総合交通対策調査特別委員会
報　告　資　料

令和８年１１月１６日

報告事項件名　　頁

（１）区営ベルモント公園自転車駐車場の改修整備について・・・・・・・・・・　２
（２）日暮里・舎人ライナー混雑対策についての要望書の提出について・・・・・　５
（３）常東地区「チョイソコ×せんじゅ」の取組み状況等について・・・・・・・　７
（４）花畑地区「花畑ぐるりん」の取組み状況等について・・・・・・・・・・・１０
（５）扇周辺地区における地域内交通（らくだ扇）導入の
　　取組み状況等について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５
（６）地域内交通検討団体交流会の開催結果について・・・・・・・・・・・・２４
（７）足立区地域公共交通計画における個別実施計画の策定について・・・・・・２８
（８）足タク配車アプリの試験運用開始について・・・・・・・・・・・・・・３０
（９）補助第１３８号線の自転車専用通行帯等の設置について・・・・・・・・・３３

（都市建設部）

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和８年１１月１６日

件　　名	**区営ベルモント公園自転車駐車場の改修整備について**
所管部課名	都市建設部交通対策課 都市建設部交通施策推進担当課
内　　容	区営ベルモント公園自転車駐車場は、供用開始されてから１０年以上経過しており、駐輪ラック等の駐輪機器が老朽化している。この度、改修整備とあわせて、収容台数の見直しも行うので、以下のとおり報告する。

１　改修整備等を行う必要性

（１）駐輪ラックや精算機が、老朽化により不具合を起こしている。

（２）駐輪機器が公園の自主管理歩道内に設置されており、歩行者や車いすの通行に一部支障をきたしている箇所がある。

（３）現在の利用実績が低いことから、収容台数を減らす等、駐輪規模の見直しを行う。

２　収容台数の見直し（別紙参照　Ｐ４）

利用実績が低いことから、収容台数の見直しを行う。なお、歩道幅員が狭く、歩行者の通行を阻害している箇所のラックを優先的に撤去する。

原動機付自転車のバイクロックは、利用率が高いため残すこととする。また、シェアサイクルの利用率も高いことから、ステーションを増設する。

種類	現在収容台数	改修後台数 （予定）	平日利用台数
自転車	178 台	60 台	約 10～15 台
原動機付自転車	5 台	5 台	約 2～5 台
シェアサイクル	11 台	20 台	多数

３　駐輪機器の改修

（１）改修内容

残した駐輪機器は老朽化していることから、新しい機器に更新する。

機器の種類	構造	数量
自転車ラック	40cm ピッチ	50 台
大型自転車ラック （子乗せ対応等）※	60cm ピッチ	10 台
原動機付自転車	バイクロック	5 台
精算機	キャッシュレス対応型	2 基

※　自転車収容台数の１割以上は大型自転車対応エリアとして整備する。

（２）スケジュール（予定）

時　期		内　容
令和８年	11 月中旬	収容台数の見直しのため撤去工事着手
	12 月下旬	撤去完了
令和９年	６月下旬	老朽化した駐輪機器の改修工事着手
	12 月下旬	改修完了

