

交通網・都市基盤整備調査特別委員会 報告資料

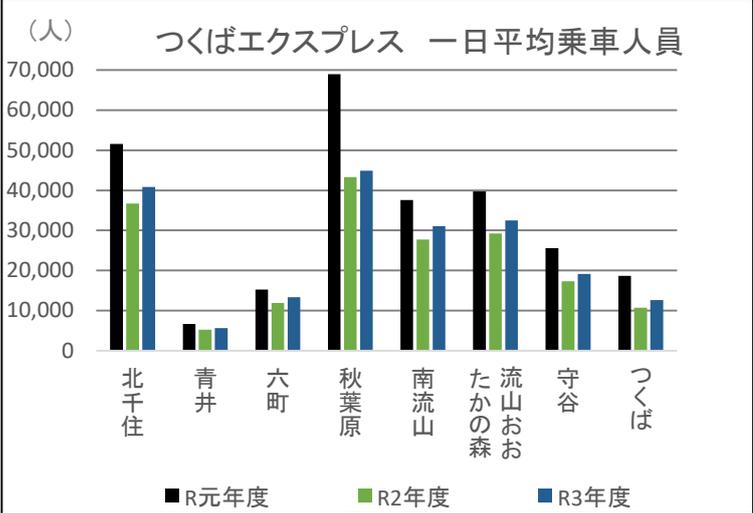
令和4年11月15日

報告事項件名	頁
(1) 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・・・・・・・・	2
(2) 花畑周辺地域におけるバスの試験運行について・・・・・・・・・・・・・・・・	4
(3) 竹ノ塚駅付近鉄道高架化の取組み状況について・・・・・・・・・・・・・・・・	7
(4) 有楽町線（地下鉄8号線）区内延伸の実現に向けた取組み状況について・・	9

(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4年11月15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>つくばエクスプレス及び日暮里・舎人ライナーの令和3年度実績（令和3年4月～令和4年3月）について、以下のとおり報告する。</p> <p>1 つくばエクスプレスの令和3年度輸送実績 （首都圏新都市鉄道株式会社提供）</p> <p>(1) 年間輸送人員 1億1,061万人（令和2年度 1億45万人 10.1%増）</p> <p>(2) 一日平均輸送人員 30万6千人（令和2年度 27万8千人 2万8千人増）</p> <p>(3) 混雑率 123%（令和2年度 116% 7ポイント増）</p> <p>(4) 主要駅別の一日平均乗車人員 (単位 人)</p> <table border="1" data-bbox="454 1079 1230 1547"> <thead> <tr> <th>駅名</th> <th>R元年度</th> <th>R2年度</th> <th>R3年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>北千住</td> <td>51,540</td> <td>36,739</td> <td>40,822</td> </tr> <tr> <td>青井</td> <td>6,680</td> <td>5,279</td> <td>5,671</td> </tr> <tr> <td>六町</td> <td>15,231</td> <td>11,944</td> <td>13,324</td> </tr> <tr> <td>秋葉原</td> <td>68,955</td> <td>43,331</td> <td>44,876</td> </tr> <tr> <td>南流山</td> <td>37,560</td> <td>27,754</td> <td>31,064</td> </tr> <tr> <td>流山おおたかの森</td> <td>39,714</td> <td>29,222</td> <td>32,529</td> </tr> <tr> <td>守谷</td> <td>25,559</td> <td>17,342</td> <td>19,192</td> </tr> <tr> <td>つくば</td> <td>18,671</td> <td>10,715</td> <td>12,654</td> </tr> </tbody> </table> 	駅名	R元年度	R2年度	R3年度	北千住	51,540	36,739	40,822	青井	6,680	5,279	5,671	六町	15,231	11,944	13,324	秋葉原	68,955	43,331	44,876	南流山	37,560	27,754	31,064	流山おおたかの森	39,714	29,222	32,529	守谷	25,559	17,342	19,192	つくば	18,671	10,715	12,654
駅名	R元年度	R2年度	R3年度																																		
北千住	51,540	36,739	40,822																																		
青井	6,680	5,279	5,671																																		
六町	15,231	11,944	13,324																																		
秋葉原	68,955	43,331	44,876																																		
南流山	37,560	27,754	31,064																																		
流山おおたかの森	39,714	29,222	32,529																																		
守谷	25,559	17,342	19,192																																		
つくば	18,671	10,715	12,654																																		

