

総合交通対策調査特別委員会 報 告 資 料

令和 7 年 3 月 1 4 日

報告事項件名	頁
(1) 【追加】シェアサイクル事業の本格実施移行について	2
(2) 足立区総合自転車対策業務委託（竹の塚・西新井地区）の 公募型プロポーザルによる事業者の特定結果について	7
(3) 足立区地域公共交通計画の策定状況について	1 4
(4) 足立区デマンドタクシー（足タク）の本格運行について	2 9
(5) 常東地区における地域内交通の検討状況について	3 2
(6) 花畑地区における地域内交通の検討状況について	3 6
(7) 他区のデマンドタクシー実証実験等の視察結果について	4 1
(8) 北綾瀬駅前交通広場へのバス路線の乗入れ予定について	4 3
(9) 東京都スマートサービス実装促進プロジェクトの取組みについて	4 5
(10) 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	4 7
(11) 綾瀬駅東口駅前交通広場の交通開放状況について	4 9

(都市建設部)

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和7年3月14日

件 名	【追加】シェアサイクル事業の本格実施移行について
所管部課名	都市建設部交通対策課 都市建設部駐輪場対策担当課
内 容	令和2年1月から開始したシェアサイクル事業の実証実験を令和7年3月31日で終了とし、本格実施へ移行するため報告する。 1 本格実施への移行 (1) 移行理由 - ア 目標のステーション数を達成し利用者数が増え、利用者アンケートの満足度も高いため（約8割が満足）。 - イ 区内全域で利用回数が増加しており、ステーションを整備することでさらなる利用増が見込まれたため。 - ウ 本格実施に移行した場合、災害発生時の自転車やバッテリーの貸与、交通安全教室などのイベントへ事業者の協力が見込まれるため。 - エ 公有地の無償貸付以外に区の費用負担がないため。 (メンテナンスや民有地の賃借料などの支払いはすべて事業者負担) (2) 移行時期 令和7年4月1日（予定） (3) 移行後の事業者 - ア 実証実験協力事業者のOpen Street株式会社と新たに協定を締結。 - イ その他の事業者についても、実証実験協力事業者と同様の条件を付したうえで、新規事業者の募集を行い、条件に合致する事業者と協定締結に向けて協議する。 (4) 移行後の留意点 - ア 引き続き、区との共同事業として位置付ける。 - イ 区が実施する自転車の交通安全に関する普及啓発や周知への協力について新たに協定に盛り込む。 - ウ 公有地については、実証実験期間と同様に使用料を無償とする。 - エ 電動キックボードや電動サイクルなどの特定小型原動機付自転車はいまだ交通ルールの浸透や走行環境整備に課題があるため、公有地のステーションについては自転車専用とし配置しないこととする。 - オ 災害時の自転車利用やバッテリーからの給電等について、協定締結事業者と協議する。

(5) 今後の展開について

ア ステーションは当初1㎢あたり4か所を目標とし区全体では目標の212か所を超えたが、地域によって偏りがあるため、1㎢あたり4か所を満たしていない地域に重点的に増やす。

イ 稼働率の分析や利用者へのアンケートによって、ステーションの新設やラック増設の需要が高い地域に重点的に増やす。

ウ 新設する公共施設にもステーションを設置できるよう設計前から各所管に働きかける。ルール化についても並行して検討する。

2 実証実験概要（参考）

(1) 事業者名

Open Street 株式会社（ハローサイクリング）

（令和元年12月6日 足立区シェアサイクル事業実証実事業者選定委員会において選定）

(2) 実証実験期間 令和2年1月24日～令和7年3月31日

目標の212ステーションに達しなかったため期間中2度期間の延長を行った。

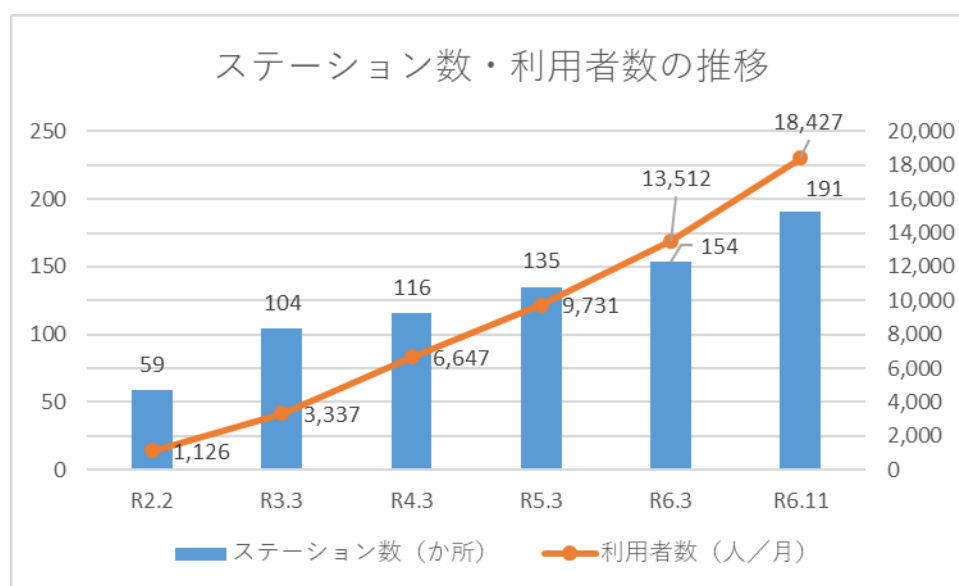
(3) ステーション設置のために公有地61か所（令和7年2月現在）を無償貸付。

(4) メンテナンスや民有地の賃借料などの支払いはすべて事業者負担。

(5) ステーションの整備状況（令和7年2月14日現在）

ステーション数 215か所（目標212か所）別紙 P6参照

(6) ステーション数・利用者数の推移（令和2年2月～令和6年11月）
令和2年2月に比べ令和6年11月時点のステーション数は3.2倍になり、利用者数は16.3倍となった。ステーション数が増えることで利用者数が大きく伸びている。



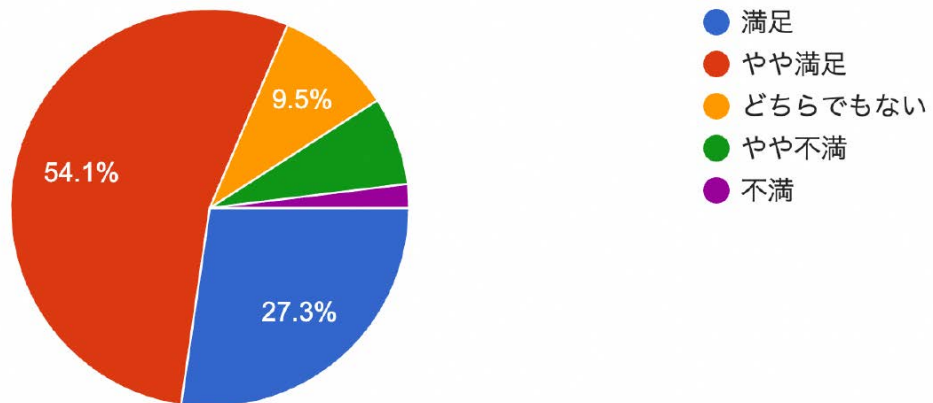
(7) 利用者の声

令和6年3月から4月にかけて利用者に実施したアンケートで以下の結果が得られた。

ア シェアサイクル全体への評価

満足、やや満足で80%以上となっており利用者の満足度が高い。

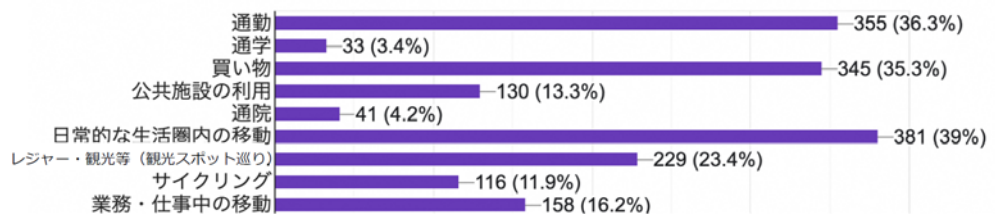
不満、やや不満については、ステーションが満車で返却できなかったという声や、ステーション数の更なる増加を望む声が多かった。



イ シェアサイクルの主な利用目的

生活圏内の移動、通勤、買い物に多く利用されており、日常的な交通手段として多く利用されていることが分かった。

978件の回答



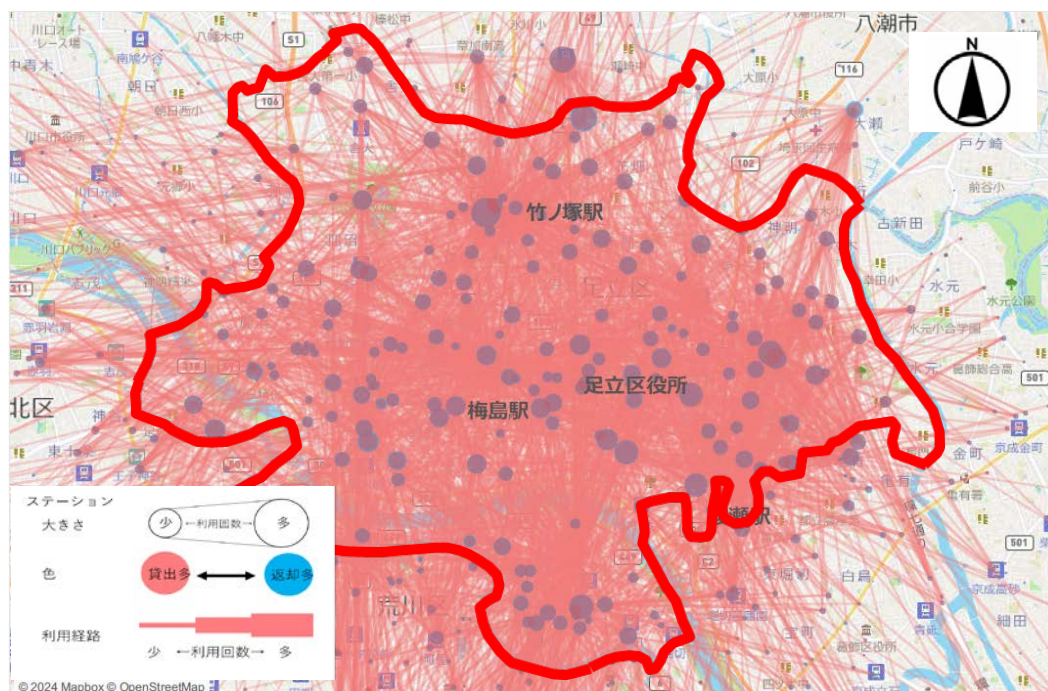
その他回答例

- ・終電・終バス後の移動
- ・公共交通機関に乗れなかったとき
- ・知人・友人宅への移動時
- ・帰省・自宅への移動時

「日常的な生活圏内の移動」が約4割。
また「通勤」「買い物」の利用も全体の3割を超えた。

(8) 貸出返却経路マップ（令和6年11月）

竹ノ塚駅、綾瀬駅、西新井駅、綾瀬駅など主要駅での利用が多い。
区外への利用や東西を繋ぐ交通手段としても多く利用されている。



利用経路別では、「谷塚駅東口～文教大学あだちキャンパス」間が最も多く利用されており、次いで「西新井駅西口～西新井駅西口」、「六町駅～六町駅」と駅で借りて同じステーションに返す利用が多くなっている。

(9) 貸出回数の多いステーション（令和6年11月実績）

No	貸出ステーション名	貸出回数	貸出者数	ラック数
1	西新井駅西口	2,160	1,248	58
2	セブンイレブン 足立綾瀬2丁目店	1,660	959	12
3	六町駅	1,636	801	22
4	旅館福水前	1,441	900	24
5	竹の塚第5公園	1,284	725	14
6	セブンイレブン 足立竹ノ塚駅西店	876	521	13
7	セブンイレブン 足立谷中4丁目店	606	369	5
8	文教大学あだちキャンパス	599	232	116
9	ボーダレスハウス北千住2	597	422	6
10	青井駅	558	300	5