４　現行施設の概要（別紙参照　Ｐ４）

（１）所在地

梅島一丁目３３番地先（ベルモント公園北側）

（２）整備経緯

区営ベルモント公園の自主管理歩道内に通勤、通学の自転車が多数停められるようになったため、平成２５年、放置禁止区域に指定すると同時に、自転車駐車場の整備を行った。

（３）利用状況

ア　梅島駅周辺の時間貸駐輪場が増えたことで、利用者が減少している。

イ　午後３時過ぎになると、公園利用者の駐輪が増えている。

ウ　シェアサイクルの利用回数は年々増加傾向にある。

（４）自主管理歩道の状況

駐輪機器が自主管理歩道内に設置されているため、自転車を停めた時に歩道の有効幅員（２メートル）が確保できていない。





５　今後の方針

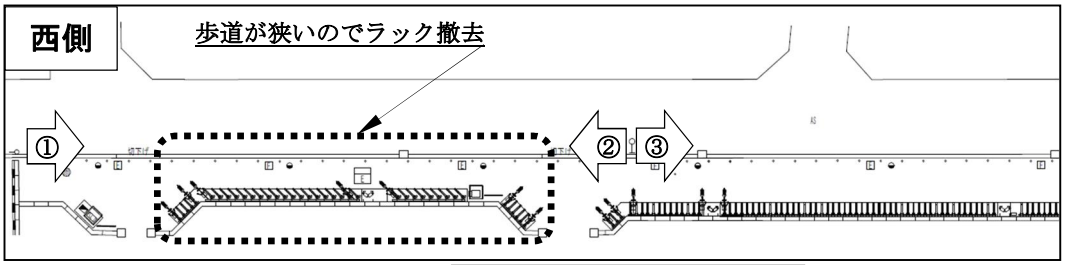
（１）工事期間中は、自転車駐車場利用者の安全に十分配慮しながら工事を進める。

（２）自転車駐車場の規模縮小については、利用者が混乱しないよう、現地掲示とあわせて、区ホームページやＳＮＳ等で、丁寧な周知を行っていく。

別紙

ベルモント公園自転車駐車場の位置図

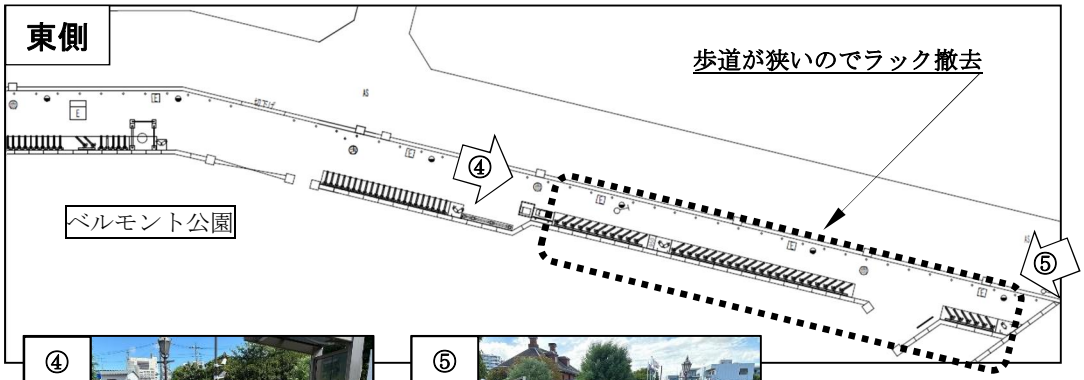
















総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和８年１１月１６日

件　　名	**日暮里・舎人ライナー混雑対策についての要望書の提出について**
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	日暮里・舎人ライナー混雑対策に関する要望書の東京都提出について、以下のとおり報告する。 **１　提出の概要** （１）日　程　令和８年１０月２６日（月） （２）出席者 ア　東京都交通局 局長、次長、電車部長、企画担当部長、技術企画担当部長、戦略経営担当課長 イ　足立区 区長、交通対策担当部長、新たな交通担当課長 （３）要望事項（別紙　Ｐ６参照） ア　運転間隔（３分１４秒）の短縮 イ　時差Bizキャンペーンの通年にわたるラッシュ時間帯前後の実施とより魅力的なインセンティブへの強化 ウ　増便なども踏まえた舎人公園駅始発車両の導入 エ　朝夕ラッシュ時における全車両の新型車両化 （４）主な意見交換の内容 | | 内　容 | | ① | 運転間隔の短縮予定、時差Bizキャンペーン充実の方向性、新型車両更新に向けた取組み状況のほか、6両編成化に伴う工事には年単位の運休が必要になるなどの説明（都） | | ② | 時差Bizキャンペーンの周知など、区としても協力していく意向を表明（区） | **２　区議会からの意見書提出** 同日に、区議会を代表して伊藤議長、岡田総合交通対策調査特別委員会委員長から混雑緩和を求める意見書の提出を行った。 ※　区側からは交通対策担当部長、新たな交通担当課長が同席 **３　今後の方針** 本要望を踏まえ、日暮里・舎人ライナーの混雑緩和に向けて、引き続き東京都と協議、連携し取り組んでいく。

別　紙

日暮里・舎人ライナー混雑対策についての要望書

平素より、足立区行政にご理解、ご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

日暮里・舎人ライナーにつきましては、当区西部における交通空白地帯の解消、沿線の道路混雑軽減、地域経済の活性化などをもたらすとともに、沿線住民の生活を支える重要な路線となっています。

東京都におかれましては、これまで車両のロングシート化、時差Bizキャンペーン等、ハード・ソフト両面から混雑対策に積極的に取り組まれてきました。

しかしながら、現在も対策を上回る利用者の増加によって、直近６年連続で混雑率は全国で最も高い状況が続き、混雑緩和は喫緊の課題となっております。

このため、混雑緩和対策として当区と連携したバスを活用した実証実験を実施しました。バス利用者にとっては、座って快適に利用できるという声が届く一方で混雑率の解消にはつながらないと判断いたしました。

つきましては、下記のような速効性のある混雑緩和対策を強く求め、ここに要望書を提出いたします。また、中長期的には、六両編成化など抜本的な混雑対策をご検討いただけますと幸いです。

東京都におかれましては、格段のご配慮賜りますよう下記のとおりお願い申し上げます。

記

１．　運転間隔（３分１４秒）の短縮
２．　時差 Biz キャンペーンの通年にわたるラッシュ時間帯前後の実施とより魅力的なインセンティブへの強化
３．　増便なども踏まえた舎人公園駅始発車両の導入
４．　朝夕ラッシュ時における全車両の新型車両化

以上

令和８年　１０月　２３日

東京都知事
　小　池　百　合　子　様

足立区長
近　藤　弥　生

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和８年１１月１６日

件　　名	**常東地区「チョイソコ×せんじゅ」の取組み状況等について**
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７年８月から地域内交通の実証実験を開始している常東地区「チョイソコ×せんじゅ（以下「チョイソコ」という。）」の利用状況と取組み状況について、以下のとおり報告する。

１　実証実験の概要

	運行計画
運行期間	令和９年７月末まで
運行日	週５日※1（月曜日～金曜日）
乗降スポット	57 箇所
運行時間	午前８時～午後４時※2
予約受付	利用したい１週間前から 利用日の 30 分前まで

