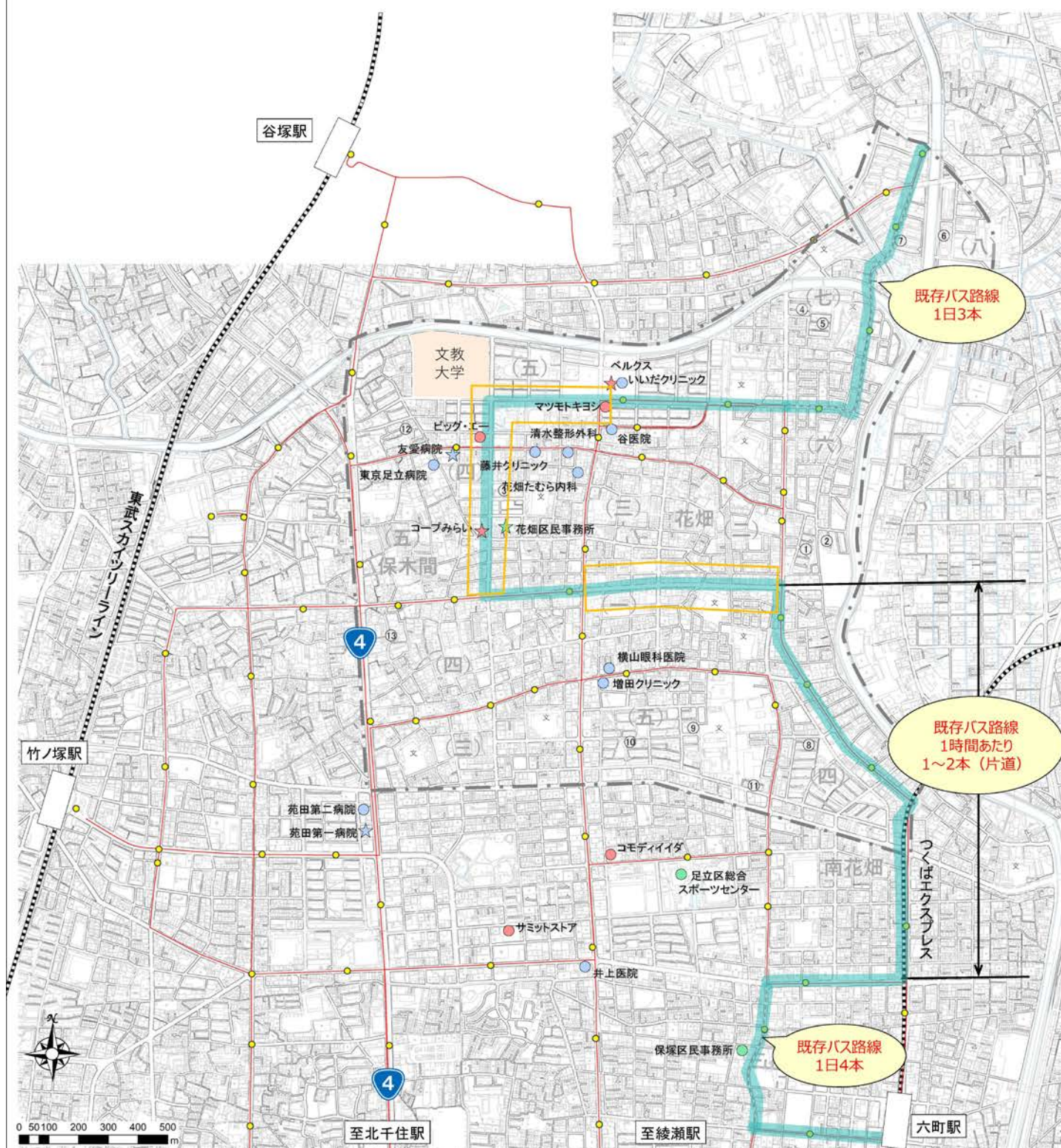
バス運行経路 案②

凡例

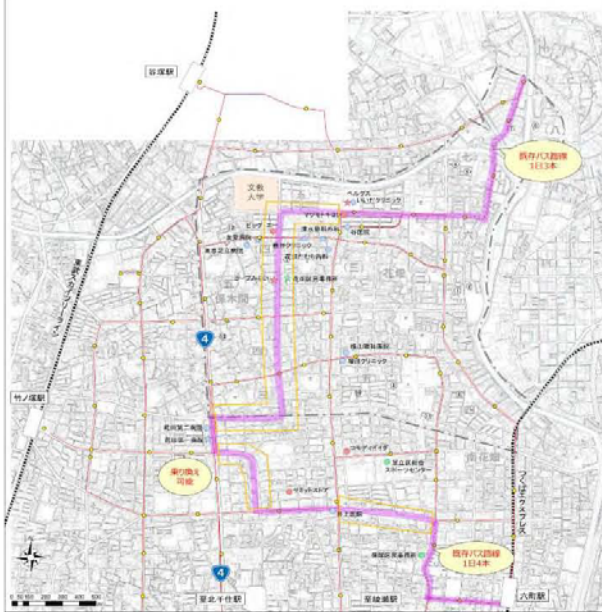
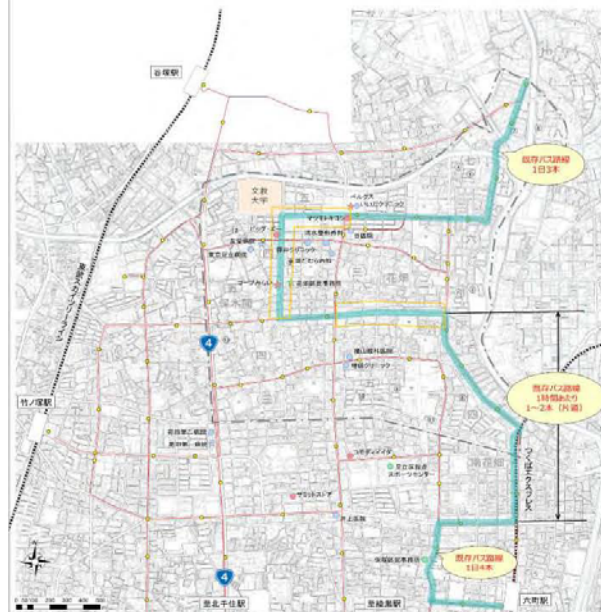
- 既存バス路線
- 既存バス停
- 既存バス路線と重複しない区間
- 公共施設
- 商業施設
- 医療機関
- 都営住宅(①～⑬)
- ☆ 特によく行く施設

	案②
距離	約7.0km
所要時間※	約32分
既存バス路線と重複しない距離	約1.6km

※ 竹15、竹15-2、竹16、竹16-2の平均運行速度13km/hで計算



バス運行経路案 比較表

項目	案①	案②
運行経路		
起終点	花畑桑袋団地 ～ つくばエクスプレス六町駅	
運行経路の特徴	- 花畑地区の施設集積地を經由 - バス路線がないエリアを經由 - 北千住駅、竹ノ塚駅、区役所行きへ乗り換え可能	- 花畑地区の施設集積地を經由 - バス便数が少ない東側のエリアを經由
運行距離	約7.0km	約7.0km
運行時間	約32分	約32分
路線周辺の商業施設数	5	4
路線周辺の医療機関数	6	3
路線周辺の公共施設数	2	2

※上記の商業施設、医療機関、公共施設数は、既存アンケートに基づき、不便を感じる人がよく行く施設を抽出。

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和2年7月7日

件 名	はるかぜ運行の現状等に関するヒアリング結果について
所管部課名	都市建設部交通対策課
内 容	日立自動車交通株式会社（令和2年3月27日ヒアリング実施）を除いた、はるかぜ運行事業者4社に対し、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため文書によるヒアリング調査を行ったので、以下のとおり報告する。 - 対象事業者 ・ 朝日自動車株式会社 ・ 東武バスセントラル株式会社 ・ 株式会社新日本観光自動車 ・ 国際興業株式会社 ※国際興業株式会社については、新型コロナウイルス感染拡大防止対応に伴い、社としての見解のとりまとめに時間を要しており、現在、回答作成中とのこと。 - ヒアリングの結果 別紙参照 P 9 - 今後の予定 はるかぜ運行事業者に対して、今年度の車両買い替えの予定について確認を行い、運行本数が維持できるよう支援策の具体的な内容を検討していく。
問 題 点 今後の方針	はるかぜ事業者の意見や他の自治体の事例を参考にして、実効性のあるはるかぜへの支援方策の検討を進めていく。