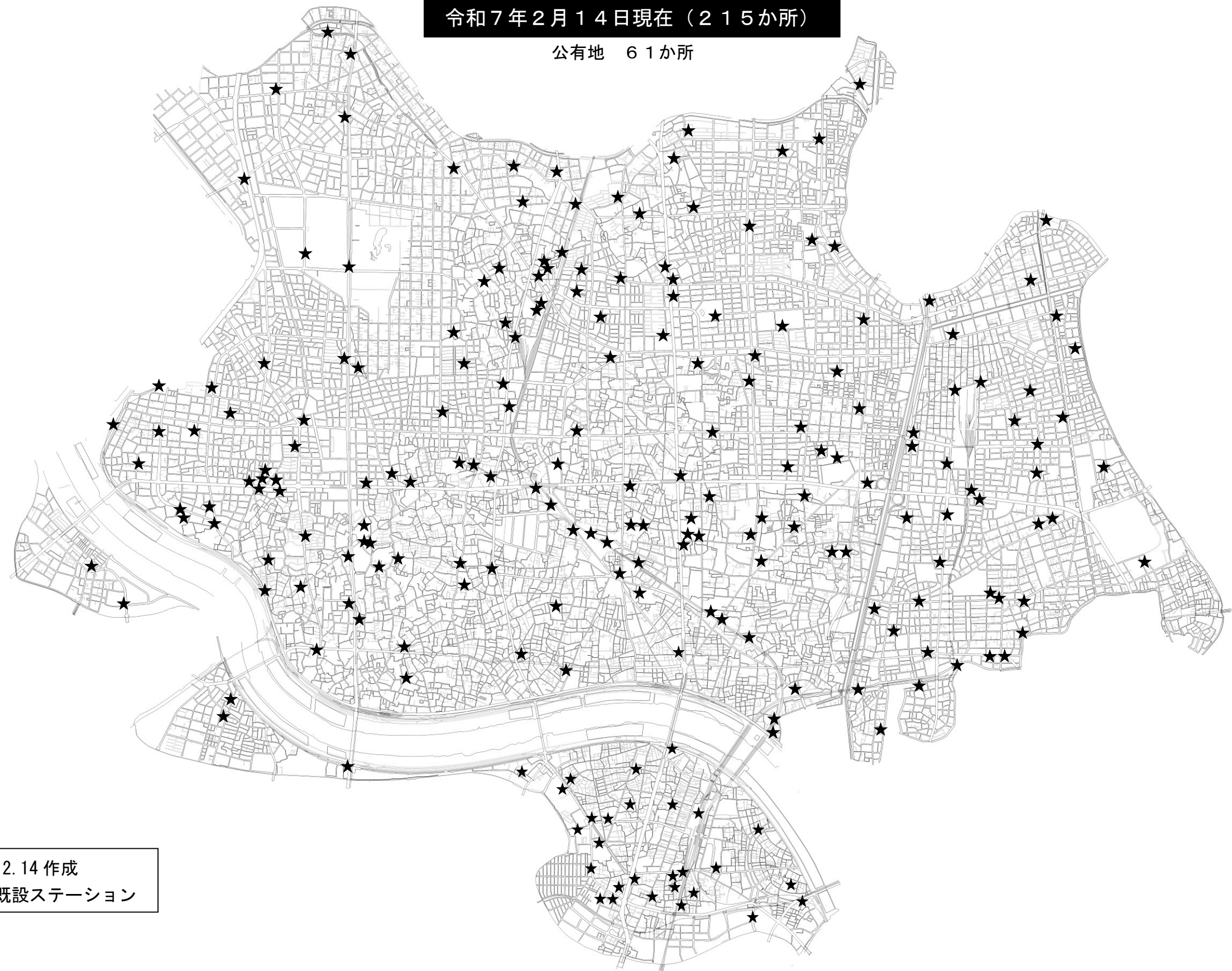
(10) その他

休止中の「あだちゃり（1日利用）」と、継続しているが需要が減少した「レンタサイクル（1か月利用）」は周知期間を設け廃止する。



シェアサイクルステーション配置図
令和7年2月14日現在（215か所）

公有地 61か所



2025. 2. 14 作成
★ 既設ステーション

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和 7 年 3 月 1 4 日

件 名	足立区総合自転車対策業務委託（竹の塚・西新井地区）の公募型プロポーザルによる事業者の特定結果について												
所管部課名	都市建設部交通対策課												
内 容	足立区総合自転車対策業務委託（竹の塚・西新井地区）プロポーザル選定委員会における審査の結果、以下の事業者を契約の相手方として特定したので、以下のとおり報告する。 1 業務名 足立区総合自転車対策業務委託（竹の塚・西新井地区） 2 業務の概要 （１）目的 本委託は、自転車駐車場の運営、放置自転車の撤去・移送業務、移送所での撤去自転車返還業務等の委託を一本化し、放置自転車に対する指導に加え自転車駐車場への誘導を強化し、放置自転車の減少と自転車駐車場利用率及びサービスの向上を図る。 （２）内容 ア 自転車駐車場管理・運営業務（１２か所） ※ 地図は別紙１、２ P 1 0 ～ 1 1 参照 <table border="1"> <tr> <td>① 竹の塚東A棟</td><td>⑦ 西新井南</td></tr> <tr> <td>② 竹の塚東B棟</td><td>⑧ 西新井栄町</td></tr> <tr> <td>③ 竹の塚南</td><td>⑨ 西新井</td></tr> <tr> <td>④ 竹の塚西</td><td>⑩ 大師前</td></tr> <tr> <td>⑤ 竹ノ塚駅東口</td><td>⑪ 西新井東</td></tr> <tr> <td>⑥ 竹ノ塚駅東口駅前広場</td><td>⑫ 西新井西</td></tr> </table> イ 放置自転車の街頭指導・撤去・運搬業務（３駅） 竹ノ塚駅、西新井駅、大師前駅 ウ 移送所の管理・運営業務（１か所） 竹の塚移送所 3 特定した相手方 （１）事業者名 株式会社ソーリン（代表取締役 野村 一也） （２）所在地 足立区六町四丁目 1 2 番 2 5 号	① 竹の塚東A棟	⑦ 西新井南	② 竹の塚東B棟	⑧ 西新井栄町	③ 竹の塚南	⑨ 西新井	④ 竹の塚西	⑩ 大師前	⑤ 竹ノ塚駅東口	⑪ 西新井東	⑥ 竹ノ塚駅東口駅前広場	⑫ 西新井西
① 竹の塚東A棟	⑦ 西新井南												
② 竹の塚東B棟	⑧ 西新井栄町												
③ 竹の塚南	⑨ 西新井												
④ 竹の塚西	⑩ 大師前												
⑤ 竹ノ塚駅東口	⑪ 西新井東												
⑥ 竹ノ塚駅東口駅前広場	⑫ 西新井西												

4 申込事業者数

1 事業者

5 現在の受託者

株式会社ソーリン

6 提案価格

1 億 6, 9 9 2 万 8, 9 8 8 円 (税込)

7 業務期間

令和 7 年 4 月 1 日～令和 8 年 3 月 3 1 日

※ 履行状況が良好な場合に限り、最長 2 回まで（令和 1 0 年 3 月 3 1 日まで）契約を更新することができる。

8 特筆すべき提案概要、評価した理由・ポイント

- (1) 放置禁止通知や撤去通知等がユーザーのスマートフォンに届くようなアプリの運用を行う。これにより放置時間の短縮を図り、放置台数の減少を目指す。
- (2) 民間コインパーキングの一部を借り上げた自転車駐車を、買い物客が集中する商店街に設置することで、短時間放置自転車を防止する。

上記提案内容をふまえ、仕様書の協議を行い、令和 7 年度の契約を締結する。

9 特定までの経緯

- (1) 公募期間 令和 6 年 1 0 月 1 5 日～令和 6 年 1 0 月 2 9 日

- (2) 選定委員会

ア 委員会開催状況

	開催日	内 容	審査事業者数
第 1 回	令和6年10月1日	選定方法や評価項目等の確認	—
第 2 回	令和6年12月9日	第一次選考(提案書提出者の選定：書類審査)	1 事業者
第 3 回	令和7年2月3日	第二次選考（事業者の特定：プレゼンテーション、ヒアリング）	1 事業者

イ 委員構成（計５名）

種別	氏 名	役 職 等
学識経験者 (有識者含む)	高田 和幸 【委員長】	東京電機大学理工学部教授
	板谷 和也	流通経済大学経済学部教授
	五十嵐 恵美	株式会社五十嵐恵美不動産鑑定事務所 代表取締役
区 民	上野 須美代	まちづくり推進委員
区職員	上野 衣知子	中部地区まちづくり担当課長

ウ 審査項目及び審査結果

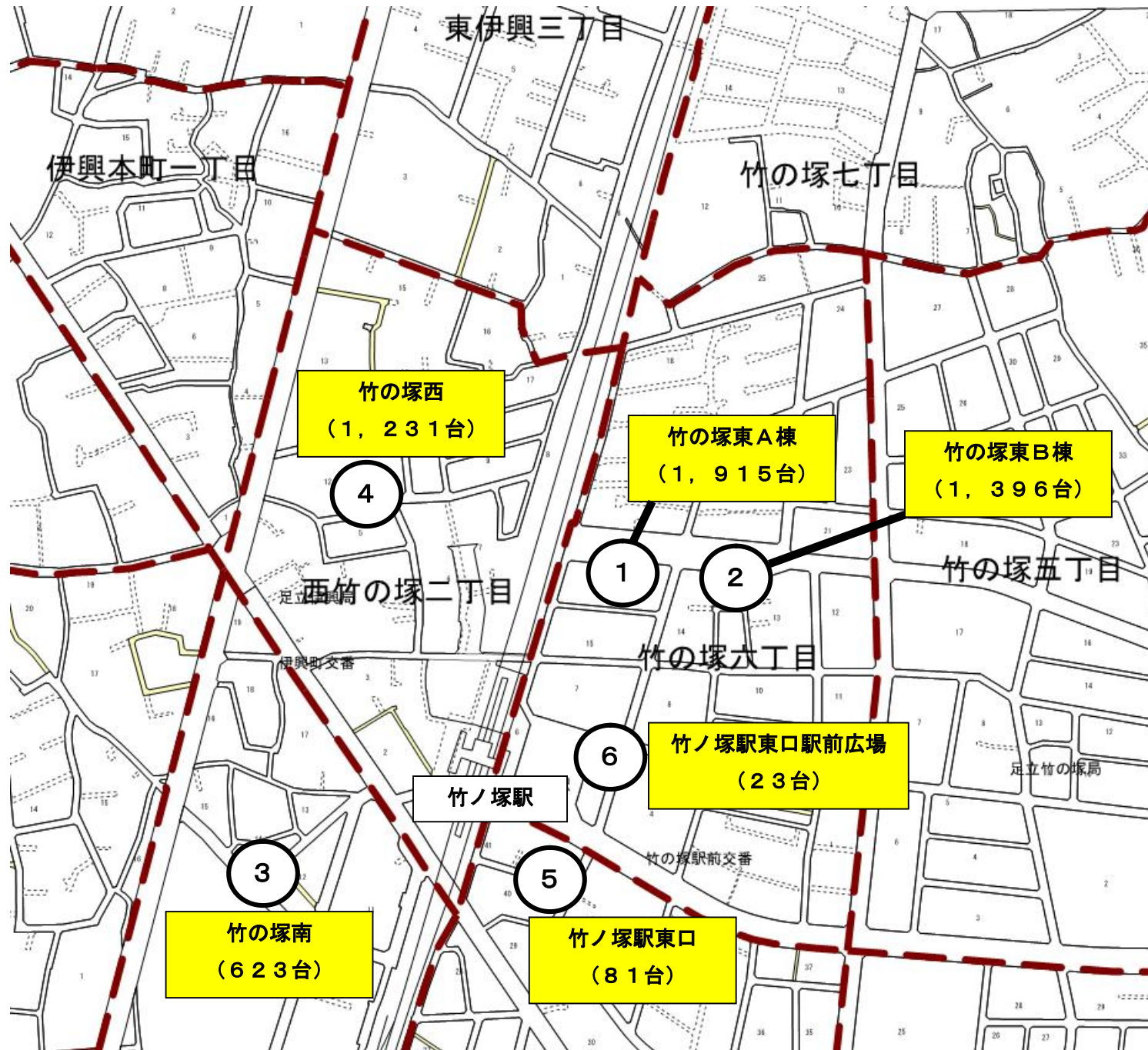
別紙３「足立区総合自転車対策業務委託（竹の塚・西新井地区）提案書提出者選定結果（第一次）」及び別紙４「足立区総合自転車対策業務委託（竹の塚・西新井地区）提案書特定者選定結果（第二次）」のとおり P 1 2～1 3 参照