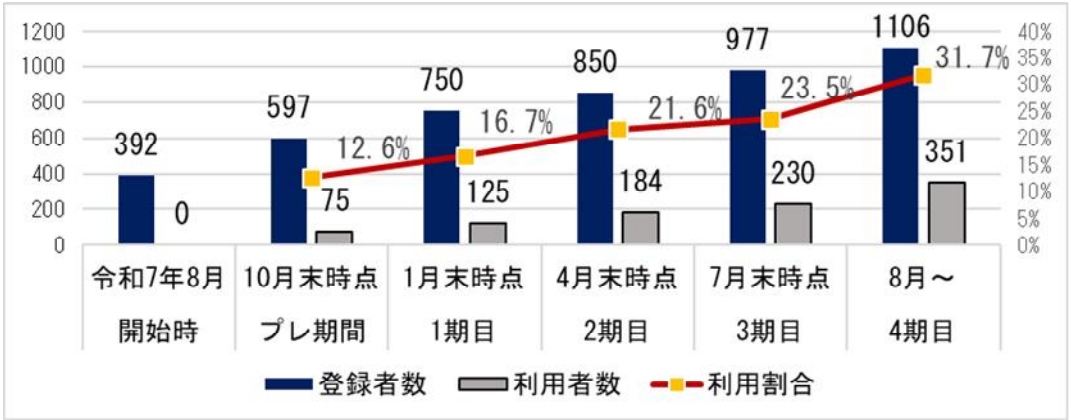
※１　祝日及び年末年始は運休

※２　正午から午後１時までは昼休憩のため運休

２　登録者数と利用者数（令和８年１０月１６日時点）

令和８年８月、９月限定でお試し券を配布したことから、初めて利用した方が７月末時点と比べて約１２０名増えた。

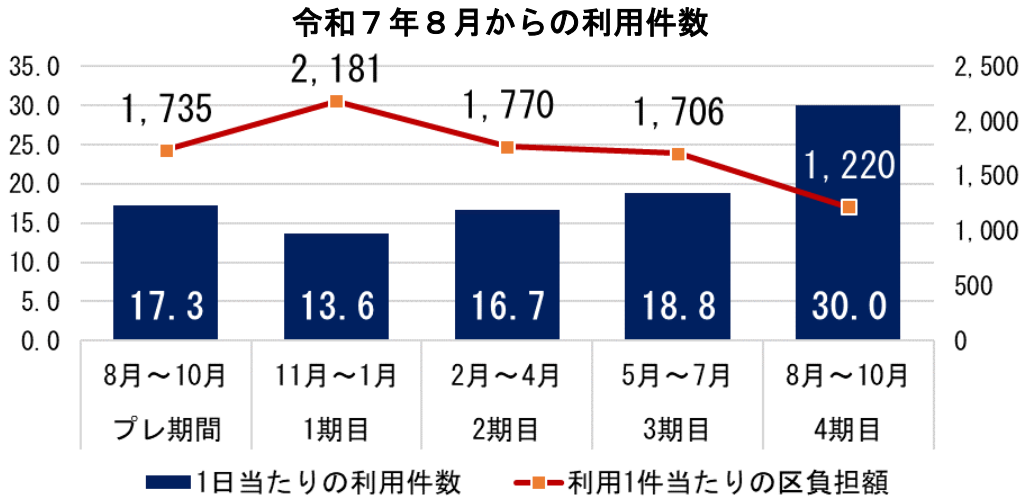
登録者数と利用者数（単位：人）



３　利用状況

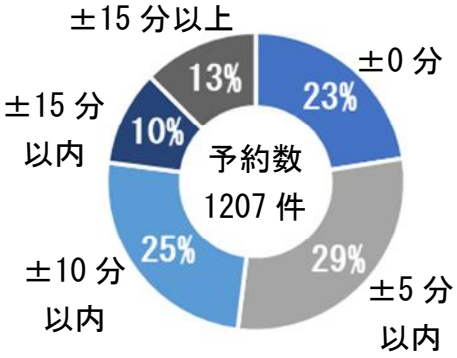
（１）４期目（令和８年８月～１０月）の１日当たりの利用件数は、令和８年１０月１６日時点で約３０件となっている。

（２）利用１件当たりの区負担額も約１，２００円／件となっており本格運行の目安としている「概ね１，６５０円／件未満」も満たしている。

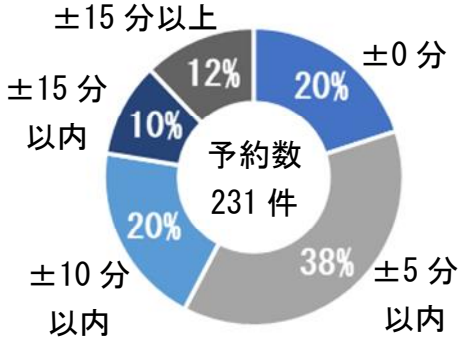


（３）お試し券が利用できた時期と、１０月以降の「予約希望時刻」と「予約確定時刻」の差を比較したが、大きな差は見られなかった。「予約希望時刻」通りに予約できている割合は約２０％となっているものの、前後１０分以内に予約できている割合は約８０％となっている。

８月から９月の状況



１０月以降の状況



４　「乗合状況の照会」機能の追加

運行開始したときから周知が進み、利用件数も多くなってきたことから、令和８年１１月より事前に混雑状況が把握でき、分散乗車をしていただけるよう「乗合状況の照会」機能を追加した。

画面イメージ（他事例より）

時刻	10/21 (水)	10/22 (木)
09:00	4	
09:30		
10:00		1
10:30		
11:00	1	1

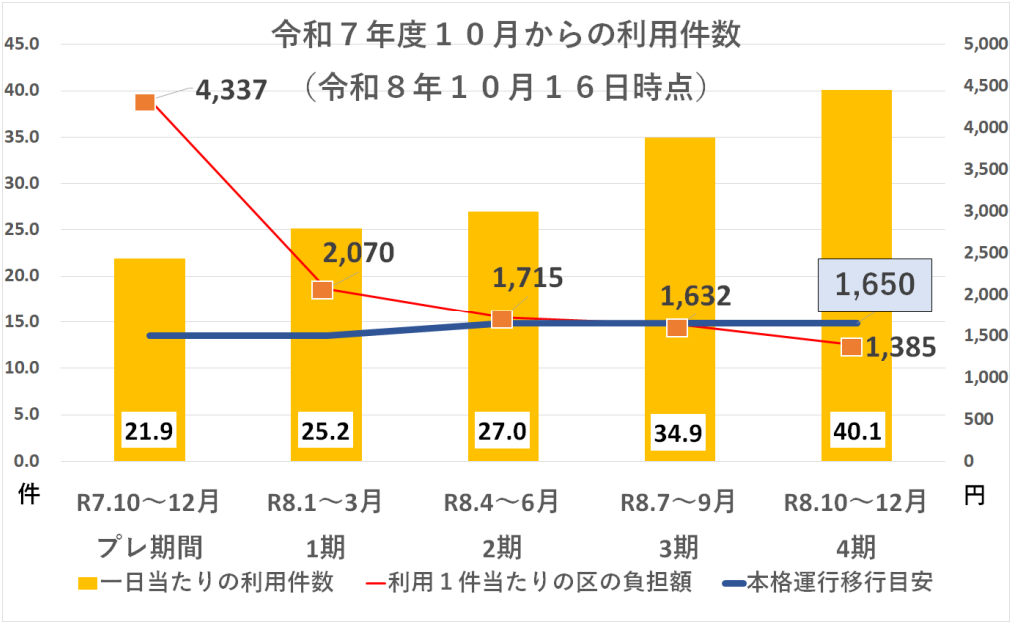
５　今後の流れ

花畑地区と同様に「本格運行移行の目安」を達成する可能性も高いことから、地域協議会や運行事業者と連携しながら、本格運行に向けた準備を進めていく。

時　　期	内　　容
令和８年８月	４期目開始（本格運行目安を達成見込み）
11 月	５期目開始（目安を達成すれば本格運行へ移行）
令和９年２月	本格運行へ向け道路運送法の事業許可取得手続き
春頃	本格運行開始

