

交通網・都市基盤整備調査特別委員会 報告資料

令和3年1月22日

報告事項件名	頁
(1) 花畑周辺地域のバス検証運行（社会実験）に関する検討状況について . . .	2
(2) 【追加】花畑周辺地域のバス検証運行（社会実験）に関する 利用意向アンケート結果について	5
(3) はるかぜ路線に関する車両購入補助の申請状況について	7
(4) 文教大学への路線バスの乗り入れについて	11
(5) 東京女子医科大学新東医療センターの開設に伴う バス路線の再編について	14
(6) 竹ノ塚駅付近鉄道高架化の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3年1月22日

件名	花畑周辺地域のバス検証運行（社会実験）に関す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	<p>花畑周辺地域のバス検証運行（社会実験）に関する検討状況について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 検証運行の進め方 本格運行の実効性や実現性を高めるため、基本条件の一部見直しや新たに条件を設定するとともに、検証運行を実施する運行事業者の選定方法を定める。</p> <p>(1) 基本条件について（別紙参照 P4）</p> <p>ア 見直し（令和元年12月16日の本委員会報告時からの変更）</p> <p>(ア) 運賃 当該地域を運行する路線バスと同水準とし、1乗車大人220円、小人（小学生）110円、シルバーパス利用可とする。</p> <p>(イ) 収支率 シルバーパス利用可としたことに伴い、運賃収入等による収支率40%の達成が厳しくなるため、「はるかぜ」のシルバーパス利用割合（概ね40%）を考慮し、本格運行に移行する収支率は、24%以上とする。</p> <p>なお、本格運行後も半年ごとに収支率を確認し、1年間の収支率が24%未満の場合は、利用促進策を実施し翌年1年間の24%以上の達成を目指す。2年間続けて収支率が24%に満たない場合には、本格運行の継続について再検討する。</p> <p>イ 新たに設定 検証運行を中止した場合の車両の費用負担の考え方を定める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 検証運行の実施にあたり、運行事業者が車両を新規購入した場合、区は5か年分割（※1）で車両償却費として負担する。 <p>※1 5年は、減価償却資産の耐用年数等に関する省令（財務省令）の小型バスに関する記載に基づく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行事業者が検証運行で使用する車両を新規購入し、区が検証運行を中止した場合には、車両は売却する。「事業者が車両を新規購入した額」から「区が分割で支払った額+車両の売却額」を差し引いて不足分が生じる場合には、区が不足額を負担する。

(事業者による車両購入額)
 - (区の分割支払済み額+車両の売却額)
 = (不足額) > 0

(2) 事業者の選定方法について

特命随意契約により、東武バスセントラル株式会社（以下「東武バス」という。）を選定する。理由は以下のとおり。

- ・ 「プロポーザル方式」により、新規参入事業者が検証運行を行う場合、地域公共交通会議（※2）で既存バス事業者の東武バスの賛同が得られず、国土交通省の事業認可が下りない恐れがある。

※2 地域公共交通会議とは地域公共交通を担う交通事業者や行政機関等で構成する道路運送法に基づく会議体のこと。

- ・ 新たなバス路線を運行した場合、既存バス路線との利用者の取り合いになることは避けられない。
- ・ 既存路線との競合により、既存路線の利用者数の減少が予想される場合にも、花畑地域全体の交通利便性が維持されるよう、東武バス自らが路線再編等の検討・調整を行うことが可能である。

2 今後の予定

年 月	主 な 内 容
令和3年 2月	運行計画（区案）の作成
2月～3月	運行計画にかかる運行事業者との協議
令和3年 4月	運行事業者との協定締結
5月	運行計画の確定
6月	地域公共交通会議の開催、交通管理者との協議、バス停整備
7月	国土交通省への事業認可申請（審査期間2か月）
9月	検証運行（社会実験）開始

問 題 点
 今後の方針

令和3年夏頃の検証運行（社会実験）実施に向け、運行計画の作成や運行事業者との協議を進めていく。

項目	内容	
	旧:見直し前	新:見直し後
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。 	変更なし
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利便性が高まるよう工夫をします。 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、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。 	変更なし
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。 	変更なし
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。 	変更なし
運賃	<ul style="list-style-type: none"> 1乗車大人100円、小人(小学生)50円で、シルバーパス利用不可とします。 	【変更あり】 <ul style="list-style-type: none"> 当該地域を運行する路線バスと同水準とし、1乗車大人220円、小人(小学生)110円で、シルバーパス利用可に変更
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は、低廉な9人乗りのワンボックス車両も対象とします。 	変更なし
収支率	<ul style="list-style-type: none"> 収支率(※1)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>(※1) 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> $\text{収支率} = \frac{\text{運賃収入(バス利用人数} \times \text{利用頻度} \times \text{運賃}) + \text{広告収入や協賛金}}{\text{運行経費(人件費, 燃料費, 車両修繕費, 車両償却費, 利子, 諸経費等)}} \Rightarrow 40\%$	【変更あり】 <ul style="list-style-type: none"> 収支率(※1)は、24%以上に変更 収支率が24%未満の場合、本格運行は実施しません。 <p>(※1) 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。</p> $\text{収支率} = \frac{\text{運賃収入(バス利用人数} \times \text{利用頻度} \times \text{運賃}) + \text{広告収入や協賛金}}{\text{運行経費(人件費, 燃料費, 車両修繕費, 利子, 諸経費等)}} \Rightarrow 24\%$ <p>(※2) 車両償却費は、収支率を算定する際の運行経費には含めないものとします。</p>
車両購入費	—	【新たに設定】 <ul style="list-style-type: none"> 検証運行の実施にあたり、運行事業者が車両を新規購入した場合、区は車両償却費として5ヵ年分割で負担するものとします。 運行事業者が検証運行で使用する車両を新規購入し、区が検証運行を中止した場合には、検証運行中止後、車両は売却する。「事業者が車両を購入した額」から「区が分割で支払った額+車両の売却額」を差し引いて不足が生じる場合には、区が不足額を負担します。計算式は以下のとおりです。 $\text{(事業者による車両購入額)} - \text{(区の分割支払済み額} + \text{車両の売却額)} = \text{(不足額)} > 0$