10 今後のスケジュール

- （１）令和７年３月上旬 契約請求
- （２）令和７年４月１日 業務開始

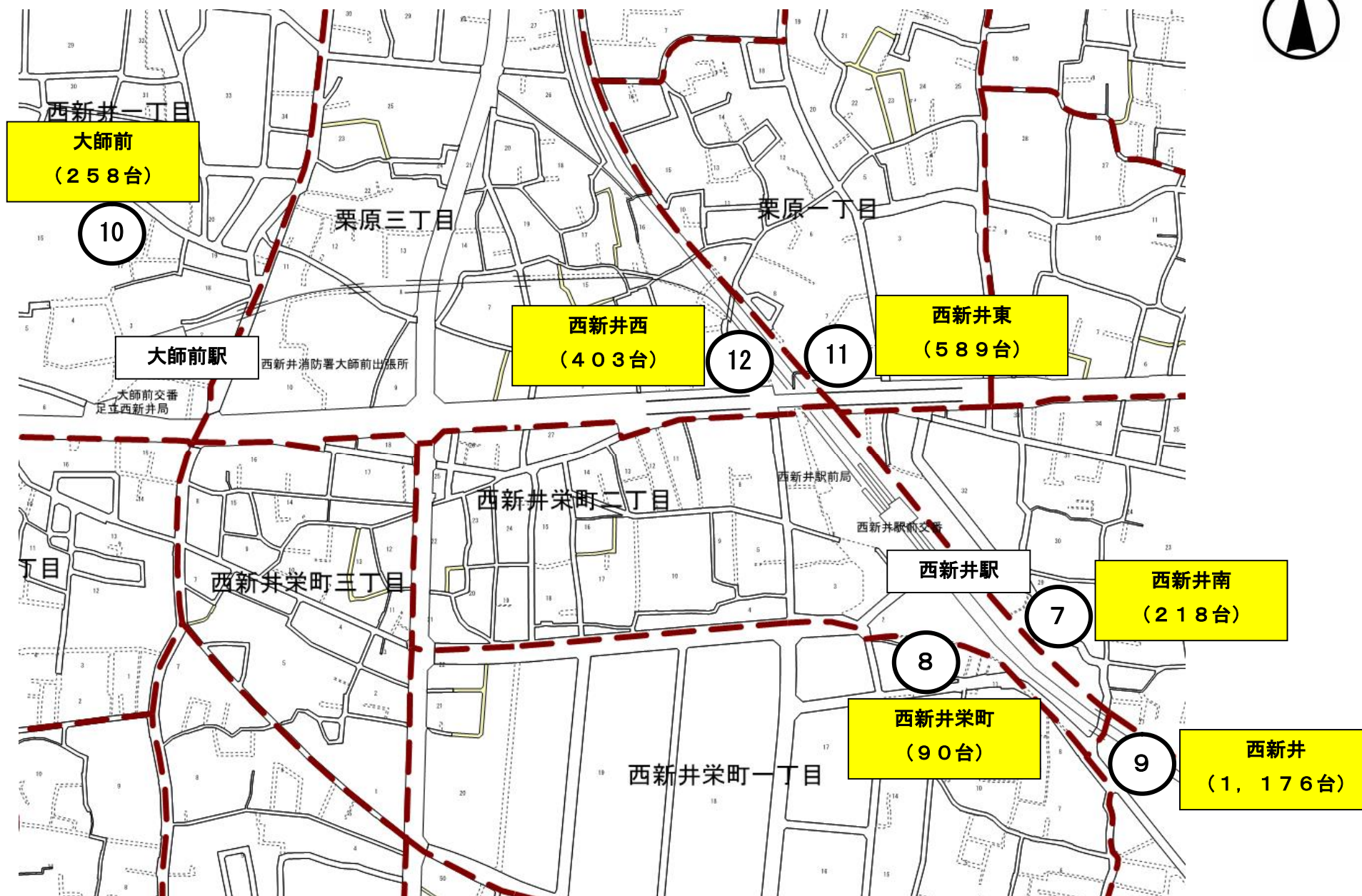


竹の塚地区自転車駐車場



※ () 内は収容台数

西新井地区自転車駐車場



	評価項目	評価の視点	指標	評価配分	株式会社ソーリン
1	経営状況	事業者の経営基盤が安定しているか、 経営状況は良好か	資本金 売上高 財務諸表等	50	40
2	事業者の方針	当業務に対する取組み意欲、見識、 社会的貢献はあるか	業務目的に対する取組み ISO14001等の有無	50	46
3	配置予定者の 業務執行技術力	自転車駐車場管理業務を責任者として 遂行するにあたり、必要な知識、経験 を有しているか	配置予定の業務遂行責任者の 経験の有無とその年数	50	50
		放置自転車対策業務を責任者として遂 行するにあたり、必要な知識、経験を 有しているか	配置予定の業務遂行責任者の 経験の有無とその年数	50	50
		移送所管理業務を責任者として遂行す るにあたり、必要な知識、経験を有して いるか	配置予定の業務遂行責任者の 経験の有無とその年数	50	50
4	受託者の 業務執行技術力	自転車駐車場管理業務の履行実績	実績数	50	50
		放置自転車対策業務の履行実績	実績数	50	50
		移送所管理業務の履行実績	実績数	50	50
5	専任性	統括責任者、副統括責任者の従事予 定業務	従事予定業務数	50	50
6	地域精通度	業務対象エリアの特殊情報に熟知して いるか	業務の履行実績とその内容	50	50
合 計				500	486

	評価項目	評価の視点	指標	評価配分	株式会社ソーリン
1	事業者の 経営方針	経営理念・方針は妥当か	具体性 妥当性 内容	20	20
		区民へのコミュニケーション能力はあるか	的確性 論理性	20	20
2	人員体制	業務実施体制、延べ人数	適切性	20	17
3	自転車駐車場 管理・運営	運営体制及び窓口業務の実施手順は妥当か	具体性 適切性 内容	30	27
		問合せ・苦情対応等の内容は具体的且つ適切か	具体性 適切性 内容	20	19
		個人情報の取扱いは適切か	具体性 適切性 内容	20	19
4	放置自転車 対策	運営体制及び業務の実施手順は妥当か	具体性 適切性 内容	30	27
		放置自転車減少方策及び撤去活動の提案内容は具体的且つ適切か	具体性 適切性 内容	30	25
		店舗前駐輪対策についての提案内容は具体的且つ適切か	具体性 適切性 内容	20	17
		提案内容を実施する手法は妥当か	妥当性	20	18
		午後6時以降の対策については適切か	具体性 適切性 内容	30	24
5	移送所 管理・運営	運営体制及び窓口業務の実施手順は妥当か	具体性 適切性 内容	30	25
		問合せ・苦情対応等の内容は具体的且つ適切か	具体性 適切性 内容	20	18
		個人情報の取扱いは適切か	具体性 適切性 内容	20	18
6	経費	見積価格と内訳の妥当性	提案限度 価格に対 する見積 価格	20	10
		経費対策は適切か 収入率向上策は適切か	適切性	30	24
7	従事者育成	接遇等の研修について、効果的な提案がされているか	具体性 適切性 内容	20	20
8	緊急時の体制	緊急時(営業時間外含む)の連絡体制・対応システムについて具体的な提案がされているか	具体性 適切性	30	28
9	地域貢献度	区内の雇用及び地域経済へ貢献しているか	具体性 適切性	20	5
10	盗難対策	自転車盗難対策の提案がされているか	具体性 適切性	20	17
11	新たな取組	業務に対する新たな提案がされているか	独創性 具体性	30	23
小 計(A)				500	421
区内事業者への加 点(B)		施設を管理運営するにあたり、区内経済活性化に寄与し、区内における雇用が確保されるか		25	19
上記の視点から、区内事業者に対して小計(A)の割合加 点(B)を行う。					
区内に本店があり、業務区域が区内である場合: +5% 区内に本店があり、業務区域が区外である場合: +4% 区内に支店があり、業務区域が区内である場合: +3% 区内に支店があり、業務区域が区外である場合: +2%					
※小数点以下は切り捨てとする。					
最終評価(A+B)				525	440

※加算(B)については、各委員の小計(A)ごとに端数処理している

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和7年3月14日

件 名	足立区地域公共交通計画の策定状況について																							
所管部課名	交通対策担当部新たな交通担当課 都市建設部交通対策課																							
内 容	足立区地域公共交通活性化協議会（以下「活性化協議会」という。）における地域公共交通計画の検討状況等について、以下のとおり報告する。																							
	1 パブリックコメントの実施結果について																							
	(1) 実施期間 令和7年1月14日（火）～令和7年2月14日（金）																							
	(2) 意見提出数（別添資料1 参照） 485件（313名）																							
	(3) 意見の構成																							
	<table><tr><th>内容</th><th>件数</th></tr><tr><td>第1章 計画の概要</td><td>0</td></tr><tr><td>第2章 公共交通をとりまく社会情勢と足立区の現状</td><td>289</td></tr><tr><td>第3章 計画目標等の設定に向けた検討</td><td>2</td></tr><tr><td>第4章 目指すべき将来像と計画の方針・目標</td><td>0</td></tr><tr><td>第5章 数値指標</td><td>0</td></tr><tr><td>第6章 目標達成のための取組み</td><td>106</td></tr><tr><td>第7章 取組み体制・達成状況の評価</td><td>0</td></tr><tr><td>計画全体に関すること</td><td>26</td></tr><tr><td>その他</td><td>62</td></tr><tr><td>合計</td><td>485</td></tr></table>		内容	件数	第1章 計画の概要	0	第2章 公共交通をとりまく社会情勢と足立区の現状	289	第3章 計画目標等の設定に向けた検討	2	第4章 目指すべき将来像と計画の方針・目標	0	第5章 数値指標	0	第6章 目標達成のための取組み	106	第7章 取組み体制・達成状況の評価	0	計画全体に関すること	26	その他	62	合計	485
	内容	件数																						
	第1章 計画の概要	0																						
	第2章 公共交通をとりまく社会情勢と足立区の現状	289																						
	第3章 計画目標等の設定に向けた検討	2																						
第4章 目指すべき将来像と計画の方針・目標	0																							
第5章 数値指標	0																							
第6章 目標達成のための取組み	106																							
第7章 取組み体制・達成状況の評価	0																							
計画全体に関すること	26																							
その他	62																							
合計	485																							
(4) 意見の概要と意見に対する区の考え方 別紙（P16～28 参照）のとおりに																								
(5) 計画への主な反映内容（別添資料2 参照）																								
<table><tr><td colspan="2"></td><th>内容</th></tr><tr><td rowspan="2">ア</td><td>意見</td><td>自転車レーンやシェアサイクルなどの自転車施策、交通マナーなどの交通安全対策への意見全般</td></tr><tr><td>反映</td><td>これまでの「足立区総合交通計画」とは異なり、法定計画である地域公共交通計画は公共交通を主な対象としているため、「足立区自転車活用推進計画」や「第11次足立区交通安全計画」等の他の分野別計画との連携が分かりやすいように修正する。</td></tr></table>				内容	ア	意見	自転車レーンやシェアサイクルなどの自転車施策、交通マナーなどの交通安全対策への意見全般	反映	これまでの「足立区総合交通計画」とは異なり、法定計画である地域公共交通計画は公共交通を主な対象としているため、「足立区自転車活用推進計画」や「第11次足立区交通安全計画」等の他の分野別計画との連携が分かりやすいように修正する。															
		内容																						
ア	意見	自転車レーンやシェアサイクルなどの自転車施策、交通マナーなどの交通安全対策への意見全般																						
	反映	これまでの「足立区総合交通計画」とは異なり、法定計画である地域公共交通計画は公共交通を主な対象としているため、「足立区自転車活用推進計画」や「第11次足立区交通安全計画」等の他の分野別計画との連携が分かりやすいように修正する。																						