2 日暮里・舎人ライナーの令和3年度輸送実績

(東京都交通局提供)

(1) 年間輸送人員

2,805万8千人 (令和2年度 2,647万人 6%増)

(2) 一日平均輸送人員

7万8千人 (令和2年度 7万3千人 5千人増)

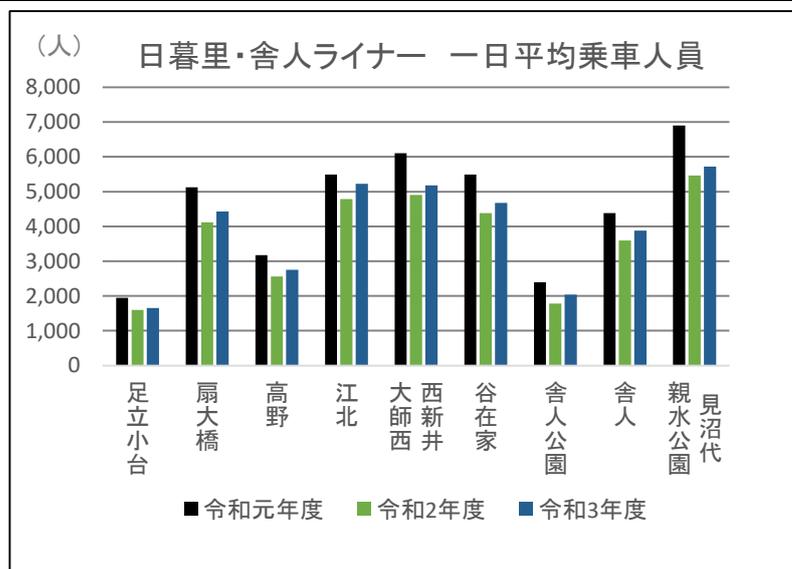
(3) 混雑率

144% (令和2年度 140% 4ポイント増)

(4) 主要駅別の一日平均乗車人員

(単位 人)

駅名	R元年度	R2年度	R3年度
足立小台	1,946	1,597	1,653
扇大橋	5,124	4,116	4,429
高野	3,173	2,560	2,750
江北	5,490	4,784	5,226
西新井大師西	6,106	4,906	5,184
谷在家	5,493	4,386	4,673
舎人公園	2,400	1,786	2,038
舎人	4,386	3,593	3,884
見沼代親水公園	6,903	5,464	5,716



※ 2(4)以外については、8月の交通網・都市基盤整備調査特別委員会にて報告済み。

問題点 今後の方針

- つくばエクスプレス沿線区市と連携し、首都圏新都市鉄道株式会社に対し、8両化事業の早期実現と、新型コロナウイルス感染症収束後を見据えた混雑対策についても、引き続き要望する。
- 日暮里・舎人ライナーについては、朝夕の混雑緩和対策及び今年度からの新型車両更新が速やか、かつ確実に進むよう東京都へ引き続き要望する。