総合交通対策調査特別委員会報告資料

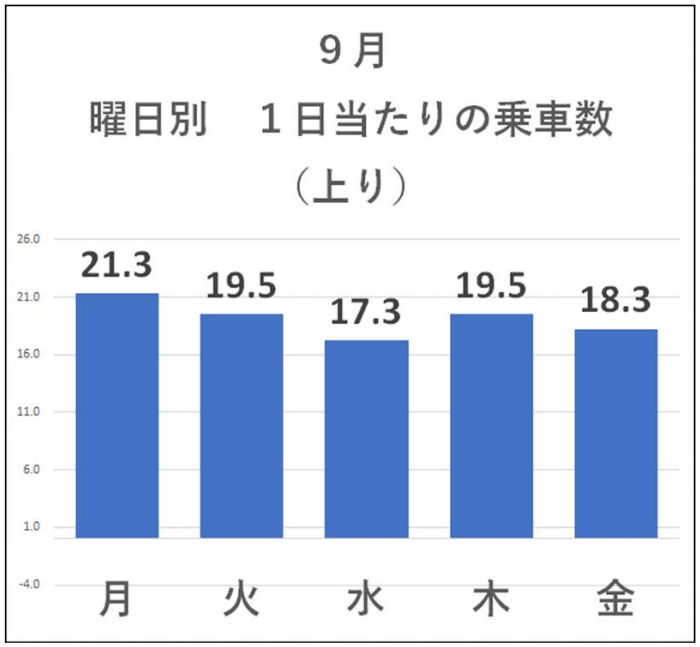
令和８年１１月１６日

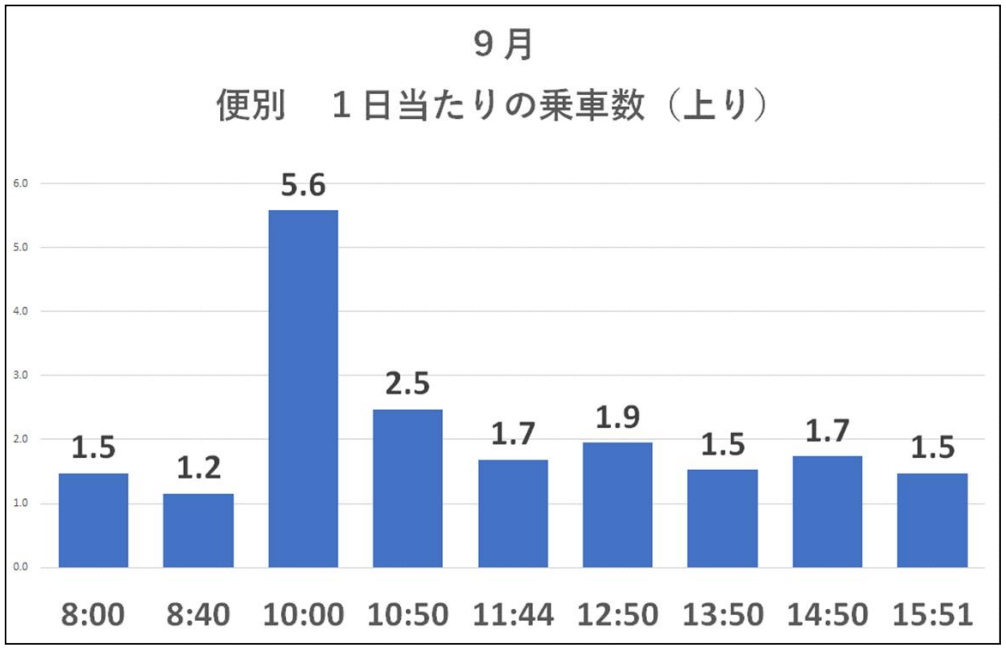
件　　名	**花畑地区「花畑ぐるりん」の取組み状況等について**
所管部課名	交通対策担当部新たな交通担当課 都市建設部交通対策課
内　　容	令和７年１０月より実証実験を開始している花畑地区の地域内交通「花畑ぐるりん」の取組み状況について、以下のとおり報告する。 **１　利用実績（別紙参照　Ｐ１２～１４）** （１）令和８年４月以降は本格運行移行の目安（以下「移行目安」という）を「３か月を１期とした場合に、２期連続で利用１件当たりの区負担額概ね１，６５０円以下」としているが、直近の第３期において利用１件当たりの区の負担額が１，６３２円となり移行目安の１期目を達成した。 （２）特に９月は月単体でみると利用１件当たりの区負担額１，５３０円であり、移行目安を優に満たしている。 （３）第４期の初月となる１０月においても、１０月１６日時点で利用１件当たりの区負担額が１，３８５円と９月の実績を上回っており、移行目安を超える水準で利用が安定してきたといえる。 **１日当たりの乗車数と利用１件当たりの区の負担額※**  ※　移行目安は当初１，５００円。２期から１，６５０円に改定。 **２　今後の方針** 第４期で２期連続の本格運行移行目安が達成されると見込み、令和９年４月頃からの本格運行を目指し準備を整えていく。令和９年１月から