		内容
イ	意見	日暮里・舎人ライナーの混雑解消に関する意見全般
	反映	令和7年1月24日に東京都交通局長へ要望書を提出した内容を直近の区の実践として追記。
ウ	意見	花畑周辺地域の「ブンブン号」に関する意見全般
	反映	運行終了後の花畑地域における新たな交通手段の導入の実践に関する記載を追記。
エ	意見	入谷・鹿浜地区のデマンドタクシー「足タク」の実験内容及び検証結果に関する意見全般
	反映	最新の検証実験の利用状況や本格運行への移行基準に対する検証結果等を追記。
オ	意見	公共交通サービス水準の設定根拠と数値指標の設定根拠を分かりやすいようにしてほしい
	反映	計画本編に設定根拠を分かりやすく追記するとともに、別途資料編に設定根拠の解説を記載。

2 第4回活性化協議会の開催について

(1) 開催予定日時

令和7年3月18日（火）午前10時から

(2) 開催場所

足立区役所 庁舎ホール

(3) 主な議題

ア パブリックコメントで挙げられた意見とその反映点について

イ 足立区地域公共交通計画の策定について

ウ 花畑地域及び常東地区における検証実験の実施について

3 今後のスケジュール

第4回活性化協議会において計画策定の議決が得られた際は、速やかに公表のうえ、令和7年度から計画に位置付けた各施策を交通事業者等と連携しながら推進していく。

「足立区地域公共交通計画（案）」に対する区民等の意見の概要と区の方考え方

別 紙

いただいた意見を分類・要点整理しています。意見の全文は別添資料「全文一覧」に掲載しています

No	意見の概要	区の方考え方	全文一覧 参照番号
第2章 2.2.4 バス			
1	路線バスやコミュニティバス「はるかぜ」の新規路線整備や増便等を実施して欲しい。(類似意見 104 件)	少子高齢化の進行により、今後も交通の担い手は減っていくことが予想されています。バス運転士の時間外労働時間の制限や休息時間確保等の労働基準の見直しといった働き方改革への対応が進み、その結果、新規バス路線の整備や大幅な増便は難しい状況となっています。 そのため、本計画（案）では、第6章に定める取組の実施により、限られた人的資源を効率的に活用するとともに、担い手の多様化を図っていくことで公共交通サービスレベルの低下を最小限に食い止めることを数値指標として、持続可能な公共交通の実現に取り組んでいきます。	1, 4, 11, 13 15, 16, 17, 18 21, 22, 24, 27 28, 32, 33, 35 37, 38, 42, 43 44, 45, 47, 51 52, 58, 59, 61 63, 74, 84, 89 90, 97, 104 105, 106, 109 113, 115, 120 122, 123, 126 127, 132, 134 143, 144, 149 153, 154, 155 161, 162, 169 175, 179, 182 186, 187, 188 191, 192, 196

No	意見の概要	区の考え方	全文一覧 参照番号
			199, 201, 202 215, 216, 219 221, 227, 230 231, 232, 233 235, 236, 239 240, 241, 252 253, 255, 256 259, 260, 261 263, 269, 281 284, 286, 288 289, 292, 293 294, 295, 300 304, 309, 311
2	路線バスやコミュニティバス「はるかぜ」を廃止しないで欲しい。路線バスやコミュニティバスの廃止路線、花畑地域での社会実験バス「ブンブン号」を復活させて欲しい。(類似意見 94 件)	1 の理由から、廃止路線の復活は難しい状況です。バス路線が廃止となった地域を優先的に、本計画(案)の取組 8 に位置付けている地域内交通導入サポート制度の説明を行い、交通に不便を感じている地域が早期に新たな交通手段導入の検討を進められるよう、支援していきます。 令和 6 年 3 月にバスが運行終了となった常東地区や花畑地域では地域内交通導入サポート制度のモデル地区として、新たな交通手段の実証実験を令和 7 年夏頃から開始する予定です。 計画(案)第 2 章 2.4.1「公共交通不便地域に対す	8, 10, 24, 20 39, 36, 54, 60 62, 64, 65, 66 68, 69, 70, 71 72, 74, 75, 77 82, 85, 88, 90 92, 93, 95, 99 100, 102, 103 107, 117, 118 119, 124, 125 128, 130, 131

No	意見の概要	区の考え方	全文一覧 参照番号
		<u>る取組み」において、花畑地域における取組みを追記します。</u>	137, 151, 152 158, 164, 166 170, 172, 178 181, 184, 185 190, 197, 204 210, 211, 217 220, 223, 224 226, 227, 228 229, 240, 241 242, 243, 244 246, 251, 257 258, 262, 264 265, 268, 271 272, 278, 284 287, 293, 294 295, 298, 299 301, 303, 305 307, 308, 310
3	バス以外の新たな交通手段でもシルバーパスが使えるようにして欲しい。シルバーパスを申請しやすくして欲しい等シルバーパスの運用に関するご要望。（類似意見 8 件）	東京都シルバーパスは東京都の条例施行規則で定められている路線のみの利用となっており、それ以外の交通手段では利用することができません。 申請方法等のご意見につきましては、東京都シルバーパス制度を実施している社団法人東京バス協会に共有させていただきます。	28, 41, 43, 53 112, 267, 268 296

No	意見の概要	区の考え方	全文一覧 参照番号
第2章 2.2.5 自転車			
4	自転車レーンを整備して欲しい。(類似意見 37 件)	令和6年7月に策定した足立区自転車活用推進計画では、施策①「自転車走行環境の整備」として、自転車レーン等の計画的な整備を位置付けています。 本計画（案）においても、足立区自転車活用推進計画等の関連計画をはじめ、各計画と連携・整合を図り、取組みを進めていきます。 <u>ご指摘を踏まえまして、本計画（案）第1章「1.1 計画の位置づけ」におきまして、計画間の連携を強調のうえ、別途、本計画（資料編）にて関連計画について記載します。</u>	7, 41, 77, 79 86, 87, 88 111, 116, 142 145, 146, 156 159, 168, 171 176, 180, 193 200, 207, 208 222, 226, 240 241, 242, 257 261, 267, 278 282, 285, 288 295, 299, 303
5	自転車レーンが狭くて怖い、走りにくい。(類似意見 8 件)	足立区自転車活用推進計画では、自転車走行環境の整備形態選定基準として、国土交通省並びに警察庁が定めた「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準じて、自動車交通量や通行速度、道路幅員等の状況を勘案し、整備手法を決定することとしています。 今後、整備を行う路線につきましては、上記選定基準に基づき、安全で快適な自転車走行環境の整備に努めてまいります。	10, 26, 28 140, 143, 193 240, 293

No	意見の概要	区の考え方	全文一覧 参照番号
6	自転車利用のルールが守られていない。交通ルール・マナーの徹底を促して欲しい。(類似意見 15 件)	自転車利用のルールにつきましては、小学生に向けた自転車教室、中高生向けのスタントマンによる交通事故再現の交通安全教室、住区センターでの講話などを通じた成人・高齢者への普及啓発、あだち広報や区 HP、SNS による広報活動、街頭での注意喚起活動、各種キャンペーンを実施・拡充し、引き続き自転車利用者への交通ルール・マナーの徹底に努めます。	12, 65, 88 121, 157, 163 171, 173, 174 178, 197, 208 222, 228, 312
7	駐輪スペースの確保や駐輪場の増設等を実施して欲しい。(類似意見 4 件)	足立区自転車活用推進計画では、施策②「自転車駐車場の整備等」として、老朽化した区営自転車駐輪場や駐輪場機器等の計画的な改修による適正な保全のほか、まちづくりの動きに合わせた駅周辺駐輪施設の将来の配置計画に向けた検討を位置付けています。 また、民営自転車駐車場補助金交付制度を活用した、駐輪施設が不足する地域への駐輪施設の増設を実施していきます。 本計画（案）におきましても、足立区自転車活用推進計画と連携・整合を図り、第 6 章取組 1 では、「サイクルアンドバスライド」として、駅へ向かう主要なバス停にある駐輪場の活用促進を検討していきます。	17, 28, 54 245

No	意見の概要	区の考え方	全文一覧 参照番号
第2章 2.4.1 公共交通不便地域に対する取組み			
8	「足タク」の状況を記載して欲しい。利用者からの声を踏まえて制度を充実させて欲しい。(類似意見10件)	「足タク」につきましては、令和6年12月末までの利用状況や4社のタクシー事業者から継続の意思確認を頂けたこと等から、本格運行移行判断基準を満たしたため、令和7年4月1日から本格運行となります。 利用者登録をしている方（登録のみで利用していない方も含む）へのアンケート調査を実施し、実証実験中も乗降スポットの追加や運行方法の変更等により柔軟な対応を実施してきました。 今後も、子育て世代割引券の交付やタクシー事業者の清算事務等の省力化などを検討し、利用者のお声に沿った運行を実施していきます。 <u>ご指摘を踏まえまして、本計画(案)第2章「2.4.1 公共交通不便地域に対する取組み」におきまして、現在までの状況や本格運行について追記します。</u>	3, 17, 20, 21 176, 202, 243 269, 301, 311
第2章 2.4.3 高齢者・障がい者等への移動支援の取組み			
9	病院等へ行くのにタクシー代を補助して欲しい。(類似意見9件)	外出困難な心身障がい者に対しタクシー乗車時に利用できる「福祉タクシー・自動車燃料助成券」を交付しています。外出困難の程度については様々なご意見があることと思いますが、福祉タクシー券の交付基準につきましては、現在の交付基準を継続していく予定です。	28, 48, 133 146, 156, 188 218, 225, 240

No	意見の概要	区の考え方	全文一覧 参照番号
第3章 3.4 公共交通サービス水準の設定			
10	交通空白地域の要件の見直し、公共交通サービス水準の設定の根拠と数値指標の設定の根拠をもっと分かるようにして欲しい。(類似意見2件)	本計画(案)第3章「3.4 公共交通サービス水準の設定」におきまして、公共交通サービス水準の設定手法について詳細を記載しております。 <u>ご指摘を踏まえまして、本計画(案)第5章の各指標に、設定根拠を追記するとともに、別途、本計画(資料編)にて設定根拠の解説を記載します。</u>	29, 268
第6章 取組2 待合環境の整備			
11	路線バスやコミュニティバス「はるかぜ」の停留所にベンチや上屋を設置して欲しい。(類似意見21件)	本計画(案)第6章の取組2「待合環境の整備」では、バス停へのベンチ・上屋・点字シート等の整備について位置付けています。令和5年度末までで、コミュニティバスはるかぜのバス停留所へは、歩道幅員が確保されており、ベンチや点字シートの設置が可能なすべての箇所に設置が完了しました。 令和7年度以降は、路線バスについても、主な停留所に年5か所程度のペースでベンチ・点字シートの設置を進めていく予定です。 バス停留所への上屋の設置につきましては、「足立区路線バス停留所環境整備費補助制度」により、運行事業者に対し、バス停留所への上屋整備を支援していきます。	17, 36, 44, 45 46, 59, 65, 68 146, 175, 181 200, 202, 241 268, 276, 281 284, 286, 295 305