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和3年1月22日

件名	【追加】花畑周辺地域のバス検証運行（社会実験）に関する利用意向アンケート結果について																														
所管部課名	都市建設部交通対策課																														
内容	<p>花畑周辺地域のバス検証運行（社会実験）に関する利用意向アンケートを実施したため、以下のとおり報告する。</p> <p>1 アンケート目的 運行予定経路沿道にお住まいの方の利用意向を把握し、運行開始後の利用促進の方策や運行計画の見直しに活用するため。</p> <p>2 アンケート方法 (1) 実施期間 令和2年12月2日（水）～12月16日（水） (2) 配付地域 運行予定経路沿道の内、以下の地域 花畑四～八丁目、保木間一～五丁目、東保木間一丁目 (3) 配付方法 アンケート票を各戸へポスティング (4) 回収方法 返信用封筒による郵送回収</p> <p>3 アンケート結果（速報値） (1) 配付数 3,000枚 (2) 回答数 691枚（回答率 23.0%） (3) 集計結果 ア 利用意向</p> <table border="1" data-bbox="491 1444 1082 1601"> <thead> <tr> <th>内容</th> <th>回答数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用する</td> <td>80.9%（559票）</td> </tr> <tr> <td>利用しない</td> <td>19.1%（132票）</td> </tr> </tbody> </table> <p>イ 年齢別利用意向（年齢無回答17票除く）</p> <table border="1" data-bbox="491 1653 1428 2040"> <thead> <tr> <th>年代</th> <th>利用する</th> <th>利用しない</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>70歳以上</td> <td>88.4%（298票）</td> <td>11.6%（39票）</td> </tr> <tr> <td>60歳代</td> <td>76.6%（95票）</td> <td>23.4%（29票）</td> </tr> <tr> <td>50歳代</td> <td>71.7%（76票）</td> <td>28.3%（30票）</td> </tr> <tr> <td>40歳代</td> <td>64.1%（41票）</td> <td>35.9%（23票）</td> </tr> <tr> <td>30歳代</td> <td>86.2%（25票）</td> <td>13.8%（4票）</td> </tr> <tr> <td>20歳代</td> <td>83.3%（10票）</td> <td>16.7%（2票）</td> </tr> <tr> <td>15～19歳</td> <td>100.0%（2票）</td> <td>0.0%（0票）</td> </tr> </tbody> </table>	内容	回答数	利用する	80.9%（559票）	利用しない	19.1%（132票）	年代	利用する	利用しない	70歳以上	88.4%（298票）	11.6%（39票）	60歳代	76.6%（95票）	23.4%（29票）	50歳代	71.7%（76票）	28.3%（30票）	40歳代	64.1%（41票）	35.9%（23票）	30歳代	86.2%（25票）	13.8%（4票）	20歳代	83.3%（10票）	16.7%（2票）	15～19歳	100.0%（2票）	0.0%（0票）
内容	回答数																														
利用する	80.9%（559票）																														
利用しない	19.1%（132票）																														
年代	利用する	利用しない																													
70歳以上	88.4%（298票）	11.6%（39票）																													
60歳代	76.6%（95票）	23.4%（29票）																													
50歳代	71.7%（76票）	28.3%（30票）																													
40歳代	64.1%（41票）	35.9%（23票）																													
30歳代	86.2%（25票）	13.8%（4票）																													
20歳代	83.3%（10票）	16.7%（2票）																													
15～19歳	100.0%（2票）	0.0%（0票）																													

	<p>ウ 利用しない理由 「バス以外の交通手段を利用する」と答えた方が最も多かった。 他には、「運行本数が少ない」ことや、「運賃が高い」ことが理由として挙げられている。</p> <p>エ 主な意見（自由記述）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行が実現できたならとてもありがたい。楽しみにしている。 ・ できるだけ早く運行してほしい。今とても不便。 ・ 検証運行バスの本数が少ない。もっと多いほうが便利。 ・ 新規も大事だが、今あるバスの本数を増やしてほしい。 <p>など</p>
<p>問 題 点 今後の方針</p>	<p>令和3年夏頃の検証運行（社会実験）実施に向け、アンケート結果を参考とし運行計画の作成や運行事業者との協議を進めていく。</p>

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和3年1月22日

件名	はるかぜ路線に関する車両購入補助の申請状況について										
所管部課名	都市建設部交通対策課										
内容	<p>コミュニティバス「はるかぜ」（以下「はるかぜ」という。）の路線に対する車両購入補助に関する申請状況について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 今年度の補助申請状況について 令和2年12月15日の交通網・都市基盤整備調査特別委員会での報告どおり、はるかぜ1・9・10・12号の4路線で、計3台分の車両購入補助の申請があった。</p> <p>2 路線ごとの営業係数（※1）について（令和2年6月～11月実績）</p> <table border="1" data-bbox="437 965 1235 1382"> <thead> <tr> <th>はるかぜ路線</th> <th>営業係数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1号（西新井・綾瀬線）</td> <td>111</td> </tr> <tr> <td>10号（西新井・高野線）</td> <td>125</td> </tr> <tr> <td>9号（青井・亀有線）</td> <td>108</td> </tr> <tr> <td>12号（西新井・亀有線）</td> <td>（※2）</td> </tr> </tbody> </table> <p>※1 その路線で100円の収入を得るために、どれだけの支出が必要かを示す数値（別紙参照 P8～10）</p> <p>※2 9号と12号の路線は、運行車両を共有しているため、9号と12号を合わせた営業係数である。</p>	はるかぜ路線	営業係数	1号（西新井・綾瀬線）	111	10号（西新井・高野線）	125	9号（青井・亀有線）	108	12号（西新井・亀有線）	（※2）
はるかぜ路線	営業係数										
1号（西新井・綾瀬線）	111										
10号（西新井・高野線）	125										
9号（青井・亀有線）	108										
12号（西新井・亀有線）	（※2）										
問題点 今後の方針	車両購入に関する補助制度の運用により、はるかぜの路線と便数の維持を図り、区内の交通利便性の確保に取り組んでいく。										

営業係数について（6～11月期）

別紙

路線名	はるかぜ1号
運行車両数	6台

収入額<①>	35,594,808
支出額<②>	39,692,801
営業係数	111

(内訳)