３月を本格運行移行期間とし、運輸局への申請等を行う。

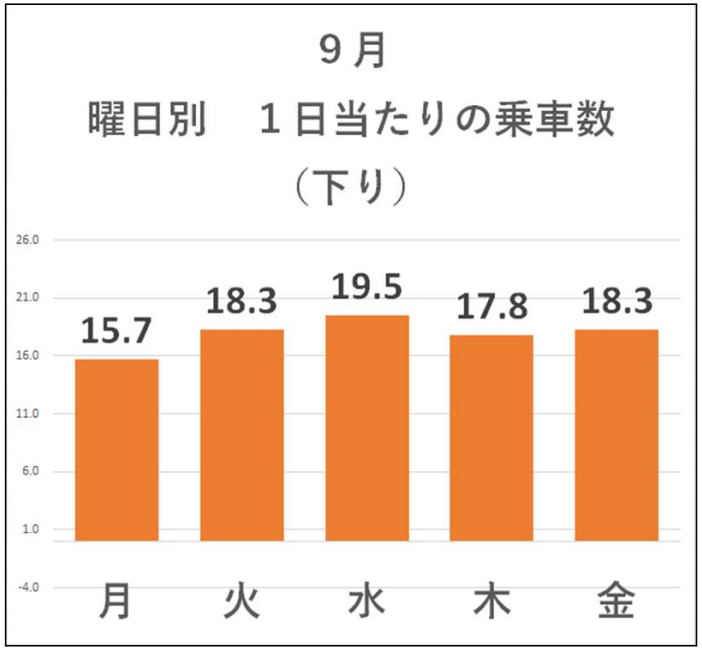
３　今後のスケジュール

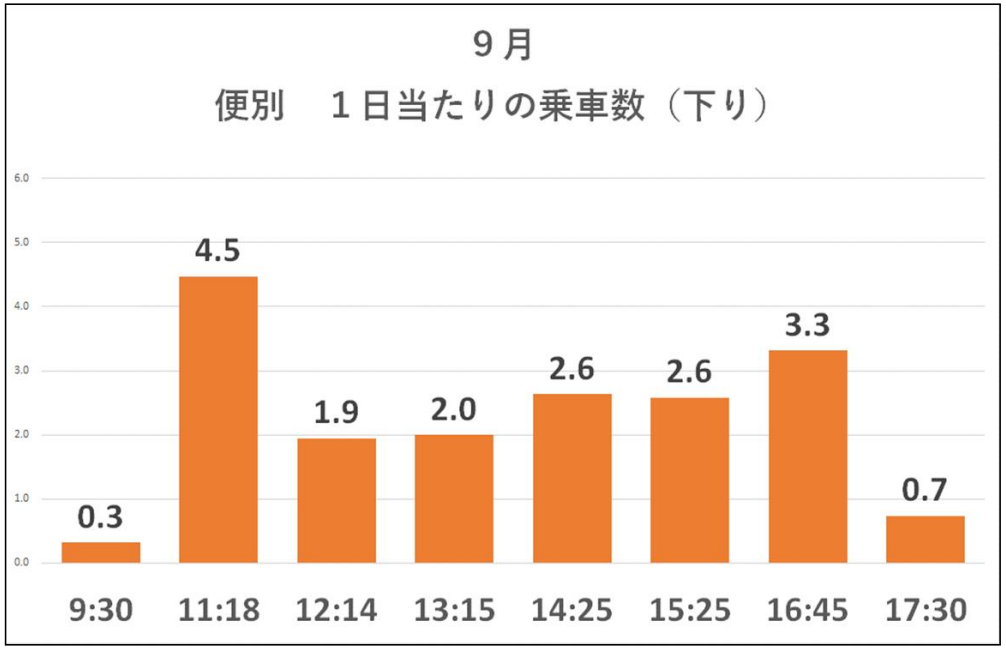
時期	内容
令和 8 年 12 月	本格運行移行目安達成確認
令和 9 年 1 月～3 月	運輸局への申請準備、申請
令和 9 年 4 月頃	本格運行開始予定