No	意見の概要	区の考え方	全文一覧 参照番号
第6章 取組3 交通施設・車両のバリアフリー化			
12	区内を運行するバス車両を全てのノンステップ化やバリアフリー対応をして欲しい。(類似意見5件)	区内を運行するバス車両のほとんどがノンステップバスとなっており、ワンステップバスを運行している一部事業者についても、車両の買い替えに合わせて順次ノンステップバスの導入を推進していきます。 また、今後、デマンド交通等の新たなモビリティ等の導入や、地域内交通サポート制度による地域内交通の導入にあたっては、バリアフリー対応車両での運行が可能となるように、区が運行事業者を支援していきます。	18, 88, 129 135, 268
第6章 取組4 鉄道の新線・延伸			
13	地下鉄8号線の延伸を早期に実現して欲しい。(類似意見2件)	計画(案)第6章の取組4におきまして、地下鉄8号線の延伸を含めた、鉄道新線の整備促進を位置付けています。今後も、関係者と連携・協力しながら、イベント活動、会議等を通じて、鉄道新線の整備実現に向けた取組みを推進していきます。	7, 35
第6章 取組5 鉄道の混雑緩和			
14	日暮里・舎人ライナーを始めとした鉄道の混雑緩和を実施して欲しい。(類似意見21件)	本計画(案)第6章の取組5「鉄道の混雑緩和」では、混雑緩和に向けた駅施設・車両の整備やオフピーク通勤の促進について定め、第5章の指標8「鉄道の平均混雑率」にて、現状よりも混雑率が減少し	2, 13, 17, 21 22, 26, 42, 56 75, 104, 107 180, 195, 205

No	意見の概要	区の考え方	全文一覧 参照番号
		ていくことを目標とし、取組みの推進及びモニタリングを実施していきます。 日暮里・舎人ライナーでは、直近では令和7年2月3日（月）に実施した運行ダイヤの改正によるオフピーク時間帯の増便をはじめ、車両数の増加やロングシート化、時差ビズキャンペーン等、ハード・ソフト両面から混雑対策に取り組んでいますが、対策を上回る利用者の増加によって、令和5年度の混雑率調査では171%と、全国で最も高くなっています。 こうした状況を踏まえまして、令和7年1月に、区から東京都交通局へ混雑対策についての要望書を提出しました。<u>本計画（案）第6章「取組5鉄道の混雑緩和」でも、混雑対策についての要望状況を追記します。</u>	248, 259, 268 283, 290, 301 313
第6章 取組8 地域が主体となった地域内交通の導入支援			
15	地域内交通の導入にあたっては高齢者への配慮や安全面の確保をお願いしたい。（類似意見21件）	「地域内交通導入サポート制度」は、地域の交通課題を最も把握している区民が主体となって検討に取り組む制度ですが、導入を検討していく際は高齢者への配慮や安全面の確保について区としても助言を行っていきます。	3, 17, 48, 75 78, 81, 83 101, 110, 143 167, 169, 203 209, 212, 213 238, 249, 280 297, 307

No	意見の概要	区の考え方	全文一覧 参照番号
16	常東地区・花畑地域の地域内交通では、地域の要望を踏まえて運行曜日や時間、車両、利用方法を検討して欲しい。(類似意見 12 件)	常東地区・花畑地域は「地域内交通導入サポート制度」のモデル地区として、運行計画等を地域と連携して検討してきています。実証実験開始後も利用状況や地域の意見等を踏まえながら、必要に応じて運行計画を見直ししていく予定です。	9, 25, 31, 41 55, 108, 177 189, 250, 280 281, 306
第 6 章 取組 9 はるかぜ路線維持事業			
17	区が運行事業者を支援して、区民の移動手段を確保して欲しい。(類似意見 10 件)	計画（案）第 6 章の取組 9 「はるかぜ路線維持事業」では、令和 6 年度から、運転士確保のための人件費増額分も含めた運行経費を区が負担する協働事業を 2 事業者 7 路線にて開始し、区とバス事業者の双方が連携・協働して区民の移動手段を維持していくとともに、周辺路線も踏まえた路線再編やダイヤ改正等、利用実態に合った最適な運行を推進します。	17, 20, 29, 30 32, 80, 141 267, 268, 294
第 6 章 取組 11 自動運転・AI 配車等の導入			
18	自動運転バスの導入で交通の不便さを解消して欲しい。(類似意見 2 件)	計画（案）第 6 章の取組 11 におきまして、自動運転車両の導入の可能性について検討していくことを位置付けています。現在、導入検討に向けて、市街地での自動運転バスの実証運行を実施している大田区への視察などを実施し、他自治体の情報も随時得ながら、足立区内での展開について検討を進めていきます。	6, 50

No	意見の概要	区の考え方	全文一覧 参照番号
第6章 取組 13 公共交通従事者の待遇改善			
19	バス運転士の待遇を改善して欲しい。 (類似意見 10 件)	計画（案）第6章の取組 1 3におきまして、バス事業者と連携し、運転士確保に向けた効果的な支援策の検討について位置付けており、早期に実施できるよう検討を進めます。	43, 57, 59, 74 146, 240, 268 277, 280, 296
第6章 取組 16 子ども向け広報啓発事業			
20	子どもたちに向けて公共交通に関する教育を行ってほしい	計画（案）第6章の取組 1 6におきまして、現在実施している区内のイベントでの啓発活動に加えて、地域交通の課題や環境問題を考えるきっかけとして、小中学生を対象としたバスの乗り方講習等の広報啓発活動の検討と実施について位置付けています。	94
第6章 取組 17 低炭素型車両の導入			
21	電池自動車の導入は電池の製造に Co2 排出量が多い等の様々な課題があり、慎重にしてください。	ご指摘の通り、通常のガソリン車・ディーゼル車に比べて、EV 車両は製造時の CO2 排出量が多いことは承知していますが、長期的に見れば全体での CO2 排出量は削減されると考えています。導入にも多額の初期費用がかかることから、技術革新後に一度に導入するのではなく、車両の更新に合わせた、低炭素型車両の導入を促進していきます。	4

No	意見の概要	区の考え方	全文一覧 参照番号
計画全体に関すること			
22	公共交通を区政の重要な柱として、誰もが移動できる公共交通を推進して欲しい。(類似意見 23 件)	本計画（案）第 4 章では、本計画における目指すべき将来像「持続可能な公共交通を実現する未来都市・あだち～協働（みんな）で支える地域公共交通～」を掲げ、3つの基本方針と、4つの計画目標を定めています。 公共交通を取り巻く社会情勢の変化や、足立区における公共交通の課題へ対応し、頂いたご意見を踏まえ、計画（案）に定める取組を推進していきます。	21, 23, 29, 30, 41, 48, 50, 76 139, 150, 160 175, 183, 194 198, 202, 214 237, 270, 283 284, 291, 299
23	パブコメ募集を区の広報や区議会、その他十分に計画案を区民に知らせ、審議経過も知らせる上で決定する方法を取って欲しい。(類似意見 3 件)	足立区地域公共交通計画（案）につきましては、地域の方も含めた協議会にて内容を審議し、その結果を区 HP で公表しています。パブリックコメントの実施にあたっては、あだち広報 1 2 月 2 5 日号や区の SNS で周知を行い、適宜、区議会への報告を実施しています。	17, 79, 98

No	意見の概要	区の考え方	全文一覧 参照番号
その他			
24	バス利用に関する感謝の声（類似意見 2 件）	ご意見いただきありがとうございます。頂いたお声は足立区地域公共交通活性化協議会を通じてバス事業者と共有させていただきます。	274, 275
25	その他、直接的に本計画（案）に関係しないご要望（類似意見 60 件）	頂いたご意見につきましては、関係部署・関係機関へ共有させていただきます。	4, 5, 14, 17, 19 21, 28, 32, 34 40, 41, 48, 49 50, 56, 59, 67 68, 73, 79, 90 91, 96, 111 114, 134, 136 138, 147, 148 149, 160, 164 165, 175, 176 183, 195, 206 219, 222, 234 237, 242, 244 247, 254, 257 259, 266, 267 268, 273, 276 279, 280, 283 299, 302, 313

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和7年3月14日

件 名	足立区デマンドタクシー（足タク）の本格運行について																								
所管部課名	交通対策担当部新たな交通担当課 都市建設部交通対策課																								
内 容	令和6年6月実証実験を開始した、足立区デマンドタクシー「足タク」について令和7年4月1日以降本格運行とするため以下のとおり報告する。 1 利用者登録数（令和7年1月10日時点） 1, 607名（実証実験開始当初から482名増加）。 2 利用状況等について（令和6年12月末時点） 12月は雨天が少なかったことや気温の低下等により外出機会が減り利用件数が少なかったのではないかと推測される。 月当たりの利用件数及び1日当たりの利用件数 ■ 月当たりの利用件数 ■ 1日当たりの利用件数 <table><thead><tr><th>月</th><th>月当たりの利用件数</th><th>1日当たりの利用件数</th></tr></thead><tbody><tr><td>6月</td><td>114</td><td>9.5</td></tr><tr><td>7月</td><td>309</td><td>11.9</td></tr><tr><td>8月</td><td>325</td><td>12.5</td></tr><tr><td>9月</td><td>281</td><td>12.2</td></tr><tr><td>10月</td><td>307</td><td>11.8</td></tr><tr><td>11月</td><td>275</td><td>11.5</td></tr><tr><td>12月</td><td>216</td><td>9.0</td></tr></tbody></table> 3 タクシー事業者ヒアリングでの意見について 令和7年1月にタクシー事業者ヒアリングを実施したところ以下の意見があった。 (1) タクシー事業者4社とも令和7年4月1日以降も運行に協力可能。 (2) 現在、各社ごとに運休日の設定などを設けているが、全体的に同様の運用をしていくのであれば継続は可能。 (3) 大幅な運行内容の変更はドライバーの負担にも繋がるため留意いただきたい。	月	月当たりの利用件数	1日当たりの利用件数	6月	114	9.5	7月	309	11.9	8月	325	12.5	9月	281	12.2	10月	307	11.8	11月	275	11.5	12月	216	9.0
月	月当たりの利用件数	1日当たりの利用件数																							
6月	114	9.5																							
7月	309	11.9																							
8月	325	12.5																							
9月	281	12.2																							
10月	307	11.8																							
11月	275	11.5																							
12月	216	9.0																							

4 令和7年4月1日以降の事業見直しについて

(1) 子育て世代割引券（100円引き券）の交付

中学生以下の子の保護者を対象に、利用運賃から100円引きで利用ができる割引券（24枚／年）を1セット交付し、引き続き利用状況等を検証する。

表紙



割引券



ア 申請方法

(ア) 足立区オンライン申請システム

(イ) 交通対策課窓口

イ 交付部数（3月3日時点）

8セット

(2) タクシー事業者の精算事務等の省力化

東京都が推進する「Be Smart Tokyo」スタートアップ事業においてタクシー事業者にて毎月行っている精算事務について、システムを活用しながら事務の負担軽減が図れないか、システム会社等の意見を伺いながら検討をしていく。

5 本格運行継続基準について（別紙 P31参照）

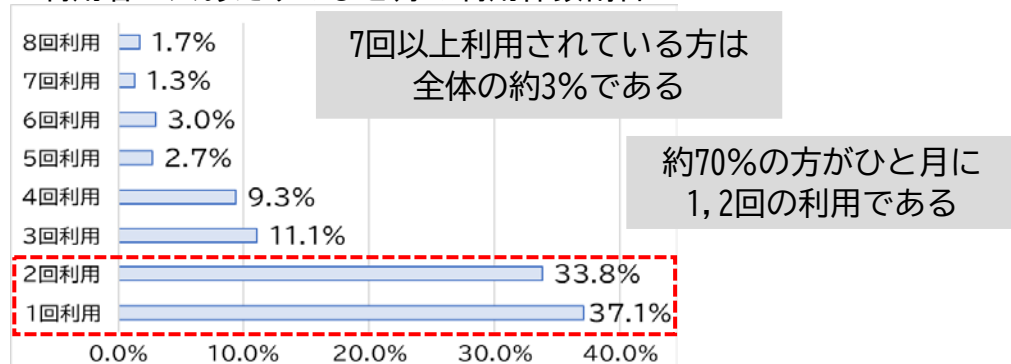
現時点では、1日平均利用件数は12件程度であることや、高頻度利用されている方は少なく、月当たり1～2回程度利用されている方が多い状況である。