項目		金額 (単位:円)	
収入	運送収入	19,549,680	
	シルバーパス補助分	14,687,148	
	その他収入	1,357,980	
	収入計…①	35,594,808	
支出	運送費	人件費（運転士）	24,119,061
		人件費（整備士）	車両修繕費に含まれる
		人件費（事務員）	一般管理費に含まれる
		燃料油脂費	3,614,231
		車両修繕費	5,962,857
		車両減価償却費	1,490,232
		自動車税	0(※)
		自動車重量税	62,832
		自動車取得税	その他経費に含まれる
		自動車損賠保険料	81,619
		その他保険料	119,371
		その他経費	1,420,610
		小計…A	36,870,813
		一般管理費…B	2,552,878
	その他費用…C	269,110	
支出計…② (A+B+C)	39,692,801		

※ 4月期に支出

営業係数について（6～11月期）

路線名	はるかぜ10号
運行車両数	1台

収入額<①>	5,521,899
支出額<②>	6,937,753
営業係数	125

(内訳)

項目		金額 (単位:円)	
収入	運送収入	2,150,068	
	シルバーパス補助分	3,124,926	
	その他収入	246,905	
	収入計…①	5,521,899	
支出	運送費	人件費（運転士）	4,148,920
		人件費（整備士）	車両修繕費に含まれる
		人件費（事務員）	一般管理費に含まれる
		燃料油脂費	657,133
		車両修繕費	1,084,156
		車両減価償却費	270,951
		自動車税	0(※)
		自動車重量税	11,424
		自動車取得税	その他経費に含まれる
		自動車損賠保険料	14,840
		その他保険料	21,704
		その他経費	258,293
		小計…A	6,467,421
		一般管理費…B	425,480
	その他費用…C	44,852	
支出計…② (A+B+C)	6,937,753		

※ 4月期に支出

営業係数について（6～11月期）

路線名	はるかぜ9・12号
運行車両数	8台

収入額<①>	50,480,670
支出額<②>	54,768,305
営業係数	108

(内訳)

項目		金額 (単位:円)	
収入	運送収入	30,191,821	
	シルバーパス補助分	18,437,058	
	その他収入	1,851,791	
	収入計…①	50,480,670	
支出	運送費	人件費（運転士）	33,616,902
		人件費（整備士）	車両修繕費に含まれる
		人件費（事務員）	一般管理費に含まれる
		燃料油脂費	4,928,496
		車両修繕費	8,131,168
		車両減価償却費	2,032,135
		自動車税	0(※)
		自動車重量税	85,680
		自動車取得税	その他経費に含まれる
		自動車損賠保険料	111,299
		その他保険料	162,779
		その他経費	1,937,195
		小計…A	51,005,654
		一般管理費…B	3,403,838
	その他費用…C	358,813	
支出計…② (A+B+C)	54,768,305		

※ 4月期に支出

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和3年1月22日

件名	文教大学への路線バスの乗り入れについて								
所管部課名	都市建設部交通対策課								
内容	<p>文教大学と六町駅、文教大学と竹ノ塚駅を結ぶ路線バスについて、路線バスを運行する東武バスセントラル（株）（以下「東武バス」という。）より、運行開始時期について情報提供があったので報告する。</p> <p>1 文教大学開設に伴うバス路線の再編について</p> <p>(1) 運行経路について</p> <p>ア 六町ルート（別紙1参照 P12）</p> <p>イ 竹の塚ルート（別紙2参照 P13）</p> <p>(2) 運行本数について</p> <p>ア 六町ルート 現在の[六19系統]の便数（22本/日）より、若干増える見込み</p> <p>イ 竹の塚ルート （ルートA） 現在の[竹16系統]と同程度（往復70本/日）の便数となる見込み （ルートB） 朝と夕方の時間帯に運行（便数少）</p> <p>※ 運行本数については、東武バスが国土交通省関東運輸局と現在協議中のため変更になる可能性がある。</p> <p>2 文教大学への乗り入れ開始時期</p> <table border="1" data-bbox="435 1489 1406 1821"> <thead> <tr> <th>年月</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>令和2年9月18日</td> <td>東武バスが国土交通省関東運輸局に変更認可申請を提出</td> </tr> <tr> <td>12月中</td> <td>変更認可</td> </tr> <tr> <td>令和3年1月下旬 または2月</td> <td>バス運行開始 (文教大学のバス転回場に乗り入れ)</td> </tr> </tbody> </table>	年月	内容	令和2年9月18日	東武バスが国土交通省関東運輸局に変更認可申請を提出	12月中	変更認可	令和3年1月下旬 または2月	バス運行開始 (文教大学のバス転回場に乗り入れ)
年月	内容								
令和2年9月18日	東武バスが国土交通省関東運輸局に変更認可申請を提出								
12月中	変更認可								
令和3年1月下旬 または2月	バス運行開始 (文教大学のバス転回場に乗り入れ)								
問題点 今後の方針	<p>運行事業者に対して、文教大学への路線バスの乗り入れに関し、利用者への事前周知の徹底を要請していく。</p>								