はるかぜ運行の現状等に関するヒアリング結果

別紙

質問	事業者回答																
	A社（日立※）	B社	C社	D社													
①収支状況（広告収入を含む）	平成30年9月～令和元年8月における路線別営業係数（100円の収入を得るために必要な経費）は以下のとおり。 はるかぜ1号（西新井・綾瀬線）…115円 はるかぜ10号（西新井・高野線）…129円 はるかぜ9号（青井・亀有線）・はるかぜ12号（西新井・亀有線）…108円（※1） （※1）はるかぜ9号と12号は、運行する車両が混成運用のため、合算計上。	北綾瀬駅10両化以降、通勤通学利用が減少傾向（シルバーパス利用者は増加）。	具体的な金額の公表は控える。	- 令和元年度期で、概ね▲20,230千円である。平成27年度までは黒字であったが、平成28年度からは赤字となっている。 - 令和元年度期のはるかぜ全路線の営業係数は107円。													
②運転手確保の状況	- 現在、はるかぜ担当の運転手数は、30名（定員31名）であり、他路線を担当する運転手の応援等により人員確保。 - 現状では深刻な運転手不足ではないが、求人を行っても応募者が少ない状況が続いている。	会社説明会等を実施し随時募集を図っているが、運転手不足は深刻な状況。	- 必要な乗務員数を下回って運行している。 - 乗務員の募集は随時行っているが、必要な乗務員数の確保は困難な状況。	- 必要な乗務員数は33名であるが、現在24名で運行を行っている（現状としては、パート及び貸切乗務員からの応援等でやりくり）。 - 乗務員の募集は随時行っているが、必要な乗務員数の確保は困難な状況。													
③シルバーパスの利用者数と割合	路線別のおおよそのシルバーパスの利用割合は下表のとおり（平成30年調査結果）。<table><tr><th>路線</th><th>利用割合</th><th>運賃補償率（※2）</th></tr><tr><td>はるかぜ1号（西新井・綾瀬線）</td><td>67%</td><td>74%</td></tr><tr><td>はるかぜ9号（青井・亀有線）</td><td rowspan="2">58%（※1）</td><td rowspan="2">82%</td></tr><tr><td>はるかぜ12号（西新井・亀有線）</td></tr><tr><td>はるかぜ10号（西新井・高野線）</td><td>83%</td><td>55%</td></tr></table> （※1）はるかぜ9号と12号は、運行する車両が混成運用のため、合算計上。 （※2）利用割合から計算した乗車人数に対するシルバーパス運賃補償額の支給割合。シルバーパス運賃補償額は、シルバーパス発行枚数や走行距離に応じて年度毎に支給額が決定されるため、実際の乗車人数に見合った100%の運賃補償を受けられるものではない。	路線	利用割合	運賃補償率（※2）	はるかぜ1号（西新井・綾瀬線）	67%	74%	はるかぜ9号（青井・亀有線）	58%（※1）	82%	はるかぜ12号（西新井・亀有線）	はるかぜ10号（西新井・高野線）	83%	55%	月当たり24,000人程、約30%	正確な人数を把握することは困難だが、概ね利用者の約40%であると想定。	- 年当たり466,596人（全体の約37.9%） - シルバーパス運賃補償額の支給割合は約76.7%。
路線	利用割合	運賃補償率（※2）															
はるかぜ1号（西新井・綾瀬線）	67%	74%															
はるかぜ9号（青井・亀有線）	58%（※1）	82%															
はるかぜ12号（西新井・亀有線）																	
はるかぜ10号（西新井・高野線）	83%	55%															
④減便を抑えるために有効な支援策とその規模	はるかぜ用の全車両（18台）のうち、車歴10年を越える車両が過半数以上あるため、早急な更新が必要だが、1台2,000万円程度の車両を更新する体力はなく、また、運行経費に対する補助ではシルバーパス運賃補償が受けられなくなることから、車両購入補助（100%）が望ましい。	乗務員と収入の確保	- 運行経費に係る財政支援 - 足立区主催の就職セミナー等、乗務員確保への支援策も有効と考える。	運行経費に対する補助ではシルバーパス運賃補償が受けられなくなるため、車両購入補助（100%）が望ましい。													