また、子育て世代割引券を交付することから引き続き利用状況を検証することや、今後もタクシー事業者の意見を伺いながら事業を進めていくことを前提に本格運行継続基準を定める。

指標 1 1日の利用件数が平均**10件以上**であること（令和7年度の1年間の実績）

- （1）現在、月当たりで7回以上利用している方は全体的にみると少なく、より幅広く利用されている。今後も集計を続けながら、利用の偏りなどが生じる場合は事業見直し等を検討する。
- （2）1日利用件数が落ち込む場合、利用者登録をしている方へのアンケート等により調査を実施し改善点を検討する。
- （3）子育て世代割引券を配布することから利用状況を分析していく。

利用者1人あたりのひと月の利用件数割合

**指標 2** タクシー事業者**3社以上**が継続の意思を有すること

- （1）本事業はタクシー事業者の協力が不可欠であるが、昨今、乗務員不足が顕在化しているため引き続き継続基準として設ける。
- （2）今後、月締め精算業務の負担軽減策を実施予定のため効果検証を行う。
- （3）配車依頼件数等により負担が生じる場合、対応策を検討する。

指標 3 周辺の**他の公共交通機関への影響が軽微**であること

- （1）バス事業者からは、バス利用者は減少傾向であることや、足タクの運行計画が拡大する場合、他の交通機関への影響も懸念されることから配慮いただきたいとの意見があるため引き続き継続基準として設ける。

指標 4 **利用満足度が50%以上**であること

- （1）今後の利用状況等を捉えながら、改善点などを確認するため実際に利用されている方や、利用者登録は済んでいるが利用されていない方などに対し意見収集を実施するとともに利用満足度を伺っていく。

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和7年3月14日

件 名	常東地区における地域内交通の検討状況について																				
所管部課名	交通対策担当部新たな交通担当課 都市建設部交通対策課																				
内 容	現在まで「足立区地域内交通導入サポート制度（以下「サポート制度」という。）」のモデル地区である常東地区の取組み状況を以下のとおり報告する。 1 「チョイソコ×せんじゅ」の運行計画 常東地区では、利用したい時に配車予約をして乗車する、デマンド型（区域運行）で検討しており、運行計画は以下のとおりである。 なお、実証実験開始後の利用状況等を分析しながら運行日や運行時間を変更するか否かを検討する。 <table border="1"> <tr> <th>項目</th><th>内容</th></tr> <tr> <td>運行方法</td><td>デマンド型（区域運行）</td></tr> <tr> <td>実験期間</td><td>令和7年7月頃から約6か月間（注）</td></tr> <tr> <td>運行日 ※祝日は運休</td><td>運行から1～2か月 週2日（火曜日、木曜日） 運行から3か月目以降 週3日（曜日検討中）</td></tr> <tr> <td>運行時間</td><td>午前8時～午後3時</td></tr> <tr> <td>乗降スポット数</td><td>44か所</td></tr> <tr> <td>利用運賃</td><td>200円／1乗車</td></tr> <tr> <td>運行事業者</td><td>タクシー事業者3社</td></tr> <tr> <td>使用車両</td><td>各タクシー事業者が所有するジャパントクシー（車いすも乗車可）</td></tr> <tr> <td>事前予約</td><td>必要（電話及びアプリ予約）</td></tr> </table> （注）6か月間は、タクシー事業者からの協力が得られ、基本的な利用データを収集できる期間として設定。 2 常東地区での取組み状況 （1）第2回 4者合同調整会議の開催 令和7年夏頃から開始するチョイソコ×せんじゅの運行計画や、締結予定の協定書、今後のスケジュールを確認した。 ア 開催日時 令和7年1月27日（月）午前10時～午前11時30分 イ 参加者 （ア）常東地区チョイソコせんじゅ協議会 4名	項目	内容	運行方法	デマンド型（区域運行）	実験期間	令和7年7月頃から約6か月間（注）	運行日 ※祝日は運休	運行から1～2か月 週2日（火曜日、木曜日） 運行から3か月目以降 週3日（曜日検討中）	運行時間	午前8時～午後3時	乗降スポット数	44か所	利用運賃	200円／1乗車	運行事業者	タクシー事業者3社	使用車両	各タクシー事業者が所有するジャパントクシー（車いすも乗車可）	事前予約	必要（電話及びアプリ予約）
項目	内容																				
運行方法	デマンド型（区域運行）																				
実験期間	令和7年7月頃から約6か月間（注）																				
運行日 ※祝日は運休	運行から1～2か月 週2日（火曜日、木曜日） 運行から3か月目以降 週3日（曜日検討中）																				
運行時間	午前8時～午後3時																				
乗降スポット数	44か所																				
利用運賃	200円／1乗車																				
運行事業者	タクシー事業者3社																				
使用車両	各タクシー事業者が所有するジャパントクシー（車いすも乗車可）																				
事前予約	必要（電話及びアプリ予約）																				

(イ) 株式会社アイシン 1名

(ウ) タクシー事業者 4名 (参加事業者3社)

3 運行経費及び収支等の予測について

(1) サポート制度では、実証実験時に係る運行経費等の補助上限額は1,500千円/月(半年間で9,000千円)としている。この補助額内で運行計画を検討してきた結果、運行経費は以下のとおりとなる。

運行経費等

(当初は週2日運行、3か月目から週3日運行の場合)

項目		金額	備考
支出	初期コスト	2,900 千円	システム導入費等
	ランニングコスト	2,632 千円	システム利用料金等 コールセンター経費 電話使用料金 等
		2,640 千円	運行事業者経費
合計		8,172 千円	補助上限額 9,000 千円

(2) また交通手段導入時の目安として、需要予測をした上で利用1件当たりの区負担額を1,500円と設定している。その場合における運賃収入の予測と運賃外収入(協賛金等)の目安は次ページ表のとおりとなる。

区負担額1,500円/件とした際の収支

項目		金額	備考
支出	ランニングコスト	5,272 千円	(1) 運行経費 より
収入	運賃収入	420 千円	1日30件利用と予測
	運賃外収入 (協賛金等)の目安	1,702 千円	月当たり約284千円
	合計	2,122 千円	
収支		-3,150 千円	半年間で2,100件利用

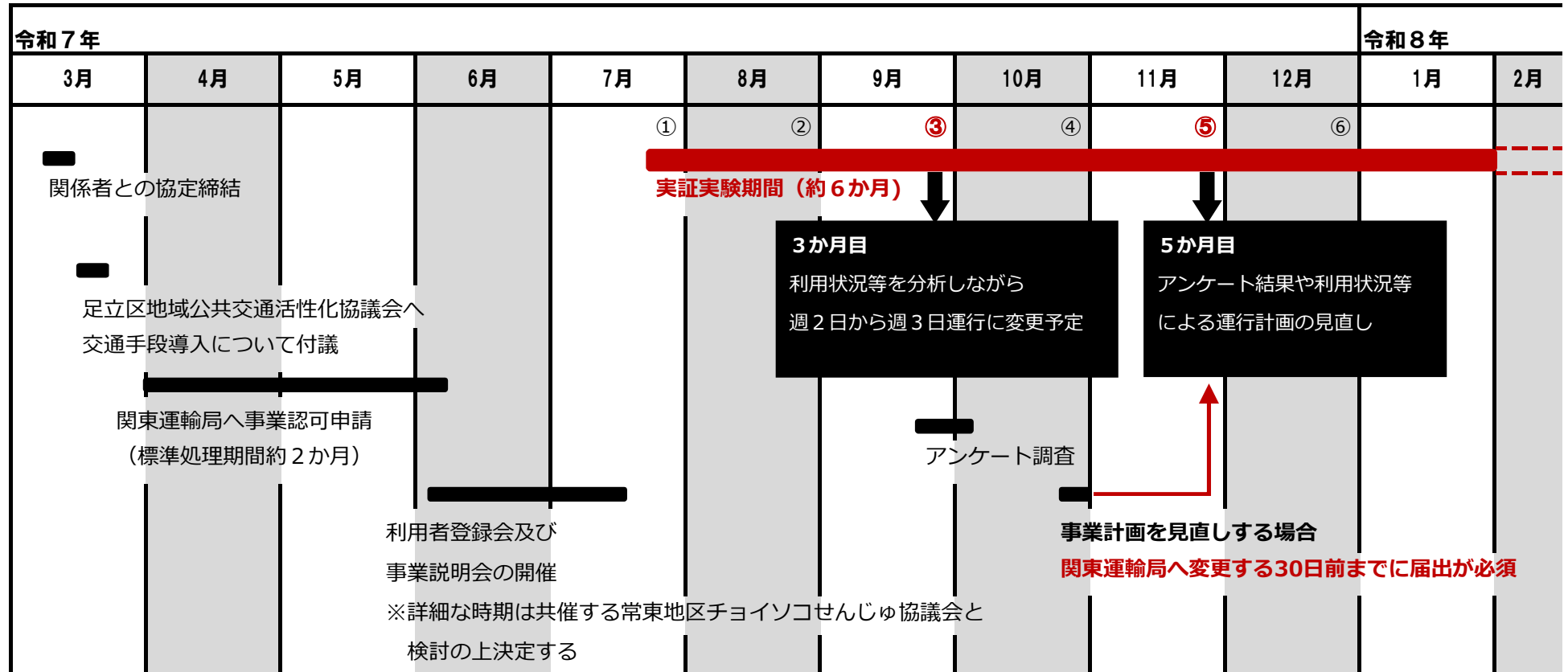
4 今後のスケジュール（予定）（別紙 P 3 5 参照）

引き続き関係機関と協議を行い、令和7年3月を目途に関係者と協定書を締結できるよう準備を進めていく。

時期	内容
令和7年3月	(1) 協定締結（地域、交通事業者、システム会社、足立区での協定） (2) 運賃分科会及び地域公共交通活性化協議会への付議
4月頃	関東運輸局へ事業許可申請 （標準処理期間概ね2か月）
5月～6月頃	事業説明会及び利用者登録会等の開催
7月頃	実証実験開始（予定）

今後のスケジュール（予定）

別紙



総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和7年3月14日

件 名	花畑地区における地域内交通の検討状況について																		
所管部課名	交通対策担当部新たな交通担当課 都市建設部交通対策課																		
内 容	現在までの「足立区地域内交通導入サポート制度（以下「サポート制度」という。）」のモデル地区である花畑地区の取組み状況を以下のとおり報告する。 1 花畑地区の運行計画について 花畑地区では、バス交通のような運行経路や時刻が決まっている「定時定路線型」で検討しており、運行計画は以下のとおりである。 なお、実証実験開始後の利用状況等を分析しながら運行日や運行時間を変更するか否かを検討する。 <table border="1"> <tr> <th>項目</th><th>内容</th></tr> <tr> <td>運行方法</td><td>定時定路線型（路線定期）</td></tr> <tr> <td>実験期間</td><td>令和7年7月下旬から約6か月間（注）</td></tr> <tr> <td>運行日</td><td>週3日（火曜、水曜、金曜）※ 祝日は運休</td></tr> <tr> <td>運行時間</td><td>午前8時30分～午後4時（1時間1便程度）</td></tr> <tr> <td>停留所数</td><td>13箇所</td></tr> <tr> <td>利用運賃</td><td>100円／1乗車</td></tr> <tr> <td>運行事業者</td><td>タクシー事業者1社</td></tr> <tr> <td>事前予約</td><td>不要</td></tr> </table> （注）6か月間は、タクシー事業者からの協力が得られ、基本的な利用データを収集できる期間として設定。 2 運行経費及び収支予測等について （1）サポート制度では、実証実験時に係る運行経費等の補助上限額は1,500千円／月（半年間で9,000千円）としている。この補助額内で運行計画を検討してきた結果、運行経費は次ページのとおりのとなる。	項目	内容	運行方法	定時定路線型（路線定期）	実験期間	令和7年7月下旬から約6か月間（注）	運行日	週3日（火曜、水曜、金曜）※ 祝日は運休	運行時間	午前8時30分～午後4時（1時間1便程度）	停留所数	13箇所	利用運賃	100円／1乗車	運行事業者	タクシー事業者1社	事前予約	不要
項目	内容																		
運行方法	定時定路線型（路線定期）																		
実験期間	令和7年7月下旬から約6か月間（注）																		
運行日	週3日（火曜、水曜、金曜）※ 祝日は運休																		
運行時間	午前8時30分～午後4時（1時間1便程度）																		
停留所数	13箇所																		
利用運賃	100円／1乗車																		
運行事業者	タクシー事業者1社																		
事前予約	不要																		