六町ルート

【六町駅と文教大学を結ぶルート】

- ↔ 六19ルート（現行）
- ↔ 六19変更ルート

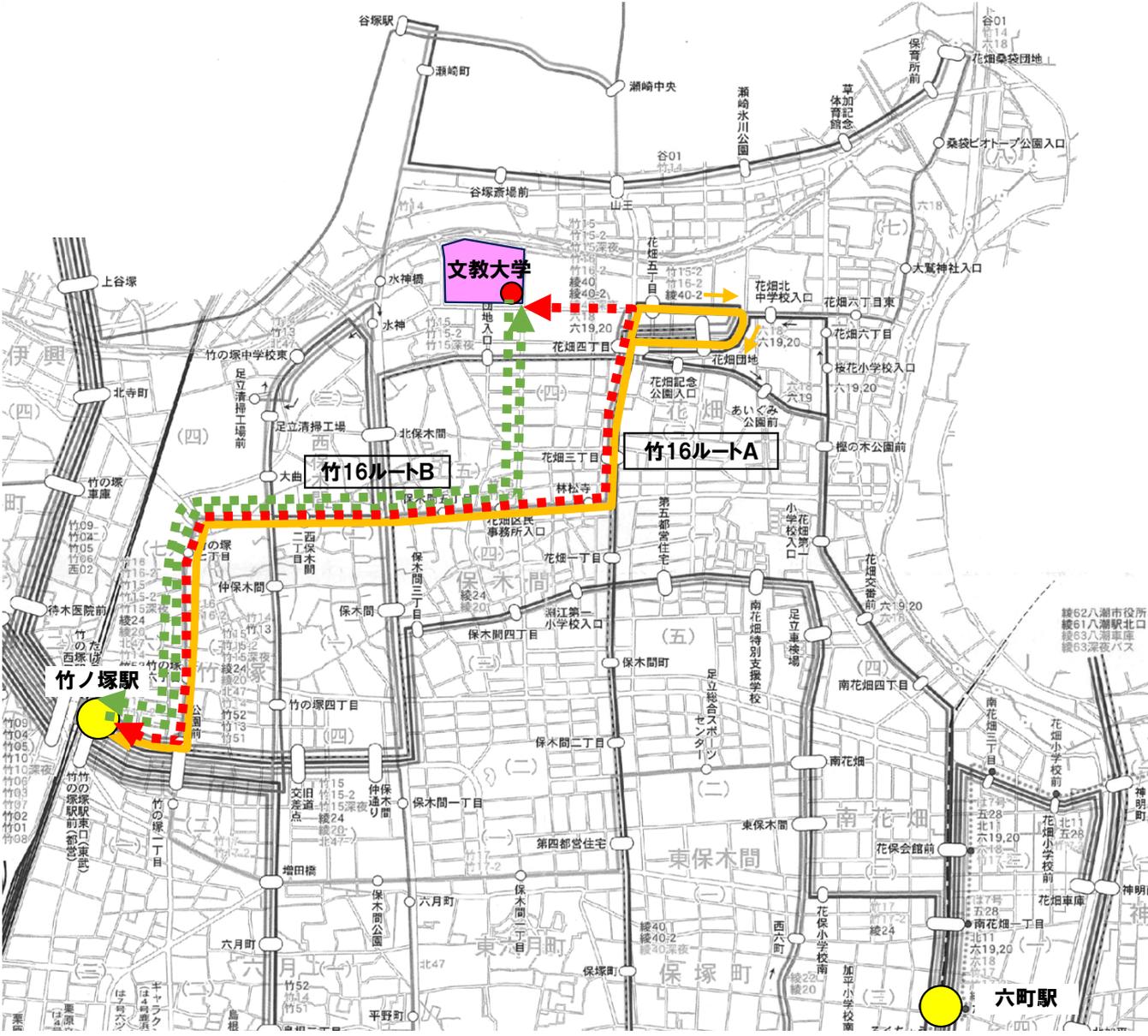


竹の塚ルート

【竹ノ塚駅と文教大学を結ぶルート】

- ←→ 竹16ルート（現行）
- - - - - 竹16変更ルートA
- - - - - 竹16変更ルートB（便数少：朝夕の時間に限る）

朝：竹ノ塚駅 → 文教大学
 夕：文教大学 → 竹ノ塚駅



交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和3年1月22日

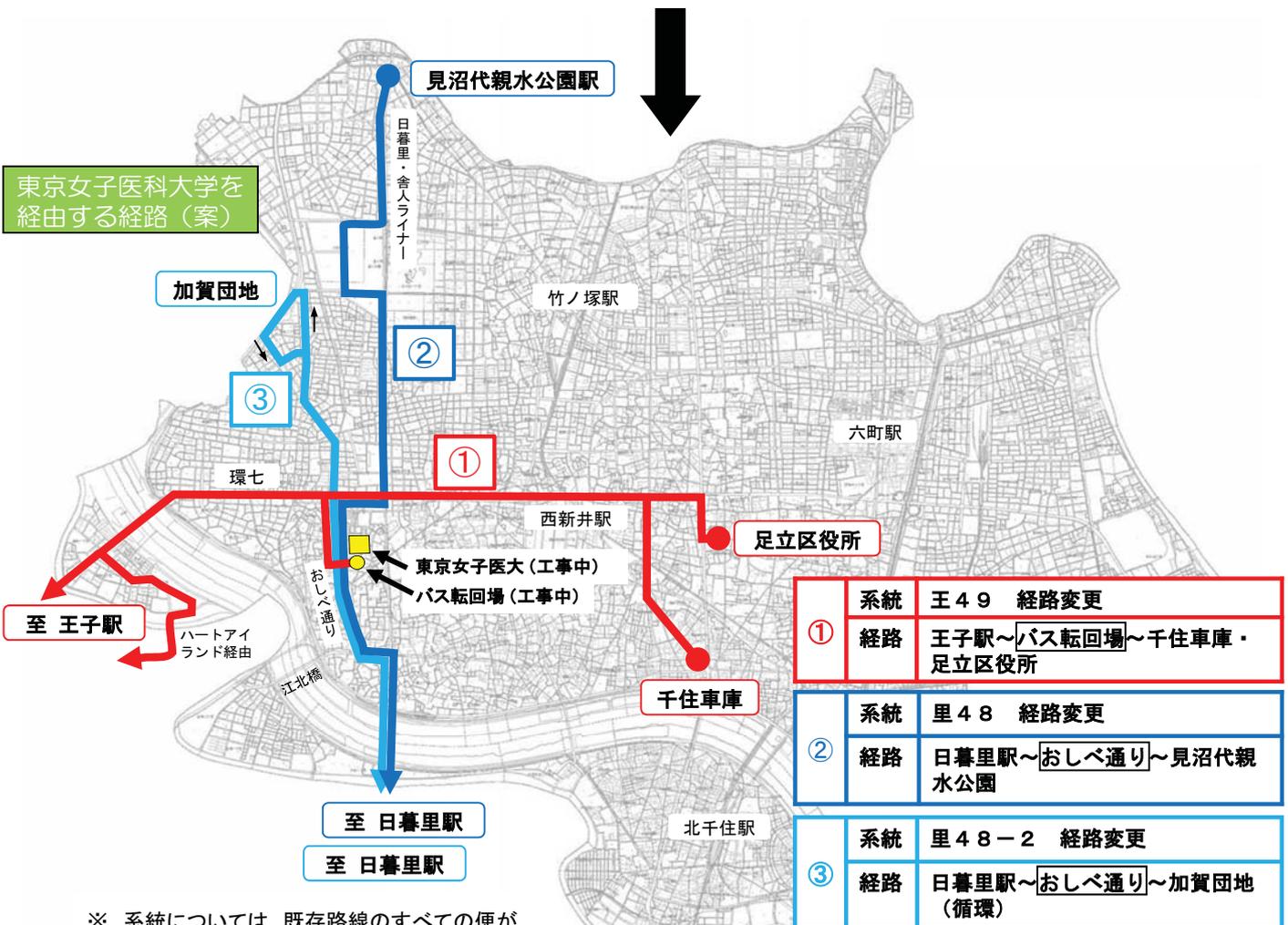
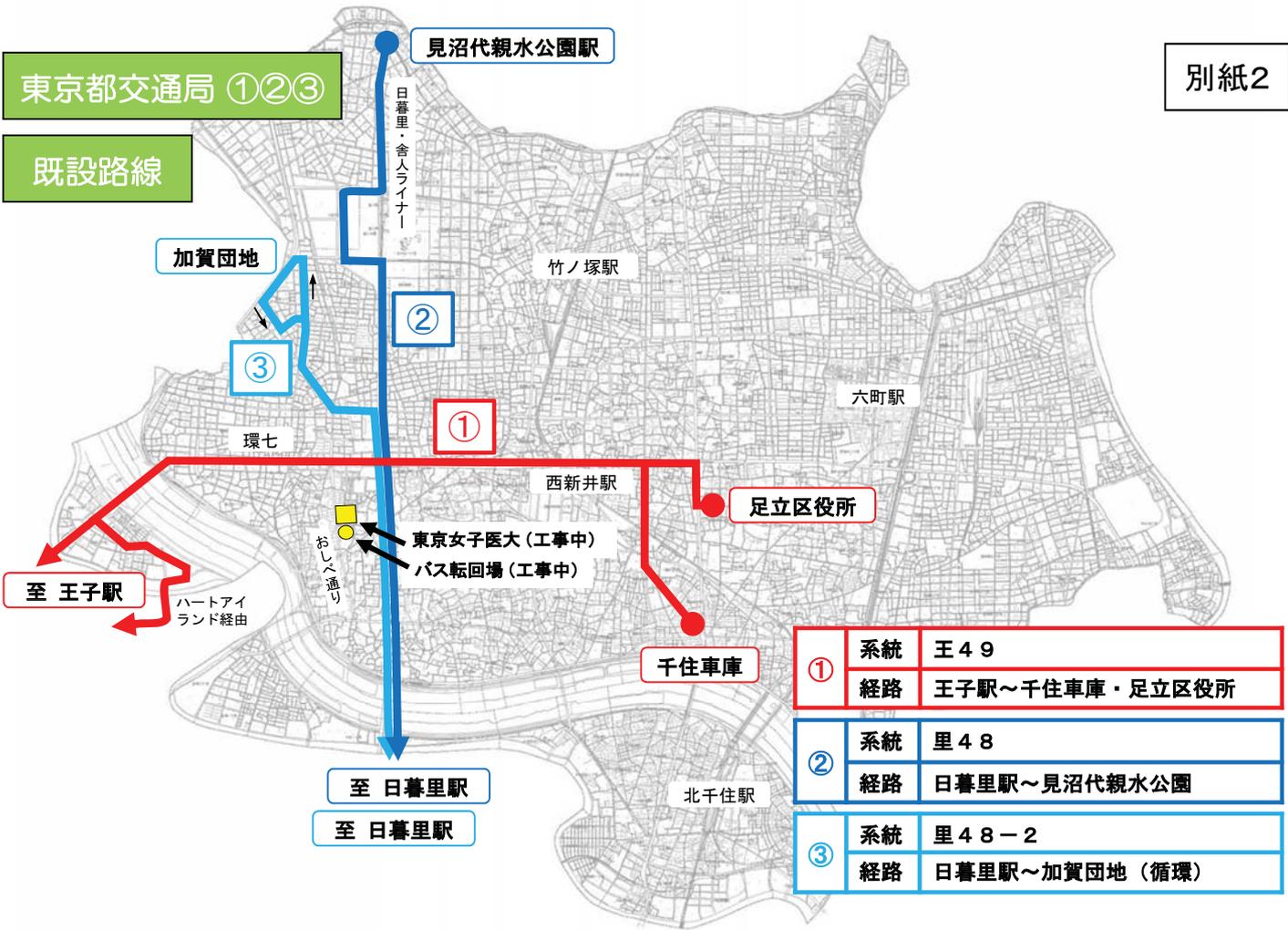
件名	東京女子医科大学新東医療センターの開設に伴うバス路線の再編について				
所管部課名	都市建設部交通対策課				
内 容	東京女子医科大学新東医療センターの開設に伴い、バス運行事業者から、路線バスの運行経路（案）について情報提供があったので報告する。				
	1 運行経路（案）について（別紙1参照 P15）				
		運行経路（案）			
		番号	運行事業者	経路	内容