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和4年11月15日

件名	花畑周辺地域におけるバスの試験運行について																																																																			
所管部課名	都市建設部交通対策課																																																																			
内容	<p>令和3年10月1日より運行を開始した、花畑桑袋団地と六町駅とを結ぶ社会実験バスの利用状況について報告する。</p> <p>1 利用状況（単位 人）</p> <p>(1) 1年間の延べ利用者数（月別は別紙参照 P6） 総数 87,705人 内訳は以下表のとおり。</p> <table border="1" data-bbox="416 824 1409 1010"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>運賃払い</th> <th>シルバーパス</th> <th>回数券</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1期</td> <td>19,954</td> <td>19,751</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>2期</td> <td>23,182</td> <td>22,332</td> <td>2,486</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>43,136</td> <td>42,083</td> <td>2,486</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 1期・2期比較</p> <table border="1" data-bbox="410 1055 1415 1503"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>1期 (R3.10-R4.3)</th> <th>2期 (R4.4-R4.9)</th> <th>増加率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1日あたり平均利用者数</td> <td>218.1</td> <td>262.3</td> <td>120.3%</td> </tr> <tr> <td>内数 運賃払い</td> <td>109.6</td> <td>126.7</td> <td>115.6%</td> </tr> <tr> <td>内数 シルバーパス</td> <td>108.5</td> <td>122.0</td> <td>112.4%</td> </tr> <tr> <td>内数 回数券</td> <td>—</td> <td>13.6</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>1便あたり平均利用者数</td> <td>4.33</td> <td>5.20</td> <td></td> </tr> <tr> <td>内数 運賃払い</td> <td>2.18</td> <td>2.51</td> <td></td> </tr> <tr> <td>内数 シルバーパス</td> <td>2.15</td> <td>2.42</td> <td></td> </tr> <tr> <td>内数 回数券</td> <td>—</td> <td>0.27</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>2 運行収支（単位 円）</p> <table border="1" data-bbox="410 1588 1415 1861"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>金額</th> <th>収支率計算</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行支出</td> <td>107,236,977</td> <td>89,481,327*</td> </tr> <tr> <td>運行収入</td> <td>10,245,861</td> <td>9,986,861*</td> </tr> <tr> <td>差引（区負担額）</td> <td>96,991,116</td> <td></td> </tr> <tr> <td>収支率（令和3年10月～令和4年9月） 〔本格運行への移行条件 24%〕</td> <td></td> <td>11.1%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 運行支出は車両購入費（5年均等割り）及びバス停標柱等運行準備にかかる諸経費を除き、運行収入については回数券収入の半分を除いた（使用期間が今期と来期にまたがるため）。</p>	区分	運賃払い	シルバーパス	回数券	1期	19,954	19,751	—	2期	23,182	22,332	2,486	合計	43,136	42,083	2,486	区分	1期 (R3.10-R4.3)	2期 (R4.4-R4.9)	増加率	1日あたり平均利用者数	218.1	262.3	120.3%	内数 運賃払い	109.6	126.7	115.6%	内数 シルバーパス	108.5	122.0	112.4%	内数 回数券	—	13.6	—	1便あたり平均利用者数	4.33	5.20		内数 運賃払い	2.18	2.51		内数 シルバーパス	2.15	2.42		内数 回数券	—	0.27		項目	金額	収支率計算	運行支出	107,236,977	89,481,327*	運行収入	10,245,861	9,986,861*	差引（区負担額）	96,991,116		収支率（令和3年10月～令和4年9月） 〔本格運行への移行条件 24%〕		11.1%
区分	運賃払い	シルバーパス	回数券																																																																	
1期	19,954	19,751	—																																																																	
2期	23,182	22,332	2,486																																																																	
合計	43,136	42,083	2,486																																																																	
区分	1期 (R3.10-R4.3)	2期 (R4.4-R4.9)	増加率																																																																	
1日あたり平均利用者数	218.1	262.3	120.3%																																																																	
内数 運賃払い	109.6	126.7	115.6%																																																																	
内数 シルバーパス	108.5	122.0	112.4%																																																																	
内数 回数券	—	13.6	—																																																																	
1便あたり平均利用者数	4.33	5.20																																																																		
内数 運賃払い	2.18	2.51																																																																		
内数 シルバーパス	2.15	2.42																																																																		
内数 回数券	—	0.27																																																																		
項目	金額	収支率計算																																																																		
運行支出	107,236,977	89,481,327*																																																																		
運行収入	10,245,861	9,986,861*																																																																		
差引（区負担額）	96,991,116																																																																			
収支率（令和3年10月～令和4年9月） 〔本格運行への移行条件 24%〕		11.1%																																																																		