運行経費等

項目		金額	備考
支出	実験前準備経費	1,000 千円	停留所整備 乗務員講習費 等
	ランニングコスト	3,400 千円	運行事業者経費 補助上限額 9,000 千円
合計		4,400 千円	

(2) また交通手段導入時の目安として、需要予測をした上で利用 1 件当たりの区負担額を 1, 500 円と設定している。その場合における運賃収入の予測と運賃外収入（協賛金等）の目安は以下のとおりとなる。

区負担額 1, 500 円/件とした際の収支

項目		金額	備考
支出	ランニングコスト	3,400 千円	(1) 運行経費 より
収入	運賃収入	156 千円	1 日 20 件利用と予測
	運賃外収入 (協賛金等) の目安	904 千円	月当たり約 151 千円
合計		1,060 千円	
収支		-2,340 千円	半年間で 1,560 件利用

3 花畑地区での取組み状況

(1) 交通手段導入に向けた検討状況説明会の開催

これまで花畑地区交通協議会と検討してきた内容を広く地域住民へ説明するため、協議会と足立区の共催で実施した。

ア 開催日時

令和 7 年 2 月 6 日（木）午後 6 時 30 分～午後 8 時

イ 開催場所

桜花住区センター 大広間

ウ 参加人数

50 名

※ 参加者の居住地は、花畑八丁目が一番多く 12 名、次に花畑六丁目が 10 名、次に花畑二丁目・七丁目が 3 名ずつであった。

会場の様子(1)



会場の様子(2)



エ 参加者からの意見等

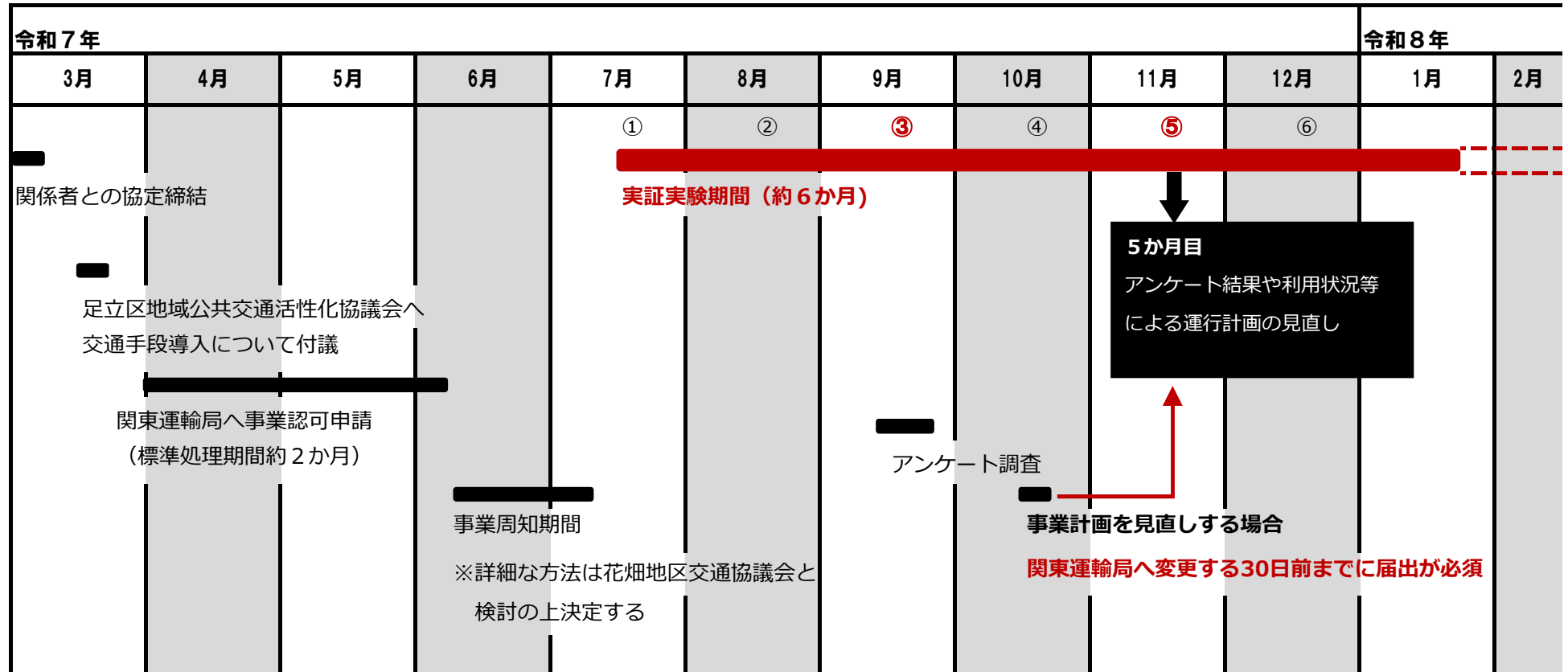
参加者からの意見	花畑地区交通協議会からの回答
高齢者も多く住んでいる地域でもあるため、停留所の数をもっと増やすなどして自宅から近いところで乗降できるようにしてほしい。	足タクのようにドア・ツー・ドアに近い移動手段とすれば、利便性は高まるが運賃は高くなる。停留所は利用状況を見ながら、安全性の確保できる停留所であれば追加は可能と考えている。
1 乗車 100 円でも高いと感じている。バスを乗り継ぐとさらに出費はかさんでしまう。	1 乗車 100 円の運賃は最低限であり、継続していくためには利用者皆が負担をしてもらう必要がある。そのため、これ以下の運賃設定はできないと考えている。
若年層で興味を持っている方もいるため、土日などで説明会を再度開催していただきたい。	個人のご意見も良いが、まずはどのような運行計画であれば継続していくことができるのかをみなさんと考えていきたい。土日での開催も調整していきたい。

4 今後予定しているスケジュール（別紙 P 4 0 参照）

時期	内容
3 月	(1) 協定締結（地域、交通事業者、足立区での 3 者協定） (2) 運賃分科会及び地域公共交通活性化協議会への付議
4 月頃	関東運輸局へ事業許可申請 (標準処理期間概ね 2 か月)
6 月頃	事業周知期間
7 月頃	実証実験開始（予定）

今後のスケジュール（予定）

別紙



総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和7年3月14日

件 名	他区のデマンドタクシー実証実験等の視察結果について
所管部課名	交通対策担当部新たな交通担当課 都市建設部交通対策課
内 容	他区で実施しているデマンドタクシーや自動運転バスの実証実験の視察結果について、以下のとおり報告する。 1 視察日 (1) 練馬区デマンドタクシー 令和7年2月3日(月) (2) 台東区A I オンデマンド交通(よぶりん) 令和7年2月5日(水) (3) 大田区自動運転バス 令和7年2月6日(木) 2 実証実験概要 別紙のとおり P 4 2 参照 3 ヒアリング結果 (1) 各区とも運転士不足等を起因としたバス路線の縮小を見据え、新たな交通手段導入の実証実験を開始している。 (2) 現在の交通空白地域や交通不便地域を解消する目的ではなく、中長期的な視点でデマンド交通等の実効性の検証やODデータ(起点と終点)等を収集し、今後の持続可能な交通施策検討の参考として実施している。 (3) (2)の理由により、目標値は特に定めておらず、現在の利用状況等についても公表はしていない(視察日時点)。実証実験の終了後、検証結果等と合わせて公表する予定である。 (4) デマンド交通の運賃は、既存公共交通へ影響が出ないよう、「バスより高く、タクシーより安く」を前提に設定している。 (5) 自動運転バスは市街地でのレベル4(特定条件下における完全自動運転)を目指し、来年度以降も取組みを進めていく。 4 今後の方針 A I オンデマンド交通や自動運転バスについては、足立区地域公共交通計画の交通施策に位置付けており、引続き他自治体の状況を注視しながら、足立区内でも展開できるように検討を進めていく。

他区で実施している実証実験の概要

別紙

	(参考) 足立区常東地区	練馬区	台東区	大田区
運行形態	乗合型デマンドタクシー	乗合型デマンドタクシー	乗合型デマンドタクシー	自動運転バス
実施経緯	令和6年3月に京成バスが運行していた北千住線が運行終了となったため、新たな交通手段として常東地区から乗合型デマンドタクシー導入の要望があり、検討を開始した。 「足立区地域内交通導入サポート制度」のモデル地区として、令和7年夏頃の実証実験開始を目指し、関係機関と協議を進めている。	区内において、運転士不足などによりバスの減便が生じており、持続可能な交通へと再構築していくためにはバスのあり方を見直すとともに、デマンド交通など新たな交通手段の導入などを進めていく必要があると考えている。 今後、2040年代の交通のあり方や取組むべき施策を検討していくにあたり、デマンドタクシーの実証実験を行い、新たな交通手段の実効性を検討していく。	2024年問題等により、昨年に区内のコミュニティバスが減便となり、AIオンデマンド交通などの新たな交通手段導入の検討を開始した。 今後、公共交通のあり方を検討していくために、利用者のODデータ等を収集することを目的としている。	地域公共交通の維持確保の観点から自動運転バスの取組みを進めている。 自動運転レベル4（特定条件下における完全自動運転）を目指した技術検証のみではなく、自動運転技術普及のための「社会受容性の向上」を目的としている。
実証実験期間	令和7年夏頃から半年間	令和7年1月6日～令和7年3月31日	令和6年10月29日～令和7年3月16日	令和7年1月24日～令和7年2月23日
運行地域	常東地区 (北千住駅東側)	南大泉・東大泉 (大泉学園駅から南西の地域)	言門通り以北かつJR線以北 (三ノ輪駅及び入谷駅周辺)	天空橋駅及び荻中公園周辺 (羽田空港近く)
運行事業者	北千住駅周辺に営業所がある タクシー事業者3社	東都中央自動車(株)ほか2社	国際自動車(株)	BOLDLY(株)、京急バス(株)
乗降場所	44か所	40か所 (うち、エリア外4か所)	157か所	9か所(片道約4.2km)
料金	大人・こども 200円 ※ 未就学児は無料	エリア内：大人300円 こども200円 エリア外：大人400円 こども300円 ※ 70歳以上や身体障がい者等は100円引。未就学児は無料	大人300円 こども150円 ※ 大人1人につき未就学児は2人まで無料	無料
事前利用者登録	有	有	有	無
予約方法	電話もしくはアプリ	電話もしくはアプリ	電話もしくはアプリ	アプリのみ (予約なしでも空席があれば乗車可)
運行時間	8:00～15:00 (開始2か月間は火・木の週2回)	8:30～16:30(毎日)	7:00～22:00(毎日)	9:30～15:15(毎日) (1便/h程度で全5便)
運行車両	 JPNタクシー(写真は他自治体のもの)	 ワンボックスカー(練馬区HPより)	 ワンボックスカー(台東区HPより)	 ティアフォー製「Minibus2.0」