※日立（日立自動車交通株式会社）については、4月開催の交通網・都市基盤整備調査特別委員会にて報告した内容の再掲

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和2年7月7日

件 名	足立区総合交通計画の進行管理について												
所管部課	都市建設部交通対策課												
内 容	令和元年11月に改定した足立区総合交通計画（以下「計画」という。）で定める進行管理について、以下のとおり報告する。 1 進行管理について 計画の進行管理を行うため、「足立区総合交通計画推進会議」を新たに設置して、各事業の進捗状況を毎年確認し、課題があれば解決策を検討する。また、会議を効率的に実施するために部会の設置を行う。 2 足立区総合交通計画推進会議の構成について (1) 学識経験者 (2) 国及び都の職員 (3) 鉄道事業者が指名する者 (4) バス事業者が指名する者 (5) タクシー事業者が指名する者 (6) 警察等交通管理者が指名する者 (7) 道路管理者が指名する者 (8) 区議会議員 (9) 住民又は利用者 (10) 区職員 3 進行管理のスケジュールについて（案） <table border="1"> <thead> <tr> <th>開催年度</th><th>推進会議の開催時期</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>令和2年度</td><td>令和2年7月</td></tr> <tr> <td>令和3年度</td><td>令和3年6月</td></tr> <tr> <td>令和4年度</td><td>令和4年6月</td></tr> <tr> <td>令和5年度</td><td>令和5年6月</td></tr> <tr> <td>令和6年度</td><td>計画の中間検証を実施</td></tr> </tbody> </table>	開催年度	推進会議の開催時期	令和2年度	令和2年7月	令和3年度	令和3年6月	令和4年度	令和4年6月	令和5年度	令和5年6月	令和6年度	計画の中間検証を実施
開催年度	推進会議の開催時期												
令和2年度	令和2年7月												
令和3年度	令和3年6月												
令和4年度	令和4年6月												
令和5年度	令和5年6月												
令和6年度	計画の中間検証を実施												
問 題 点 今後の方針	進行管理組織を活用し、計画を着実に推進していく。												

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和2年7月7日

件 名	日暮里・舎人ライナー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	日暮里・舎人ライナーの混雑状況に関するアンケートの実施結果を受け、東京都との協議を行ったので、以下のとおり報告する。 1 協議状況 新型コロナウイルス感染拡大防止のため、対面による協議に換え電話、メール連絡による要請と確認調整を実施。 (1) 対応者 ア 都：交通局電車部運転課長、ＩＣカード担当課長 イ 区：交通対策課長 (2) 協議内容 アンケート取りまとめ資料（令和2年4月閉会中の当委員会報告資料）を都へ提供し、利用者の意見・要望として特に多く寄せられた事項について、実現に向けた要請を行い、都の見解を確認した。 (3) 協議結果 別紙1、2参照 P12～14
問 題 点 今後の方針	アンケート調査の結果を参考に、利用者の意見要望が実現できるよう、東京都交通局と引き続き検討を進めていく。

日暮里舎人ライナー利用者の主な意見・要望と、都の見解

番号	主な意見・要望事項等	都の見解
1	新型車両(ロングシート)の増化・導入のスケジュールはどうか。	2022年(令和4年)からの車両更新にむけて準備中である。当初導入車両から随時更新できるよう準備を進めている。
2	1編成の車両数の増化(6両に)は出来ないか。	走行路などの土木構造物や駅舎、車庫、設備等は、現在の5両編成を前提に設計・構築されており、変更は困難である。
3	座席の撤去や新型車両への折り畳み式シートの導入はできないか。	開業当初から導入している車両は、国が定めた重量制限を遵守する必要があるため、座席を撤去して乗車定員を増やすことは困難である。 また、新型車両に折り畳み式シートを導入する予定はない。
4	運行本数を増化(朝、夕方)してほしい。また、今春のダイヤ改正の状況と今後の対応予定はどうか。	開業以来、車両の増備等に合わせて、増発等のダイヤ改正を行ってきた。新型車両2編成の増備に伴い、3月28日にダイヤ改正を行い、平日朝ラッシュ時間帯や夕方ラッシュ時間帯等に増発を行うダイヤ改正を実施した。 今後の対応については、2022年度(令和4年度)から座席を全てロングシート化して定員を増やした車両に順次更新することとし、準備を進めている。
5	運賃が高い。下げられないのか。	運賃については、初乗り運賃を低く設定するとともに、収支均衡を考慮しつつ、遠距離利用者に対する低減が図られるよう、地下鉄よりも細分化した区界を設けている。 一方、朝ラッシュ時の混雑緩和対策として、車両の増備や当初の計画では予定していなかった車両レイアウトの変更などの追加投資を行ってきたことから、経常収支は赤字基調である。 平成30年度決算では、乗車人員は1日平均3千人増加したが、経常収支では、約5億5千万円の赤字になっており、厳しい状況にある。 引続き、地元区など沿線地域と連携して、利用者の少ない平日昼間や休日の利用を促進するなど、経営改善に取り組んでいく。
6	始発を早く。終電を遅く(特に土日)してもらいたい。	始発の繰り上げや土休日の終電の繰り下げについては、安全運行に欠かせない保守作業の多くを終電から始発までの短い時間帯に行っており、作業場所への移動時間や作業後の安全を確認する時間を確保する必要があるため、これ以上、始発の繰り上げや終電の繰り下げは困難である。