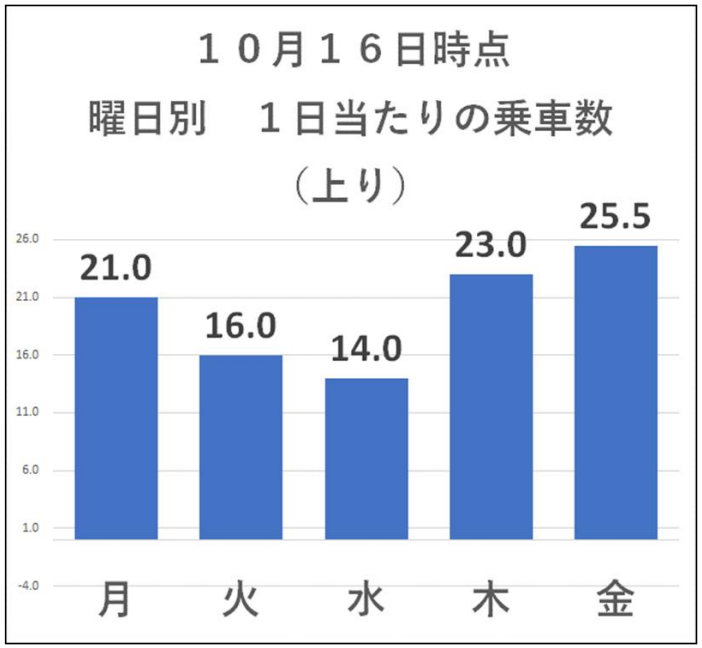
花畑区民事務所方面行き　発車時刻

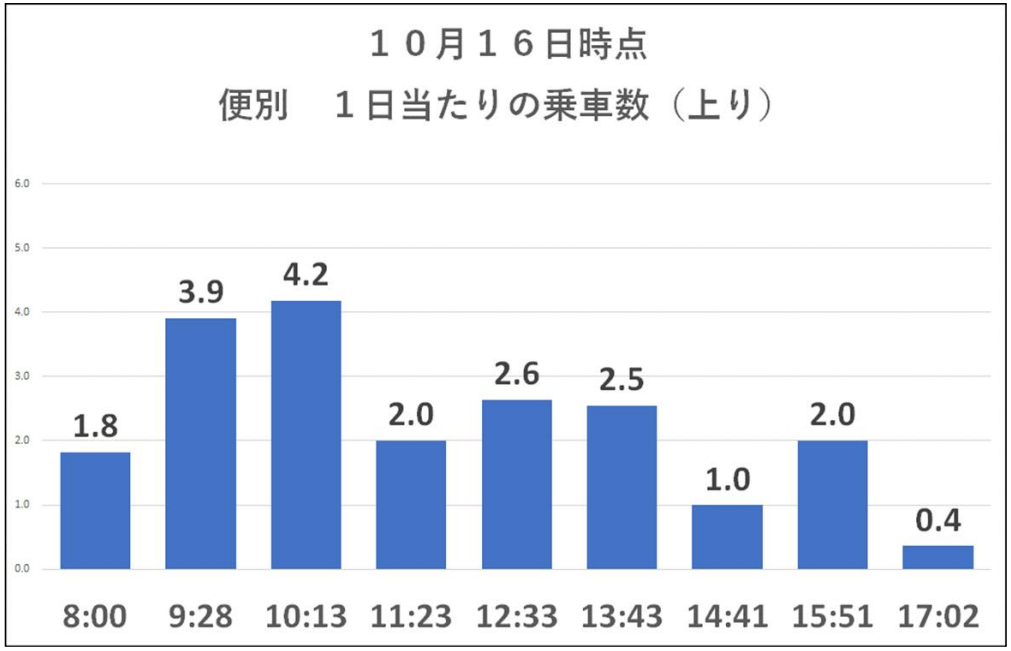




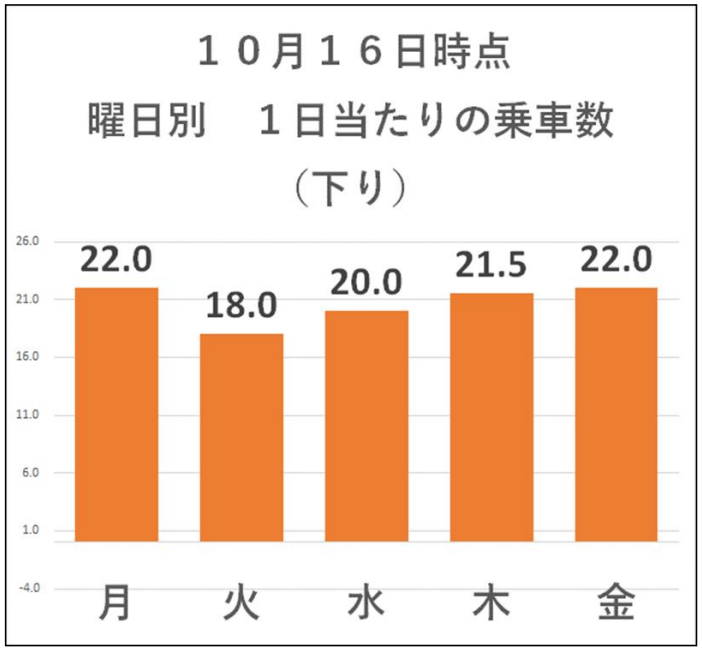
花畑八丁目アパート前方面行き　発車時刻

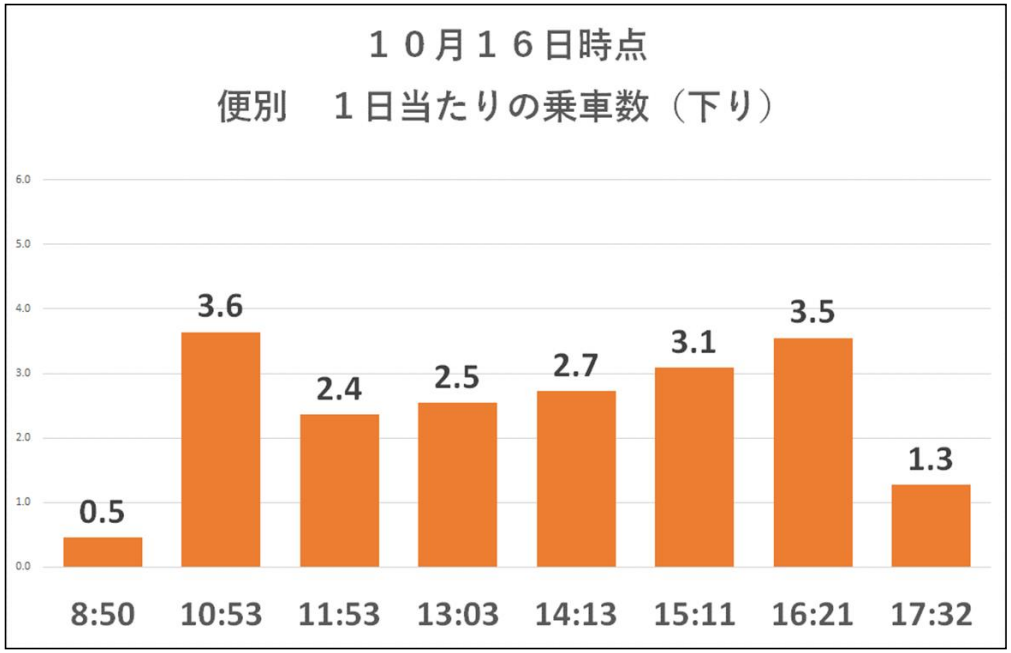
１０月　曜日・便別　１日当たりの乗車数（１０月１６日時点）





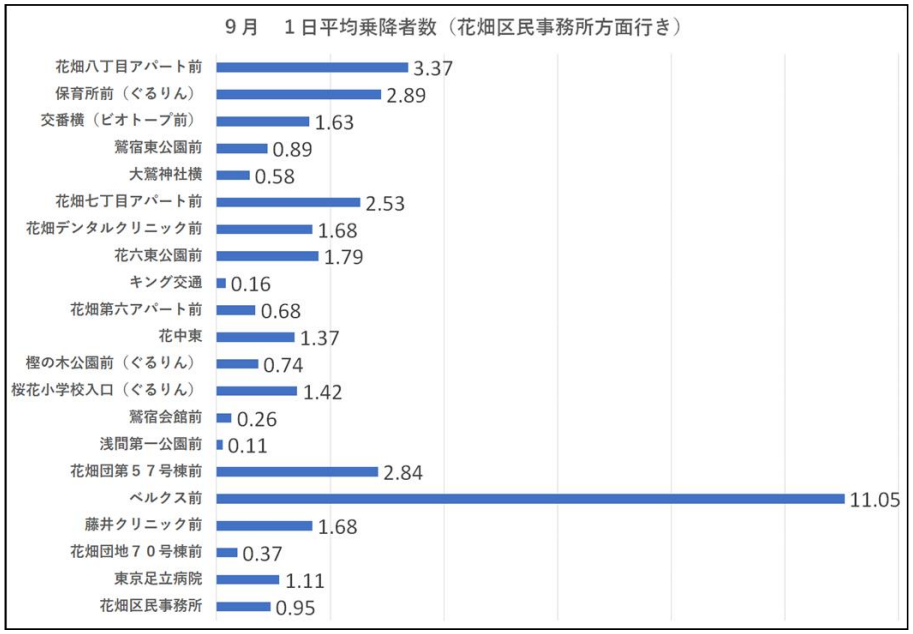
花畑区民事務所方面行き　発車時刻

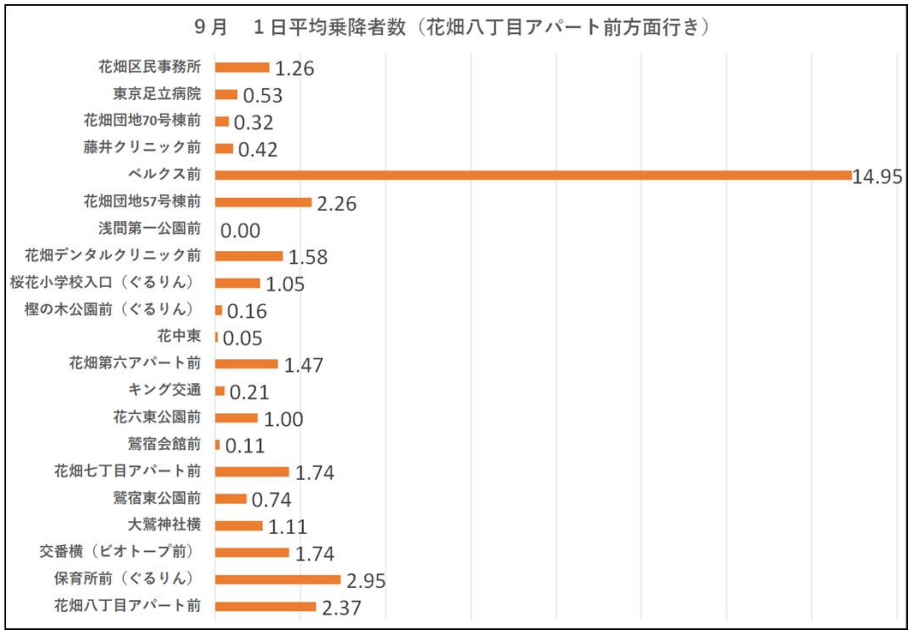


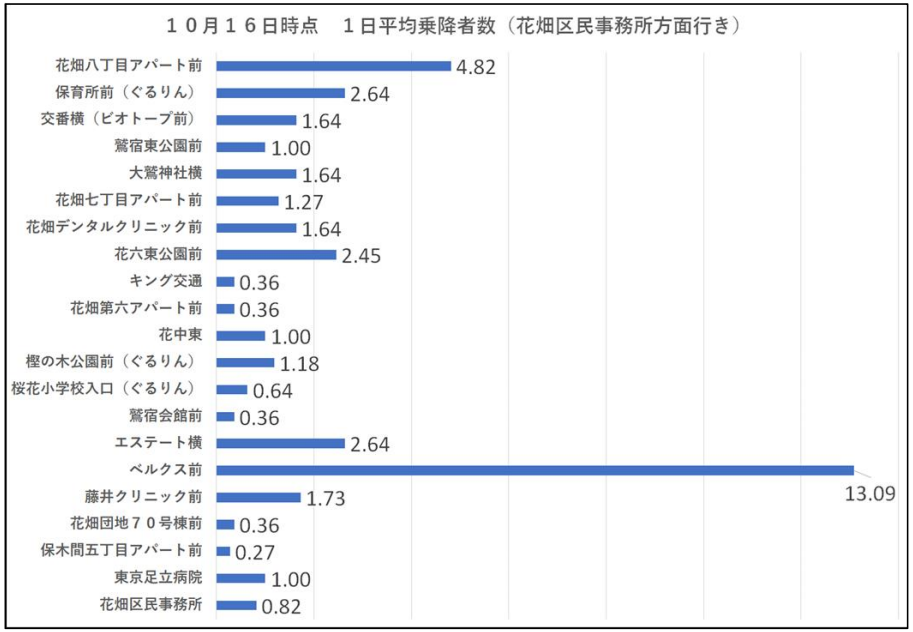


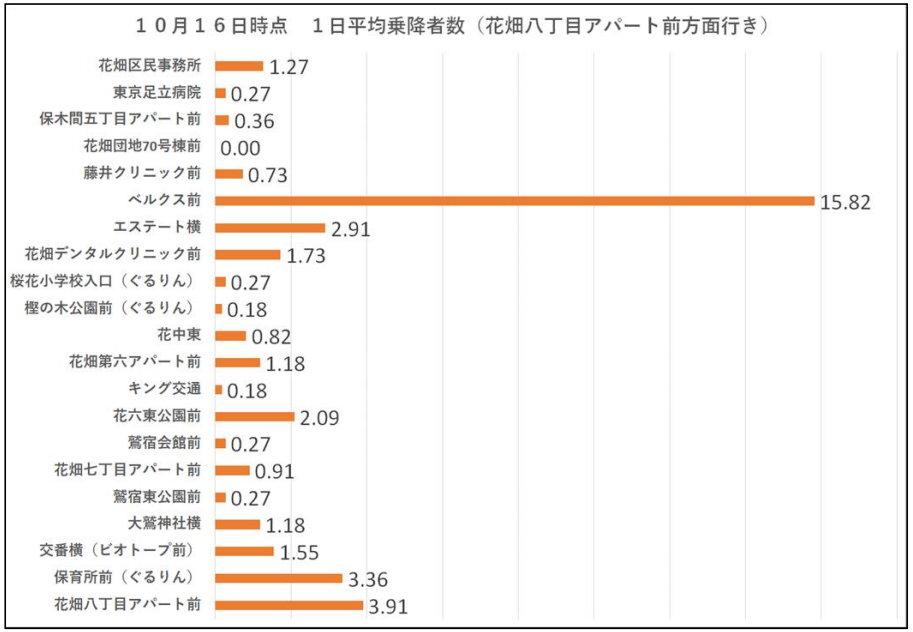
花畑八丁目アパート前方面行き　発車時刻

９月・１０月　停留所別　１日平均乗降者数（１０月１６日時点）









総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和８年１１月１６日

件　　名	**扇周辺地区における地域内交通（らくだ扇）導入の取組み状況等について**
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	扇周辺地区における地域内交通導入サポート制度の取組み状況について、以下のとおり報告する。

１　乗合型デマンド交通事業説明会（別紙参照　Ｐ１７～２３）

地域の方に本事業をより広く知っていただくため、乗合型デマンド交通事業説明会を開催し、合計５９名の方に来場いただいた。

（１）開催概要

開催日	時間	場所	来場人数
9月30日 （水）※	第1部　10時～11時 第2部　11時～12時	扇住区センター （扇1-47-38）	7人 7人
10月1日 （木）※	第1部　10時～11時 第2部　11時～12時	興本住区センター （本木東町17-10）	5人 1人