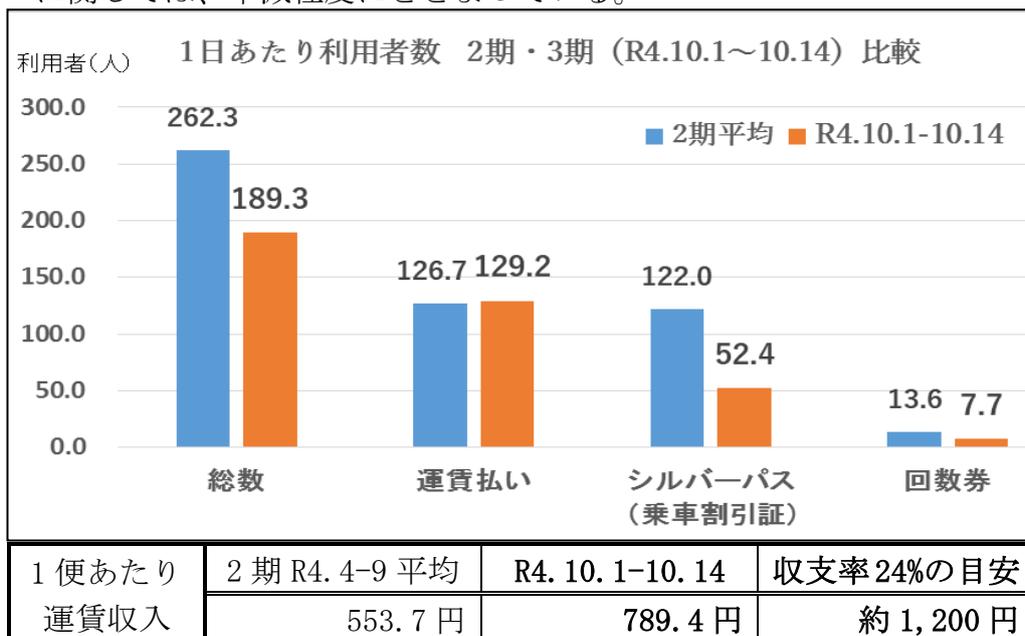
3 プンブン号の現状

(1) コミュニティバス「はるかぜ」との比較（1期・2期期間中）

	はるかぜ	プンブン号
1便あたり利用者数	12.4人	4.8人
直近の営業係数※（平均）	209.8（運賃補償除く）	1,046.6

※ 100円の収入を得るために要した費用のこと。

(2) 2期（4月～9月）・3期（10月1日～14日）利用者数比較
 運行本数は減ったものの、運賃払い利用者数に変動は見られない。
 乗車割引証の導入に伴い、大幅な減少を予想していた高齢層の利用
 に関しては、半減程度にとどまっている。