番号	主な意見・要望事項等	都の見解
7	手すり、つり革、網棚の設置と、空調の改善をしてほしい。	旧型車両の手すりや吊り手は設置できる箇所に既に設置している。新型車両では、手すりや吊り手の増設や、荷棚の設置を行っている。 空調は、センサーによる自動調整をしているが、外気温の影響、お客様の服装、乗車位置、乗車時間等が異なることで、同じ列車でも暑い、寒いの意見を頂戴していることも事実であり、引き続き、お客様の意見に耳を傾け、状況に応じた対応に努めていく。
8	マナー啓発が必要である。	車内で啓発放送を行っている他、マナー啓発を目的としたマナーポスターを駅や車内に掲出している。
9	各駅に自動販売機を設置してほしい。	現在、飲料自動販売機は、日暮里駅1台、西日暮里駅2台、舎人公園駅2台の計5台が設置されている。 ライナー各駅への自動販売機の追加設置について検討してきたが、以下の課題をクリアする候補地がなく、新たな飲料自動販売機の設置が進んで来なかった。 ①ライナー各駅はコンパクトに設計されており余裕スペースが少ない。 ②ホーム上に販売機を設置すると、カメラによるホーム監視の支障となる。 ③乗降客数の多寡がネックとなり、十分な売り上げが望めない。 ④駅員が常駐していない駅では、業者連絡先の表示、故障対応、ごみ処理など、特に留意して遺漏なく行う必要がある。 これらの課題等を踏まえ、新たな候補地を選定してきた結果、熊野前駅構内に適地があり、令和2（2020）年6月に飲料自動販売機を設置する予定である。 なお、現時点でこのほかの設置予定はない。
10	バスの増便と、ライナー定期でバス乗車可能にしてほしい。	速達性に大きな差があること。また、定員や運行本数の違いから、輸送力にも大きな差があることなど多くの課題があると考えており、増便や定期券でバスへの乗車可能な取り扱いについての実施は困難である。
11	各駅に駅員、警備員の配置をしてほしい。	係員や警備員が各駅を巡回するとともに、指令所から防犯カメラの映像を確認することにより駅構内の状況を把握している。 また、係員が常駐していない駅において急病人の発生など緊急時の対応が必要な場合には、防犯カメラによる映像の確認に加えて、車内やホーム等に設置しているインターホンからの通報により状況を確認し、指令所から巡回中の係員に急行するよう指示し、お客様の対応を行うこととしている。

日暮里・舎人ライナーに関する自由意見集計一覧

	項目 (件数の多い順)	主な意見・要望	件数	見沼代 親水公園	舎人	舎人公園	谷在家	西新井 大師西	江北	高野	扇大橋	足立小台
1	車両	・新型車両（ロングシート）の増加・全導入	261	50	33	23	24	38	26	15	17	35
		・車両数の増加（6両編成）	162	22	22	7	12	19	20	10	12	38
		・座席の撤去（優先席のみ残す）	49	3	3	3	1	4	9	2	4	20
		・無駄なスペースが多い（旧型車両）	46	4	3	1	11	9	3	2	5	8
		・座席折り畳み式車両の導入	27	0	0	1	4	3	4	5	5	5
		・座席数の増加	11	5	0	0	4	2	0	0	0	0
		・女性専用車両の導入	9	0	1	0	0	0	3	1	2	2
2	運行	・運行本数増加（朝・夕2～3時間隔運行）	142	24	9	8	9	25	14	11	13	29
		・運賃が高い	65	10	8	2	7	13	12	4	4	5
		・終電時間を遅くしてほしい（特に土日）	42	9	8	1	5	5	4	5	3	2
		・始発時間を早くしてほしい（4時台または5時）	34	7	2	1	3	6	5	3	2	5
		・途中駅からの始発を出してほしい	22	5	4	4	2	2	2	1	2	0
		・準急や快速運行	11	5	2	0	0	1	0	1	0	2
		・停車時間を短くしてほしい	8	1	0	0	0	2	2	0	0	3
3	車両設備	・手すり・つり革の増加	54	4	5	4	8	17	7	3	3	3
		・網棚設置	52	17	8	4	6	6	7	1	1	2
		・空調の改善	40	16	5	1	2	7	3	3	2	1
4	マナー	・混雑時にスマホ操作	20	0	0	0	2	6	2	3	0	7
		・車両の奥へ詰めない	12	0	0	0	2	0	2	0	1	7
		・折り返し乗車	11	6	1	1	2	0	0	0	0	1
		・リュックを背負っている	9	2	0	0	1	2	1	0	1	2
		・ドア付近の人が、乗降時降りない	7	0	0	0	0	0	0	2	3	2
5	駅構内・ホーム	・車両増加に伴い、ホームの改修	17	2	0	0	1	2	5	3	3	1
		・自動販売機設置	8	4	0	0	1	0	0	0	1	2
		・定期券売機設置	7	0	3	0	2	0	0	1	0	1
		・整列乗車を徹底する等の対応（例：ラインを引く）	7	3	0	0	1	3	0	0	0	0
		・ゴミ箱設置	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0
6	他の公共機関	・日暮里～舎人のバスの新設（信号少ないルート）・増設	19	1	3	0	0	3	4	1	1	6
		・舎人ライナーの定期で、バスの乗車を可能にしてほしい	10	2	2	0	0	2	1	0	0	3
7	駅係員・警備員	・増員してほしい	11	3	1	2	1	2	1	0	0	1
		・座席確保の為、折り返し乗車する利用者へ禁止・誘導してほしい	6	5	1	0	0	0	0	0	0	0
		・痴漢等トラブルがあった際、駅員がいないため対処が遅くなる	6	1	1	0	0	1	2	0	0	1
		・積極的な声掛け	4	0	0	1	0	0	1	0	0	2
8	遅延等トラブル時	・降雪時や強風時の対策（スタッドレスタイヤや防風壁）	8	4	0	0	1	0	2	0	1	0
		・雪など長時間に及ぶ運転停止時から運転再開までの具体的な情報開示	6	2	0	0	0	3	1	0	0	0
合計			1,207	221	125	64	112	183	143	77	86	196