10月3日 （土）	第1部　10時～11時 第2部　11時～12時	西新井小学校 （西新井本町4-9-27）	5人 8人
10月9日 （金）	第1部　10時～11時 第2部　11時～12時	扇住区センター （扇1-47-38）	10人 1人
10月15日 （木）	第1部　10時～11時 第2部　11時～12時	興本住区センター （本木東町17-10）	9人 6人

※　９月３０日及び１０月１日は荒天予報のため延期としたが、来場された方に対しては他の開催日と同様の説明を行った。

（２）主な質問と回答

NO.	質問	回答
1	往復する場合、帰りの予約はいつすればいいですか？	往路の予約をする際、同時に復路も予約できます。
2	予約のキャンセルはいつまで可能ですか？	時間は定めていませんが、キャンセルが必要になった時点で極力早くご連絡ください。
3	運行する車両にはステッカーのような目印を貼りますか？	A3サイズのステッカーを貼りつけて運行します。
4	乗降スポットの目印にはスポット番号を記載しますか？	番号の記載や、目立つ色の使用等により、わかりやすい表示をします。

NO.	質問	回答
5	運行曜日が増えることはありますか？	運行開始後、利用実績を見ながら地域協議会や運行事業者と協議してまいります。

（３）説明会の様子



▲10 月 1 日（木）興本住区センター



▲10 月 3 日（土）西新井小学校

２　利用者向け事前出張登録会

運行開始に先立ち、利用者がスムーズに本交通を利用できるよう事前の出張登録会を開催する。

開催日	時間	場所
11 月 24 日（火）	第 1 部　10 時～11 時 第 2 部　11 時～12 時	扇住区センター （扇 1-47-38）
11 月 25 日（水）	第 1 部　14 時～15 時 第 2 部　15 時～16 時	興本住区センター （本木東町 17-10）
11 月 27 日（金）	第 1 部　10 時～11 時 第 2 部　11 時～12 時	第五中学校 （西新井本町 2-3-1）
11 月 28 日（土）	第 1 部　10 時～11 時 第 2 部　11 時～12 時	西新井小学校 （西新井本町 4-9-27）