4 乗車割引証

(1) 発行数

総数 587枚（令和4年10月14日時点）

内訳）交通対策課窓口（令和4年9月20日から） 83枚

花畑地域学習センター（臨時交付） 326枚

都営花畑第四アパート第一集会所※ 178枚

※ 地元からの要望を受け、急遽令和4年9月28日に実施。

(2) その他

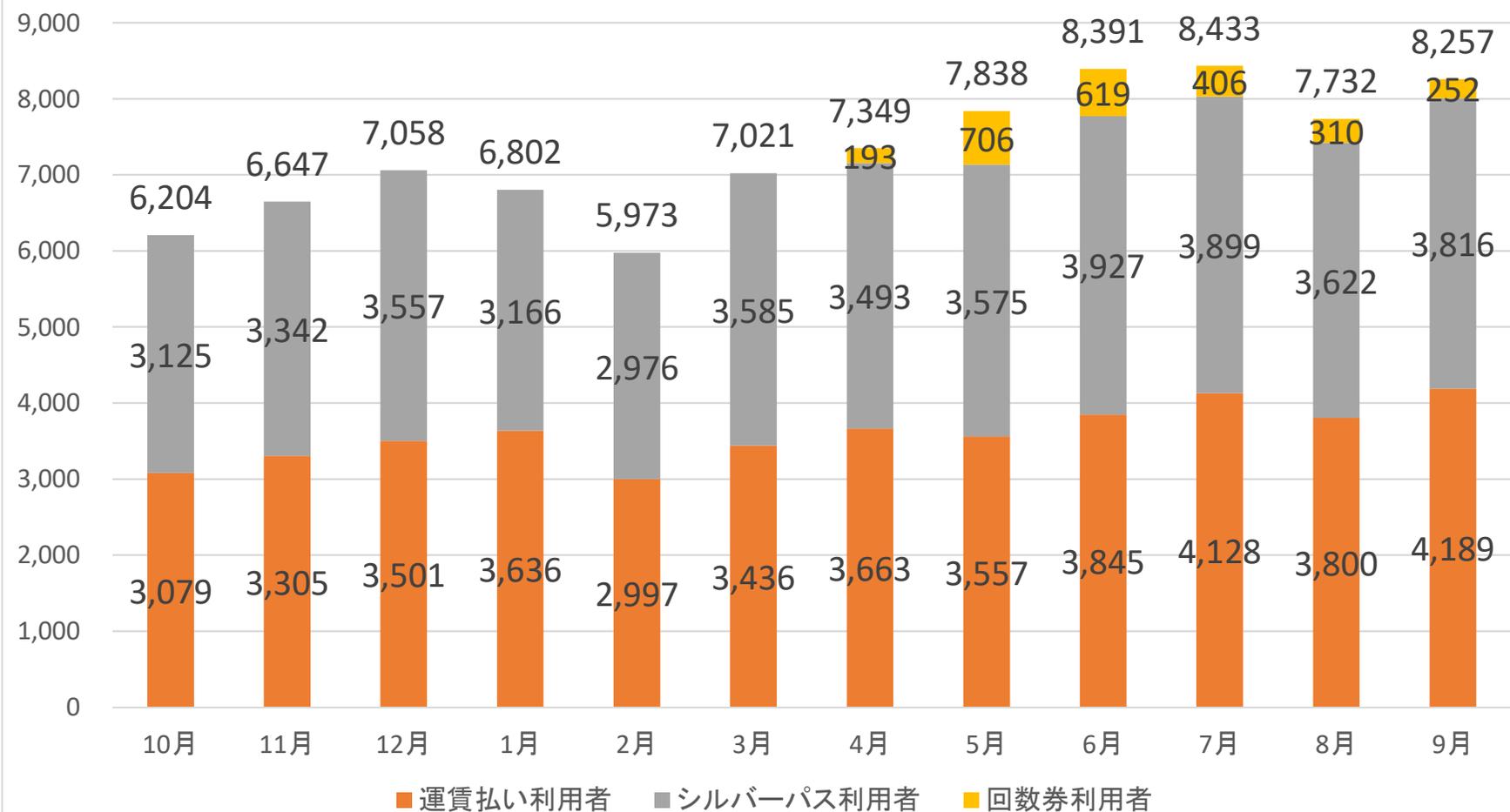
- ・ 過去のアンケート結果等を踏まえ想定していた300枚を超え、多くの方に発行できている。
- ・ 現在のところ、利用に関する大きなトラブルの報告は受けておらず、円滑にご利用いただいている。

※ 参考 コロナ禍における区内公共交通の利用指数について
 （別添資料参照）

問題点
 今後の方針

- 1 引き続き、検討ニュースや区ホームページ・SNS等を通じて、継続的に情報を発信する。
- 2 3期目の利用者の推移を注視し、収支率を確認するとともに、今後の進め方について検討する。

社会実験バス「ブンブン号」 月別利用者数推移(単位:人)