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和2年7月7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 竹ノ塚駅付近鉄道高架化に関する主な経過について (別紙1参照 P 1 6) 2 鉄道高架化工事の進捗状況について (別紙2参照 P 1 7) 3 区画街路第14号線の整備について (1) 昨年度の用地取得状況 取得3件 (総用地数21件、残り2件) 取得面積率 約99% (駅前広場東武鉄道用地除き残り約6㎡) (2) 今後の進め方 用地取得については、西口駅前広場の整備時期を考慮しながら、丁寧に用地交渉を行う。
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。

竹ノ塚駅付近鉄道高架化に関する主な経過について

工事着手までの主な経過

年	月	日	出来事
昭和 55 年	7 月	7 日	竹ノ塚駅南側踏切鉄道高架化の請願採択（区議会）
平成 16 年	6 月		踏切対策基本方針(東京都)の策定
平成 17 年	3 月	15 日	37 号踏切事故発生（16:50 分頃、4 名死傷）
	4 月	7 日	鉄道立体化を求める要望書等を区長、議長及び地元代表者が国土交通大臣に提出
	6 月	22 日	第 1 回竹ノ塚駅付近道路・鉄道立体化検討会 （国土交通省、東京都、足立区、東武鉄道、東京地下鉄）
	9 月	30 日	竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会結成大会
平成 18 年	4 月		連続立体交差事業の調査が国庫補助採択（翌年 4 月に着工準備採択）
平成 21 年	6 月	23・25 日	都市計画素案説明会開催
平成 22 年	4 月	20・21 日	都市計画案及び環境影響評価書案説明会開催
平成 23 年	3 月	31 日	都市計画決定、環境影響評価書公示
	12 月	20 日	事業認可
平成 24 年	3 月	30 日	東武鉄道と施行協定を締結
	11 月	4 日	起工式

工事着手後の主な経過

年	月	工事内容等
平成 24 年	11 月 ～	家屋事前調査
平成 25 年	3 月 ～	側道付替工事、栗六公園改修工事
	11 月 ～	高架橋工事、仮設地下道関係工事
平成 26 年	4 月	西口新バス乗降場所供用開始（14 日）
	6 月 ～	仮線切替工事（8 回）
平成 27 年	3 月	講演会並びに献花式（15 日）、インフォメーションコーナー開設（31 日）
	10 月	（草加工区）上りホーム（9 日）、下りホーム（14 日）供用開始
平成 28 年	5 月	下り急行線レールワーク開催（8 日）、下り急行線高架化（29 日）
	11 月	仮設地下自由通路開通（30 日）
平成 29 年	8 月	下り緩行線仮移設、仮設地下改札・仮ホーム供用開始、橋上駅舎の閉鎖、踏切（37・38 号）の中島化（27 日）
平成 30 年	9 月	上り緩行線仮移設、上下線ともに仮ホームに接続（23 日）
平成 31 年 ・令和元年	1 月	事業認可変更（事業期間 3 年延伸）（7 日）
	6 月	上り急行線仮移設（29 日）