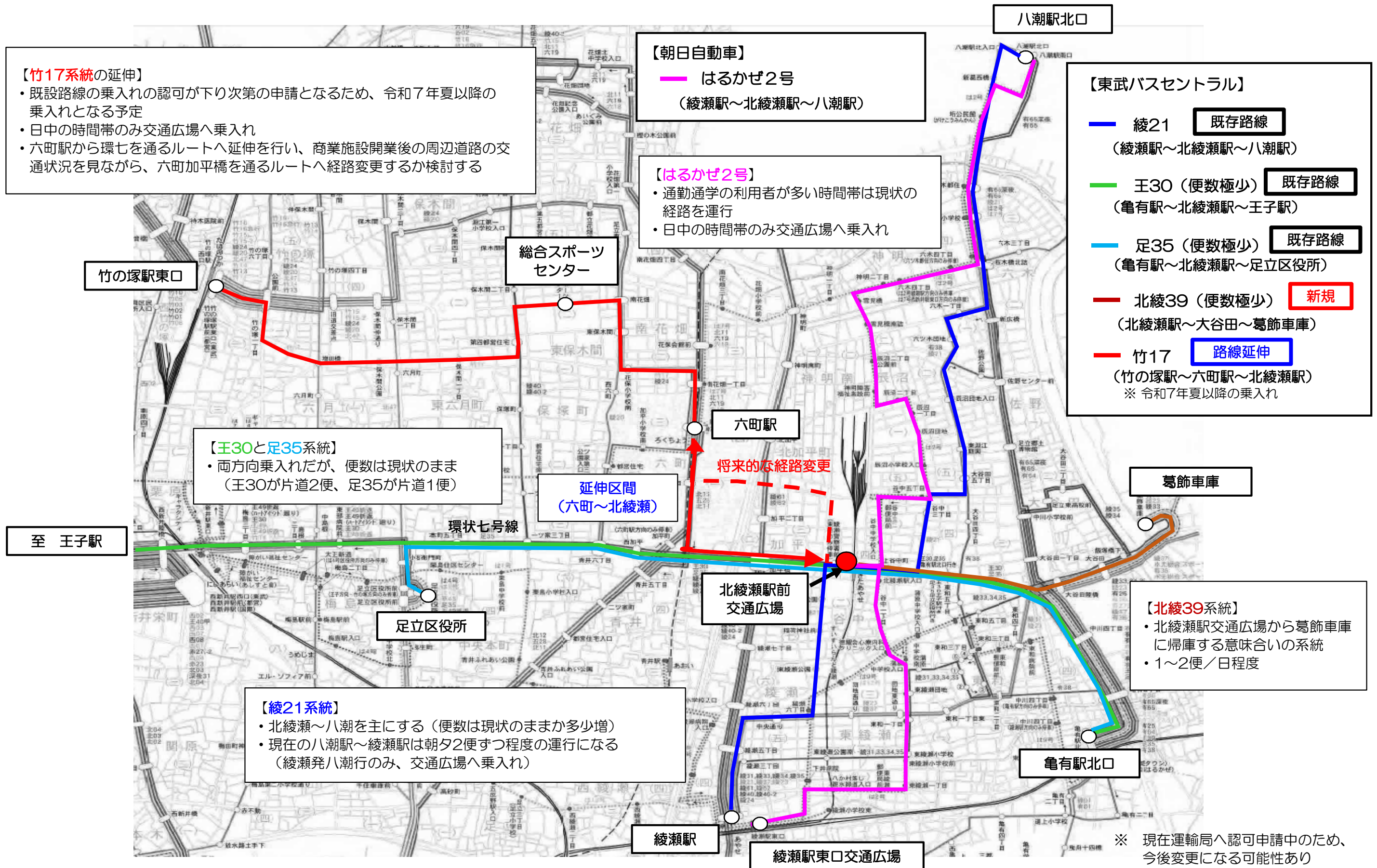
総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和7年3月14日

件 名	北綾瀬駅前交通広場へのバス路線の乗入れ予定について
所管部課名	<u>交通対策担当部新たな交通担当課</u> 都市建設部交通対策課
内 容	令和7年6月下旬に完成を予定している北綾瀬駅前交通広場へのバス路線の乗入れ予定について、以下のとおり報告する。 1 乗入れ予定のバス路線について（別紙 P44参照） （1）北綾瀬駅周辺を運行している既存路線 ア 綾21系統（綾瀬駅～北綾瀬駅～八潮駅） イ 王30系統（亀有駅～北綾瀬駅～王子駅） ウ 足35系統（亀有駅～北綾瀬駅～足立区役所） エ はるかぜ2号（綾瀬・六木線） （2）新規路線 北葛39系統（北綾瀬駅～大谷田～葛飾車庫） （3）他地域を運行している既存路線の延伸 竹17系統※（竹の塚駅～六町駅～北綾瀬駅） ※ 竹17系統は路線の延伸となり、（1）（2）の乗入れ認可後に申請となるため、令和7年夏以降に交通広場へ乗入れ予定 2 乗入れ予定時期 令和7年6月下旬頃（運輸局の認可後） 3 今後の方針 北綾瀬駅前交通広場の完成に合わせ、バス路線が乗入れとなるよう引き続き、関係機関と調整を進めていく。

北綾瀬駅前交通広場の整備に伴う周辺バス路線の再編（案）

別紙



総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和7年3月14日

件 名	東京都スマートサービス実装促進プロジェクトの取組みについて
所管部課名	交通対策担当部新たな交通担当課 政策経営部政策経営課 都市建設部交通対策課
内 容	東京都が推進する「東京都スマートサービス実装促進プロジェクト」を活用した取組みについて、以下のとおり報告する。 1 東京都スマートサービス実装促進プロジェクトについて 独創性・機動力にあふれるスタートアップ等への支援を通じて、都内全体をフィールドにスマートサービスを実装することで、都民の暮らしの利便性・QOL（クオリティ・オブ・ライフ）向上を目指す実装促進プロジェクトのこと。 2 マッチングプログラムの流れ <pre> graph TD A[東京都] --> B[スマートサービス実装促進事業者 株式会社eiicon] B -- 公募 --> C[最先端の技術やサービスを保有する スタートアップ等] B -- テーマ設計 --> D[実装先となるフィールドを保有する フィールド提供者] C -- 社会実装 --> D D -- フィールド提供 --> C C & D --> E[課題解決したい自治体（足立区）等] E --> F[都民の利便性・QOL向上を実現する 新規プロジェクトの社会実装] </pre> ※ 株式会社 eiicon から実証・実装に関する費用をスタートアップ企業へ最大300万円補助。 ※ 本プログラムの応募資格として創業後原則20年以内などの一定の条件がある。 ※ 足立区以外に民間企業等もフィールド提供者として参画。 3 足立区が募集したテーマ (1) コミュニティバスの運行ダイヤの最適化 ア はるかぜ協働事業7路線で令和6年9月から実施している乗降調査データを活用し、利用実態に合わせたダイヤとしたい。 イ 慢性的に遅延が生じている路線があり、利用者から苦情があるだ

けではなく、バス運転士の休憩時間確保等の阻害となっているため、ダイヤを改善する必要がある。

(2) 「足タク」の精算事務等のデジタル化

ア 令和7年4月から本格運行となる入谷・鹿浜地区デマンドタクシー「足タク」の協力事業者から、利用実績集計や領収書等をもとにした精算事務が負担になっているとの意見が挙げられている。

イ 「足タク」を今後も継続していくためにはタクシー事業者の協力が不可欠であり、システムやタブレット等の活用により、全てオンライン上で集計や精算事務が可能となれば協力事業者の負担軽減に繋がる。

4 これまでの経過について

時期		内容
令和6年	10月下旬	スタートアップの募集開始
	11月上旬	プログラム説明会
	12月	募集締切、書類選考
令和7年	1月	Web面談
	2月	採択企業と打合せ

※ 採択企業名は令和7年3月下旬に公表予定

5 今後の方針について

令和7年4月に協定を締結し、採択企業と本格的に課題解決に向けた取組みを早期に実施していくため、区の予算化も含めて調整を図っていく。

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和7年3月14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	交通対策担当部新たな交通担当課 都市建設部交通対策課
内 容	1 地下鉄8号線の早期建設並びに延伸誘致に係る国土交通大臣及び各県知事への要望書提出について 「地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会」の活動として、国土交通大臣、茨城県及び埼玉県に対し要望活動を実施した。 (1) 茨城県知事への要請活動の結果 ア 要請日 令和7年2月6日（木） 午前9時45分から イ 場 所 茨城県庁 庁議室 ウ 要請先 大井川和彦 知事 エ 出席者 期成同盟会 会員 東京直結鉄道建設・誘致促進連絡協議会 会員 (2) 埼玉県知事への要請活動の結果 ア 要請日 令和7年2月10日（月） 午後2時から イ 場 所 埼玉県知事公館 大会議室 ウ 要請先 大野元裕 知事 エ 出席者 期成同盟会 会員 東京直結鉄道建設・誘致促進連絡協議会 会員 (3) 国土交通大臣への要請活動の結果 ア 要請日 令和7年2月17日（月） 午後3時から イ 場 所 国土交通省 大臣室 ウ 要請先 中野洋昌 国土交通大臣 エ 出席者 期成同盟会 会員（足立区 工藤副区長） 東京直結鉄道建設・誘致促進連絡協議会 会員 紹介国会議員 2 地域機運醸成について 地下鉄8号線整備促進に向けた取組みとして、区内イベントにおいてPR活動を行った。 (1) 梅まつり ア 開 催 日 令和7年2月16日（日） イ 会 場 大谷田公園 ウ 主な内容 PRパネル展示、事業説明、地下鉄8号線クイズ、パンフレット

配布、プラレール展示
エ 活動写真



(2) 桜まつり (予定)

ア 開催日 令和7年3月30日(日)

イ 会場 郷土博物館、葛西用水

ウ 主な内容 葛西用水桜通り「流し踊り」

地下鉄8号線PR法被着用のうえ踊っていただきPR

件名	綾瀬駅東口駅前交通広場の交通開放状況について
所管部課名	道路公園整備室道路整備課
内容	1 交通開放後の様子 整備前の状況（令和5年8月時点） 整備後の状況（令和7年3月時点） 2 関係者との意見交換 交通開放後、2か月経過した状況を踏まえ、関係者と意見交換を行った。 綾瀬駅東口駅前交通広場の交通開放状況について 凡例 ①：対象箇所 ※ 番号は関係者のご意見を示しています。 マンション 東綾瀬公園 綾瀬小学校 駅前通り 綾瀬駅東口 ※ 図中の凡例（対象箇所）は、次ページ以降の表に記載の番号と対応。

(1) 交通管理者との意見交換

番号	委員会でのご意見	警察の見解	今後の対応(案)
①	交通広場前横断歩道部の信号機設置について	より危険な状態となるため、信号機は設置しない。 仮に信号機を設置した場合、歩行者の待ち時間が増え、信号無視を誘発し事故の危険性が増す。	現状のまま、暫く様子を見ていく。
②	交通誘導員の配置期間について	午前6～午後11時の間の2名体制で、安全確保ができています。	11月住友不動産建物完成に伴い、交通量が減る状況を確認しながら、必要に応じて、対応を検討していく。
③	交通広場へ右折するバスによる渋滞について	交通に慣れてきたことや誘導員の誘導により、現時点では課題となるような渋滞では無くなっている。 また、右折車がいっても後続車が追い抜けるように中心線を移設する対応も効果的である。	中心線を北側に50cm移設し、バス後続車が追い抜きできる構造としたため、暫く様子を見ていく。
④	交通広場外で降車場を設置する案について	事例はあるが、基本的には交通広場内で乗降を集約することが望ましい。現時点では交通が落ち着いているため、暫く様子を見たい。	現状のまま、暫く様子を見ていく。
⑤	警察による駅付近の交通誘導について	毎日誘導することは困難であるが、今後も適宜現場確認を行う。	必要に応じて、警察による交通誘導の協力をお願いしていく。

(2) バス事業者との意見交換

番号	バス事業者のご意見	今後の対応（案）
⑥	交通広場西側の歩道が狭いため、バス利用者の動線が錯綜してしまう。	11月住友不動産建物完成に伴い、公開空地も通行可能になり歩道も広がることや、横断歩道の交通量が減る状況を確認しながら、必要に応じて、対応を検討していく。

(3) タクシー事業者との意見交換

番号	タクシー事業者のご意見	今後の対応（案）
⑦	タクシープールでの待機順を明示するなど、区画線を工夫してほしい。	待機順を現地に明示した。
⑧	最終バス以降の一定時間はタクシー利用者が瞬間的に増えるため、交通広場の外周部も活用し、運用させていただいている。	大きな混乱もないため、警察とも共有しながら暫く様子をみていく。