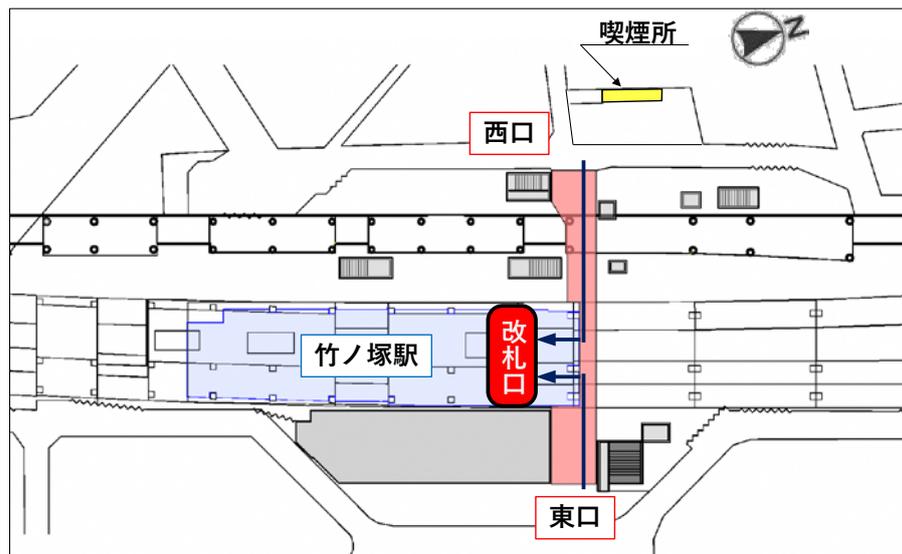


交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

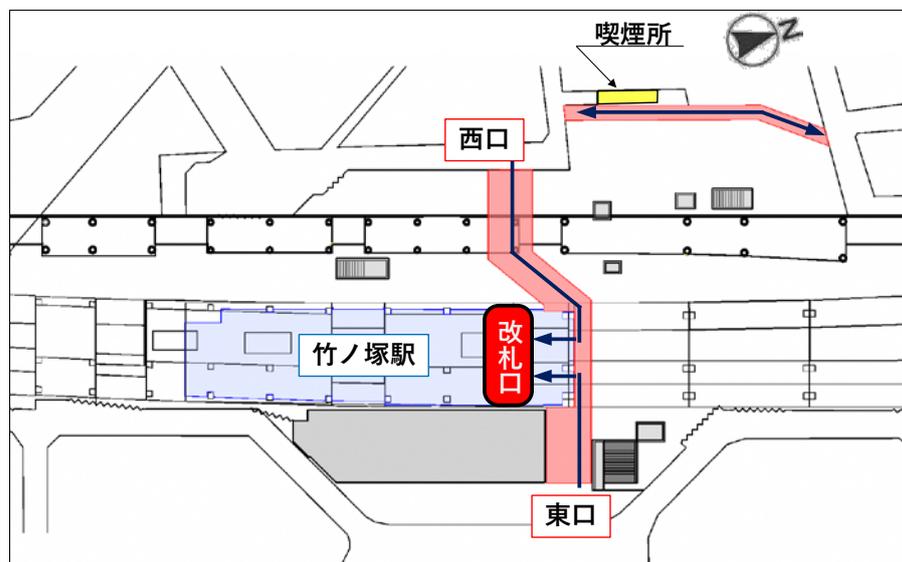
令和4年11月15日

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	鉄道立体推進室鉄道関連事業課																																								
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 竹ノ塚駅付近連続立体交差事業の全体事業費の見込みについて</p> <p>(1) 事業費見込</p> <table border="1" data-bbox="437 725 1235 831"> <thead> <tr> <th>協定額</th> <th>清算見込額</th> <th>縮減率</th> <th>縮減額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>636 億円</td> <td>598 億円</td> <td>5.9%</td> <td>38 億円</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 主な縮減理由</p> <table border="1" data-bbox="437 902 1315 1330"> <thead> <tr> <th>理由</th> <th>金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> 施工方法の工夫による減 (1) 仮設地下通路撤去範囲の変更 (2) 支障物撤去数量の変更 (3) 特殊工法から一般工法への変更 (4) 踏切制御機器移設等の見直し (5) 夜間施工から昼間施工への変更 </td> <td>17 億円</td> </tr> <tr> <td>落札差額による減</td> <td>14 億円</td> </tr> <tr> <td>材料の再利用による減</td> <td>5 億円</td> </tr> </tbody> </table> <p>(3) 負担額見込 (概算)</p> <table border="1" data-bbox="437 1402 1240 1704"> <thead> <tr> <th></th> <th>協定額</th> <th>清算見込額</th> <th>縮減額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>足立区</td> <td>131 億円</td> <td>124 億円</td> <td>7 億円</td> </tr> <tr> <td>国</td> <td>286 億円</td> <td>268 億円</td> <td>18 億円</td> </tr> <tr> <td>東京都</td> <td>117 億円</td> <td>110 億円</td> <td>7 億円</td> </tr> <tr> <td>東武鉄道</td> <td>102 億円</td> <td>96 億円</td> <td>6 億円</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>636 億円</td> <td>598 億円</td> <td>38 億円</td> </tr> </tbody> </table> <p>2 竹ノ塚駅西口から改札口までの通路切り替えについて</p> <p>(1) 切り替え概要 工事の進捗に伴い、竹ノ塚駅西口から改札口への歩行者通路を切り替える。</p> <p>(2) 切り替え日 令和4年11月17日(木)深夜</p>	協定額	清算見込額	縮減率	縮減額	636 億円	598 億円	5.9%	38 億円	理由	金額	施工方法の工夫による減 (1) 仮設地下通路撤去範囲の変更 (2) 支障物撤去数量の変更 (3) 特殊工法から一般工法への変更 (4) 踏切制御機器移設等の見直し (5) 夜間施工から昼間施工への変更	17 億円	落札差額による減	14 億円	材料の再利用による減	5 億円		協定額	清算見込額	縮減額	足立区	131 億円	124 億円	7 億円	国	286 億円	268 億円	18 億円	東京都	117 億円	110 億円	7 億円	東武鉄道	102 億円	96 億円	6 億円	合計	636 億円	598 億円	38 億円