	①	東京都交通局 (別紙2参照 P16)	王子駅～バス転回場～千住車庫・足立区役所	既存路線の経路変更	
	②		日暮里駅～おしべ通り～見沼代親水公園駅	既存路線の経路変更	
	③		日暮里駅～おしべ通り～加賀団地（循環）	既存路線の経路変更	
	④	東武バスセントラル (別紙3参照 P17)	北千住駅～江北駅～バス転回場	既存路線の経路変更	
	⑤		西新井駅～バス転回場	新規路線	
	⑥		王子駅～バス転回場～亀有駅	既存路線の経路変更	
⑦	国際興業 (別紙4参照 P18)	赤羽駅～バス転回場～西新井駅	既存路線の経路変更		
<p>※ 上記の①～④、⑥、⑦の系統については、既存路線のすべての便が東京女子医科大学新東医療センター経由となるものではない。新たな経路の便数、ダイヤについては、現在、バス運行事業者で検討中である。</p>					
2 新田・宮城・江北地域検討路線について（別紙5参照 P19）					
<p>検討を行っているバス運行事業者からは、東京女子医科大学新東医療センターの開設後、バス利用者の動向や事業の採算性を踏まえ、バス路線開設の検討を進めていきたいとの申し入れがあった。</p>					
問題点 今後の方針	バス事業者からの運行経路案に関する情報について、江北地区まちづくり連絡会等を利用して地元住民へ事前周知を行っていく。				