今後の予定

年	月	工事内容等
令和 2 年	9 月	上り急行線高架化
令和 4 年	3 月	営業線全線高架化及び踏切解消

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2

令和2年7月

東武鉄道竹ノ塚工事事務所

工事工程予定表

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

高架橋の付帯工事(昼間作業)を行います。

Ⅲ工区

高架橋の付帯工事(昼間作業)と、
駅舎の鉄骨建て方工事(昼夜間)を行います。

Ⅳ工区

高架橋の付帯工事(昼間作業)、引上線の撤去工事(昼夜間)
および下り緩行線の仮線軌道工事(昼夜間)を行います。

全区間

引き続き、上り急行線の本設軌道工事(昼夜間)を行います。
7月より、上り急行線の本設電気工事(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	7月	8月	9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 高架橋工事	高架橋付帯工事(昼間)			大成・東武JV TEL 03-5838-1033
Ⅲ工区 高架橋工事・建築工事	高架橋付帯工事(昼間) 駅舎鉄骨建て方工事(昼夜間)	上り急行線高架化後、工事再開予定		鹿島・東武谷内田 ・熊谷・東武JV TEL 03-5809-5450
Ⅳ工区 高架橋工事・仮線軌道工事	高架橋付帯工事(昼間) 引上線撤去・下り緩行線仮線軌道工事(昼夜間)			大林・東武・鉄建 ・戸田JV TEL 03-5647-8657
全区間 本設軌道工事・本設電気工事	上り急行線本設軌道工事(昼夜間) 上り急行線本設電気工事(昼夜間)			東武建設(株) 東武谷内田建設(株)

ご協力をお願いします

- 夜間や休日にも作業を行っています。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



①竹の塚一丁目付近の工事状況



②駅付近(高架上)の工事状況



③竹の塚七丁目付近の工事状況



※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(Tel.03-6807-1461)(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(Tel.03-3880-5484)(Fax03-3880-5615)にお問い合わせください。

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和２年７月７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	鉄道立体推進室竹の塚整備推進課 鉄道関連事業担当課
内 容	有楽町線（地下鉄８号線）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。 1 有楽町線（地下鉄８号線）に関する主な経過について （別紙参照 P 1 9） 2 今後の取組みについて 例年実施している地下鉄８号線整備促進大会や区イベント等での啓発活動については、新型コロナウイルスの影響等を踏まえて検討する。
問 題 点 今後の方針	1 答申に示された課題の整理と問題点の検討を行っていく。 2 早期実現に向けて、様々な方策を検討し地域機運の醸成を図っていく。

有楽町線（地下鉄 8 号線）に関する主な経過について

年	月	内 容
昭和 47 年	3 月	都市交通審議会答申第15号 亀有まで位置づけ（目標年次：昭和60年）
昭和 60 年	7 月	運輸政策審議会答申第7号 今後検討すべき方向として、亀有から先、武蔵野線方面が位置づけ（目標年次：平成12年）
平成 8・9 年度		地元代表者が東京都知事・運輸大臣へ陳情
平成 8 年	2 月	「区東部地域の鉄道網整備に関する基礎調査」を実施
平成 10 年	8 月	「地下鉄 8 号線誘致に関する勉強会」開催
平成 11 年	3 月	地元代表者が運輸大臣へ陳情
	11 月	運輸大臣・東京都知事あて陳情書提出
平成 12 年	1 月	運輸政策審議会答申第18号 豊洲から野田市までがA2路線（平成27年までに整備着手することが適当である路線）と位置づけ
平成 18 年	11 月	足立区議会が国土交通大臣・東京都知事あて要望書提出
平成 22 年	12 月	東京都都市整備局へ取組状況報告及び要請活動
平成 23～26 年度		国土交通省鉄道局・東京都都市整備局へ取組状況報告及び要請活動
平成 23 年	12 月	「足立区総合交通計画」に地下鉄 8 号線整備促進を位置づけ
		「足立区議会地下鉄 8 号線整備促進議員連盟」発足
平成 24 年	6 月	「平成24・25年度 地下鉄 8 号線整備に向けた調査」を実施
平成 26 年	2 月	「地下鉄 8 号線整備促進に向けた講演会」開催
	5 月	国土交通大臣へ足立区を含む沿線自治体で要請活動
	6 月	「平成26年度 地下鉄 8 号線整備に向けた調査」を実施
	11 月	東京都知事へ要請活動
平成 27 年	6 月	国土交通大臣へ足立区を含む沿線自治体で要請活動
	7 月	「平成 27 年度 地下鉄 8 号線整備に向けた調査」を実施
	11 月	国土交通大臣へ要請活動及び地域住民から 53,497 筆の署名を手渡し
	12 月	東京都都市整備局へ取組状況報告及び要請活動
平成 28 年	1 月	「地下鉄 8 号線整備促進に向けた講演会」開催
	4 月	交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」 東京 8 号線（有楽町線）の延伸（押上～野田市）が、「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」に位置づけられた。
	8 月	「平成 28 年度 地下鉄 8 号線整備に向けた調査」を実施
平成 29 年	7 月	「平成 29 年度 地下鉄 8 号線整備に向けた調査」を実施
平成 30 年	3 月	沿線小学校4・5年生を対象にPRイベント「ゲーム シムシティ・ビルドイットでまちをつくろう」を実施
	7 月	「平成 30 年度 地下鉄 8 号線整備に向けた調査」を実施
平成 31 年 ・令和元年	3 月～	梅まつり、桜まつり、しょうぶまつりでPR活動実施
	11 月	「地下鉄 8 号線整備促進大会」開催 ※平成 10 年以後、毎年度実施
令和 2 年		機運醸成事業を実施予定