協定額	清算見込額	縮減率	縮減額																																						
636 億円	598 億円	5.9%	38 億円																																						
理由	金額																																								
施工方法の工夫による減 (1) 仮設地下通路撤去範囲の変更 (2) 支障物撤去数量の変更 (3) 特殊工法から一般工法への変更 (4) 踏切制御機器移設等の見直し (5) 夜間施工から昼間施工への変更	17 億円																																								
落札差額による減	14 億円																																								
材料の再利用による減	5 億円																																								
	協定額	清算見込額	縮減額																																						
足立区	131 億円	124 億円	7 億円																																						
国	286 億円	268 億円	18 億円																																						
東京都	117 億円	110 億円	7 億円																																						
東武鉄道	102 億円	96 億円	6 億円																																						
合計	636 億円	598 億円	38 億円																																						

(3) 切り替え平面図



現 状



変更後

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。

交通網・都市基盤整備調査特別委員会報告資料

令和4年11月15日

件名	有楽町線（地下鉄8号線）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	鉄道立体推進室鉄道関連事業課
内容	<p>有楽町線（地下鉄8号線）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 計画線沿線の関係自治体との連携状況について</p> <p>地下鉄8号線（押上～野田市）延伸の計画線沿線の自治体との連携を促進するため、地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会が開催した「第36回東京直結鉄道 建設・誘致促進大会 総決起大会」に参加したので報告する。</p> <p>(1) 日時 令和4年10月15日（土） 午後1時～午後4時</p> <p>(2) 場所 野田ガスホール（野田市文化会館）</p> <p>(3) 内容 ア 式典 イ 記念事業</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>※ 地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会 発足 昭和59年1月 構成 草加市、越谷市、八潮市、吉川市、松伏町 野田市、下妻市、常総市、筑西市、坂東市、八千代市</p> </div>
問題点 今後の方針	<p>1 区内延伸に向けて、引き続き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。</p> <p>2 引き続き、PR活動を強化し地域機運の醸成を図っていく。</p>