東京女子医科大学新東医療センターへのバス路線の運行経路(案)

番号	運行事業者	既存路線		運行経路(案)		備考
		系統	経路	内容	経路	
①	東京都交通局	王49	王子駅～千住車庫・足立区役所	変更	王子駅～バス転回場～千住車庫・足立区役所	別紙2
②		里48	日暮里駅～見沼代親水公園駅	変更	日暮里駅～おしべ通り～見沼代親水公園駅	
③		里48-2	日暮里駅～加賀団地(循環)	変更	日暮里駅～おしべ通り～加賀団地(循環)	
④	東武バスセントラル	北05	北千住駅～江北駅	変更	北千住駅～江北駅～バス転回場	別紙3
⑤		—	—	新	西新井駅～バス転回場	
⑥		王30	王子駅～亀有駅	変更	王子駅～バス転回場～亀有駅	
⑦	国際興業	赤27	赤羽駅～西新井駅	変更	赤羽駅～バス転回場～西新井駅	別紙4

(参考)

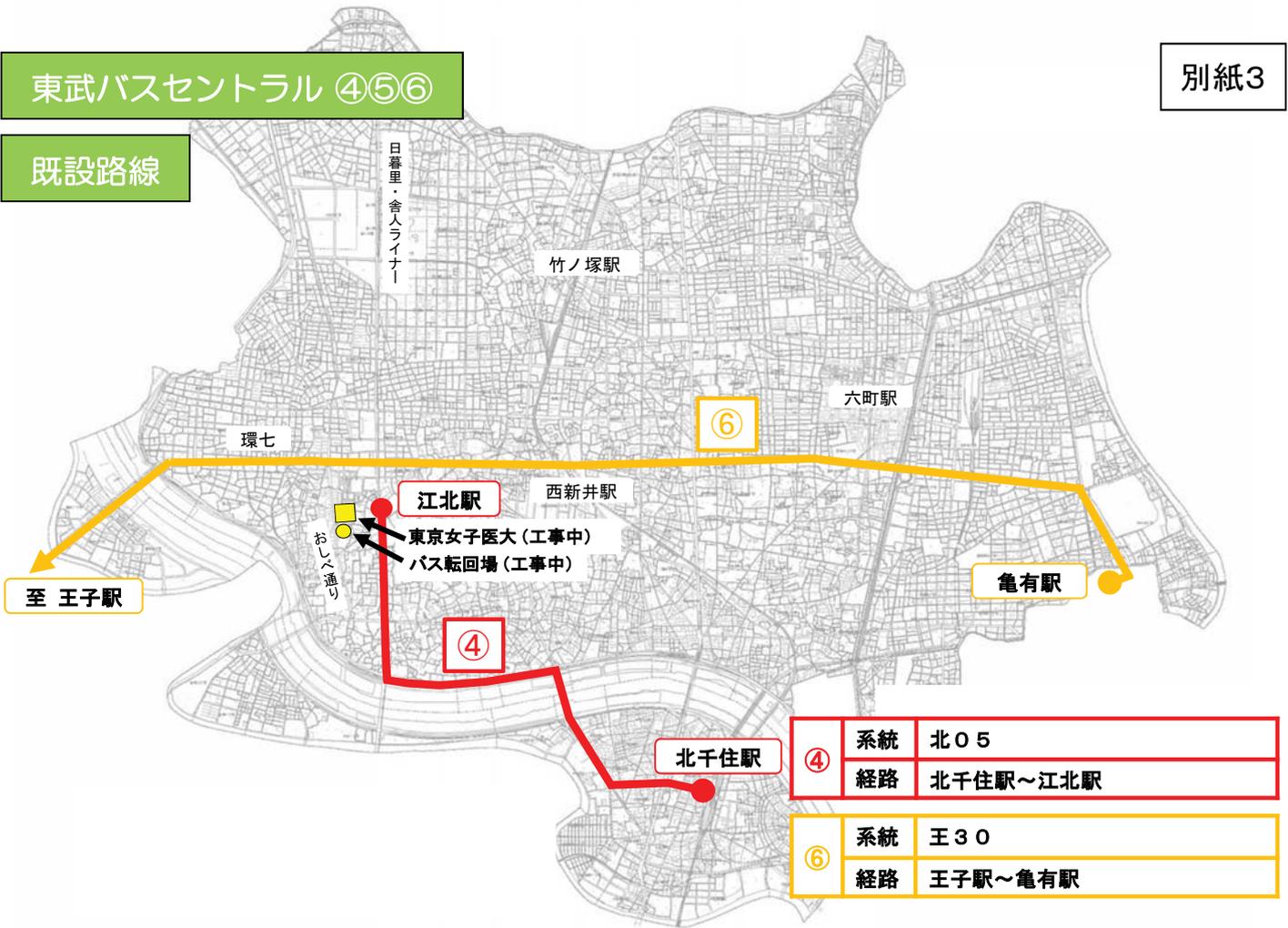
運行事業者	既存路線		備考
	系統	経路	
新日本観光自動車	はるかぜ 6号	北千住駅～おしべ通り～鹿浜5丁目 団地	経路変更 なし