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和2年7月7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	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。 1 メトロセブンに関する主な経過について（別紙参照 P 2 1） 2 環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会について 令和2年度総会については、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため書面開催とした。 （1）会員の構成（足立区・葛飾区・江戸川区） 3区の区長、副区長、区議会正副議長、交通問題を所管する委員会の委員及び区議会の推薦者 （2）主な決議事項 ・ 令和元年度事業報告、決算報告、監査報告 ・ 令和2年度事業計画案、予算案 ・ 活動報告 3 今後の取組みについて 区イベント等で実施している啓発活動については、新型コロナウイルスの影響等を踏まえて検討する。
問 題 点 今後の方針	1 引き続き、関係自治体と連携し、答申に示された課題解決について検討を行っていく。 2 早期実現に向けて、様々な方策を検討し地域機運の醸成を図っていく。

メトロセブンに関する主な経過について

年	月	内 容
平成 7 年	11 月	東京都知事へ要請活動 ※以後、平成 10 年度まで継続実施
平成 9 年	4 月	エイトライナー促進協議会と連携宣言
平成 10 年	1 月	「足立区公共交通整備基本計画」で、メトロセブンを今後優先して整備促進を図って行くべき路線として位置づけ
	8 月	エイトライナー・メトロセブン合同促進大会及び大臣への要請活動 ※以後、平成16年度まで継続実施
	10 月	東京都知事へ要請活動
	11 月	都の要望路線として、要望順位Ⅰ（鉄道網充実のため整備すべき路線）に位置づけ
平成 11 年	8 月	運輸大臣へ要請活動
平成 12 年	1 月	運輸政策審議会答申第 18 号 区部周辺部環状公共交通が B 路線と位置づけ（B 路線：今後整備を検討すべき路線）
	8 月	区部周辺部環状公共交通都区連絡会設置
平成 13～14 年度		地下鉄としての導入可能性の検討
平成 15～16 年度		地上系システムの導入可能性の検討
平成 17～18 年度		地下鉄・地上系交通システムの比較検討
平成 19～20 年度		地下鉄整備における段階的整備の区間分割及び整備順序案の検討
平成 21～23 年度		コスト縮減策や運行計画の深度化、需要予測、費用便益分析、収支採算性の検討
平成 23 年	12 月	「足立区総合交通計画」にメトロセブン整備促進を位置づけ
平成 24 年	1 月	18 号答申フォローアップ調査自治体ヒアリング（関東運輸局）
平成 24 年度		地下鉄整備事業費の精査や技術開発等を見据えてのコスト縮減策の検討
平成 25 年度		技術開発を見据えた輸送システム整備の検討や過年度調査結果の確認及び整理
平成 26 年度		過年度の調査結果及び更なるコスト縮減策、次期答申を見据えた考察を整理
平成 27 年	3 月	国土交通大臣、東京都知事へ要請活動
平成 28 年	4 月	交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」 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）が、「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」に位置づけられた。
平成 30 年	12 月	メトロセブンに係る中量軌道検討方針・検討計画の作成
平成 31 年 ・令和元年	3 月～	梅まつり、桜まつり、しょうぶまつりで P R 活動実施
	7 月	区部周辺部環状公共交通都区連絡会開催 ※平成 12 年以降、毎年度実施
	7 月	環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会総会を開催 ※議会と行政が一体となり、平成 6 年以降、毎年度実施
	10 月	メトロセブンに係る中量軌道の課題整理（交通量・導入空間等）
令和 2 年		機運醸成事業を実施予定