※ 系統については、既存路線のすべての便が、東京女子医大経由となるものではありません。

東武バスセントラル ④⑤⑥

既設路線



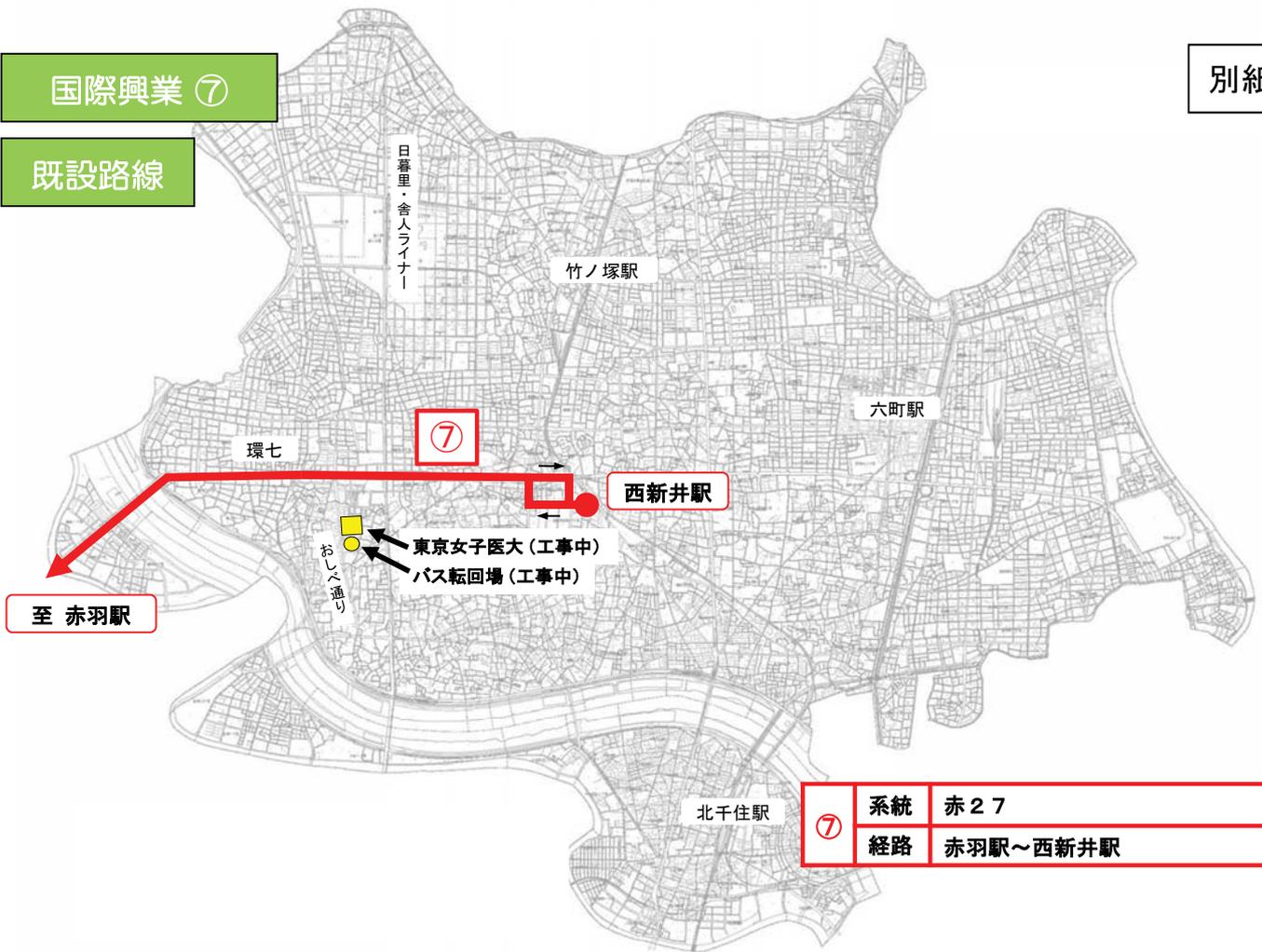
東京女子医科大学を
経由する経路（案）



※ 系統については、既存路線のすべての便が、東京女子医大経由となるものではありません。

国際興業 ⑦

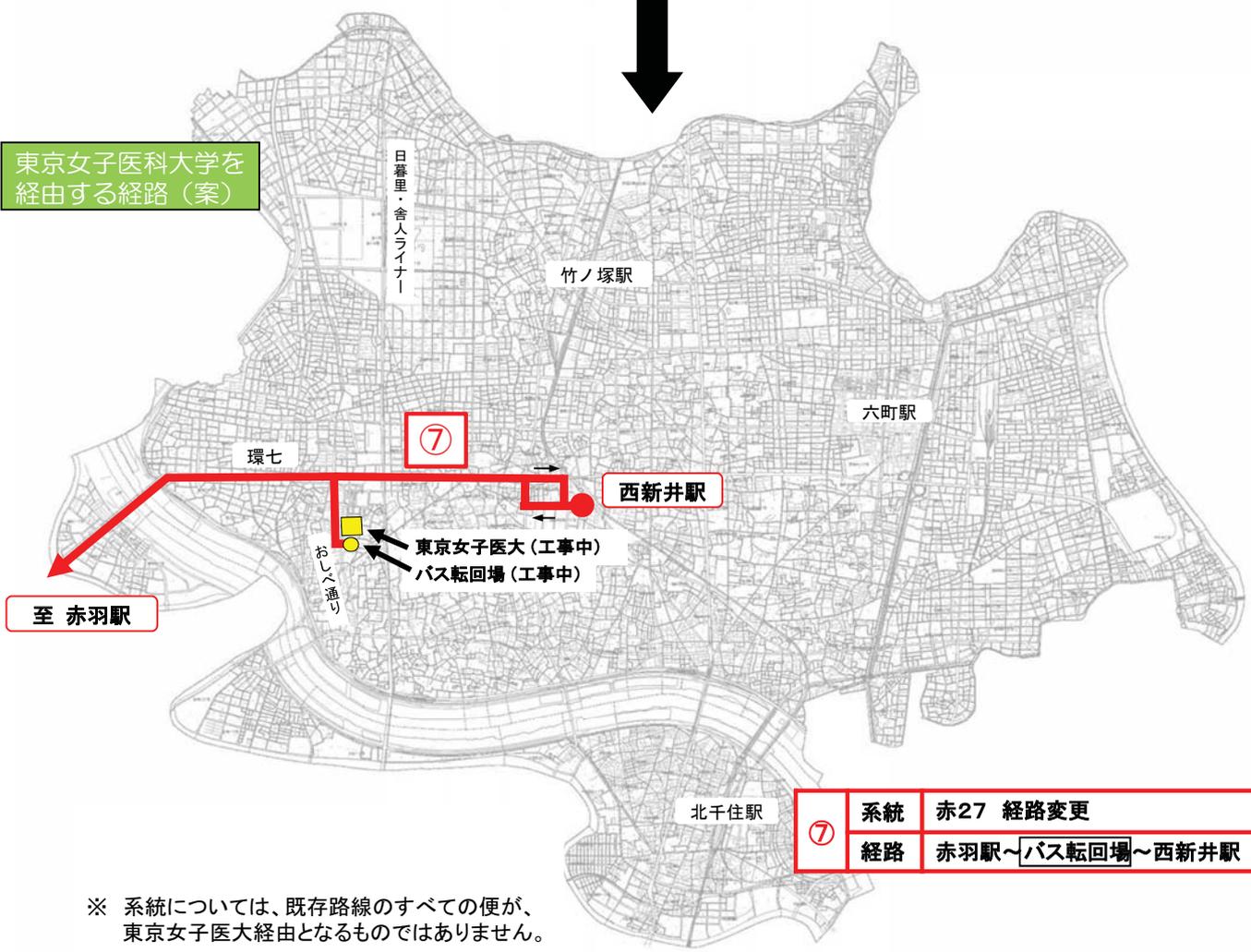
既設路線



⑦	系統	赤 2 7
	経路	赤羽駅～西新井駅



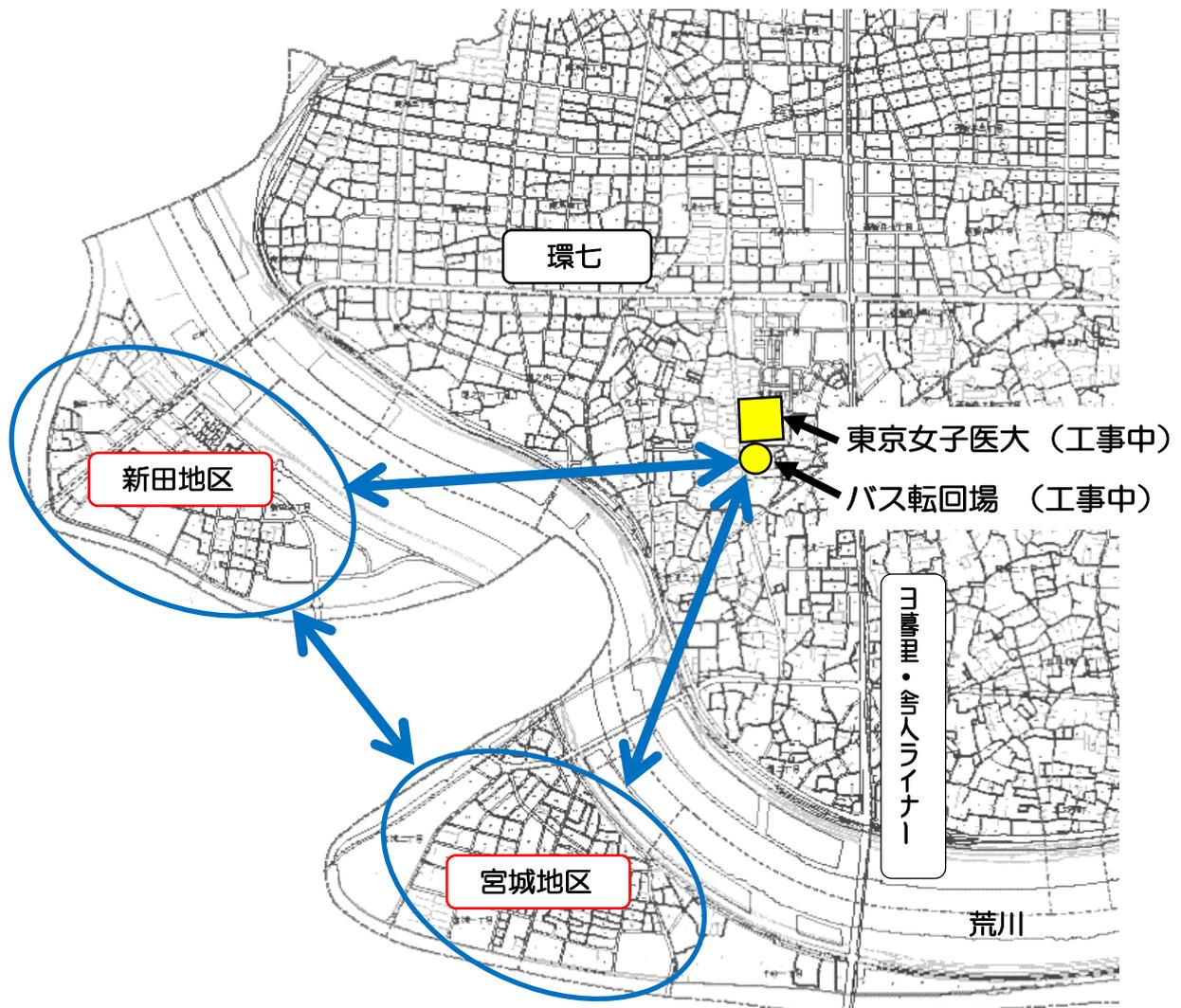
東京女子医科大学を
経由する経路 (案)



⑦	系統	赤27 経路変更
	経路	赤羽駅～バス転回場～西新井駅

※ 系統については、既存路線のすべての便が、東京女子医大経由となるものではありません。

新田・宮城・江北地域検討路線について



※ 新田・宮城・江北地域検討路線については、東京女子医科大学新東医療センターの開院後のバス利用者の動向や事業の採算性を踏まえ、バス事業者と協力してバス路線開設の検討を進めていく。

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和3年1月22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における上下緩行線高架橋工事に伴う交通規制について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 規制実施日時 令和3年2月6日（土）、3月4日（木）、3月29日（月）の延べ3日。 ※ 夜間のみ午後11時～翌午前6時</p> <p>2 規制内容 第37号踏切（赤山街道）において、車両及び歩行者を通行止めとする。</p> <p>3 周知方法 お知らせ看板、あだち広報（1月25日号）及び区ホームページ等で周知する。</p> <p>4 その他 令和3年6月～7月にも橋桁架設に伴う交通規制を、延べ3日程度実施する予定である。</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>