３　今後のスケジュールについて

時　期	内　容
令和 8 年 11 月 8 日	利用登録受付開始予定
令和 8 年 11 月 16 日	交通ニュース発行　対象区域内へ全戸配布予定 （事業概要と出張登録会開催のご案内）
令和 8 年 11 月下旬	利用者向け事前出張登録会開催
令和 9 年 1 月 18 日	運行開始予定

別紙



乗合型デマンド交通 「らくだ扇」 について

経緯

バス業界における２つの大きな課題

課題１	慢性的なバス運転士不足

主な要因

長時間労働や低賃金
大型二種免許保有者の減少

５年間で約１０%減

近年の動向

▸運転士の労働時間等の見直しにより、**運転士不足はより顕在化（2024年問題）**
▸コロナ禍の影響も含めた利用者の減少により、さらに**事業者の経営状況が悪化**

➡全国的にバスの**減便**や**路線廃止**が深刻化している

課題２	バス利用者の減少

主な要因

人口減少や少子高齢化
鉄道網の発達や自家用車の普及等

利用者数が３０年間で約５０%減

近年の動向

実証実験の目的

はるかぜ10号の廃止により、地域から代替手段の要望があった。そのため、地域、システム会社、運行事業者、足立区のそれぞれが連携及び協力し、持続的な地域内の交通手段となるか否かを検証する。

運行計画

運行形態	乗合型デマンド交通
愛称名	らくだ 扇
実験期間	令和9年1月18日～12月24日
運行頻度	週3日（月曜日、火曜日、金曜日）※祝日は運休
運行時間	8時～15時 （12時～13時は休憩）
利用運賃	200円（現金支払いのみ） ※未就学児は無料
利用対象者	事前に登録を済ませている者

システム会社	株式会社アイシン
運行事業者	日の出交通㈱
予約方法	電話又はアプリ ※利用日の1週間前から利用日当日1時間前まで予約が可 ※電話予約は、運行している曜日のみ可能（アプリは利用日の1週間前から予約可）。
乗降スポット	55か所
車両	ジャパンタクシー
乗降方式	乗降スポット間の移動

デマンド交通とは

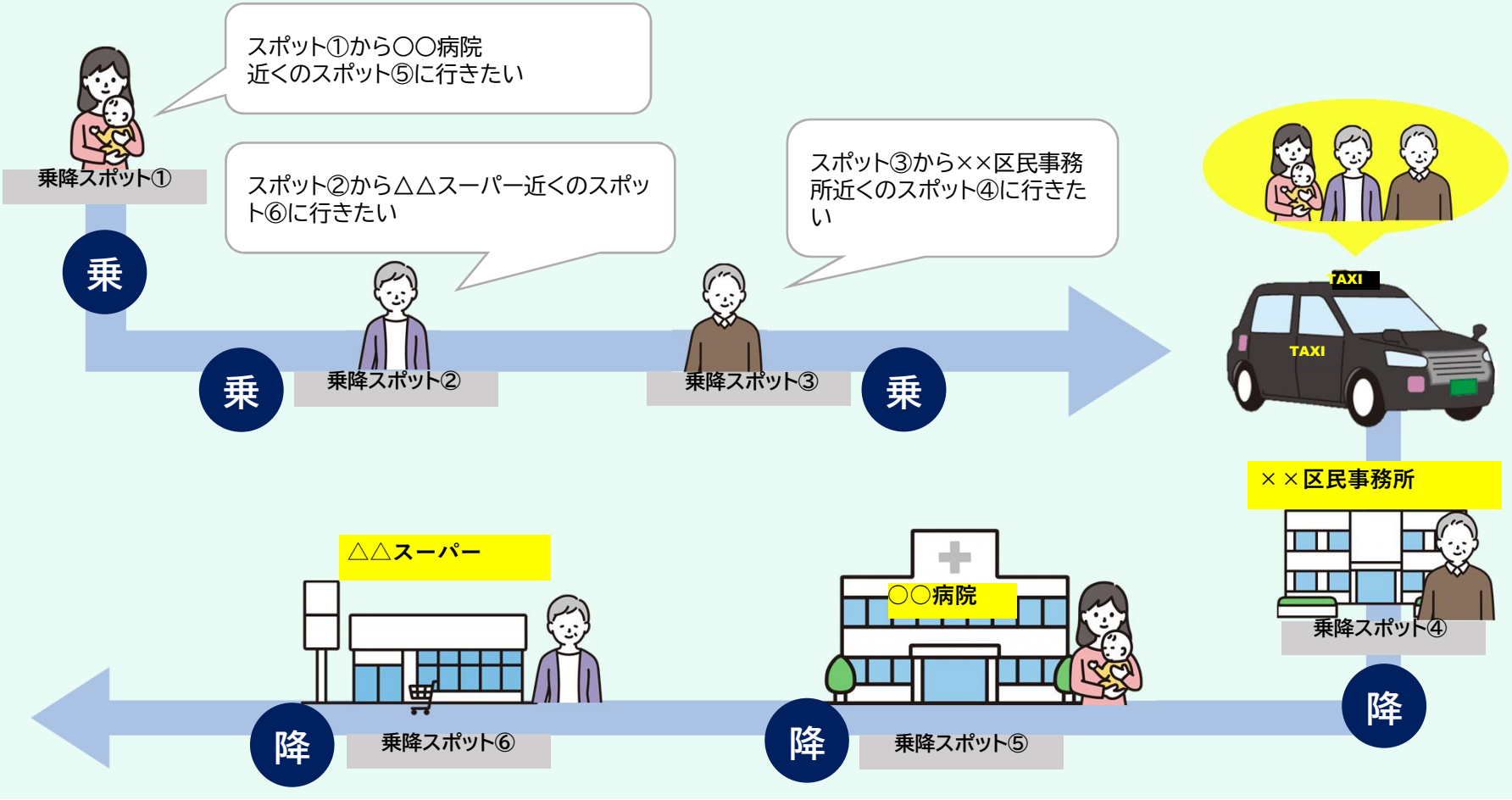
① 予約に応じて運行

② 事前に設定した乗降スポット間の移動が可能

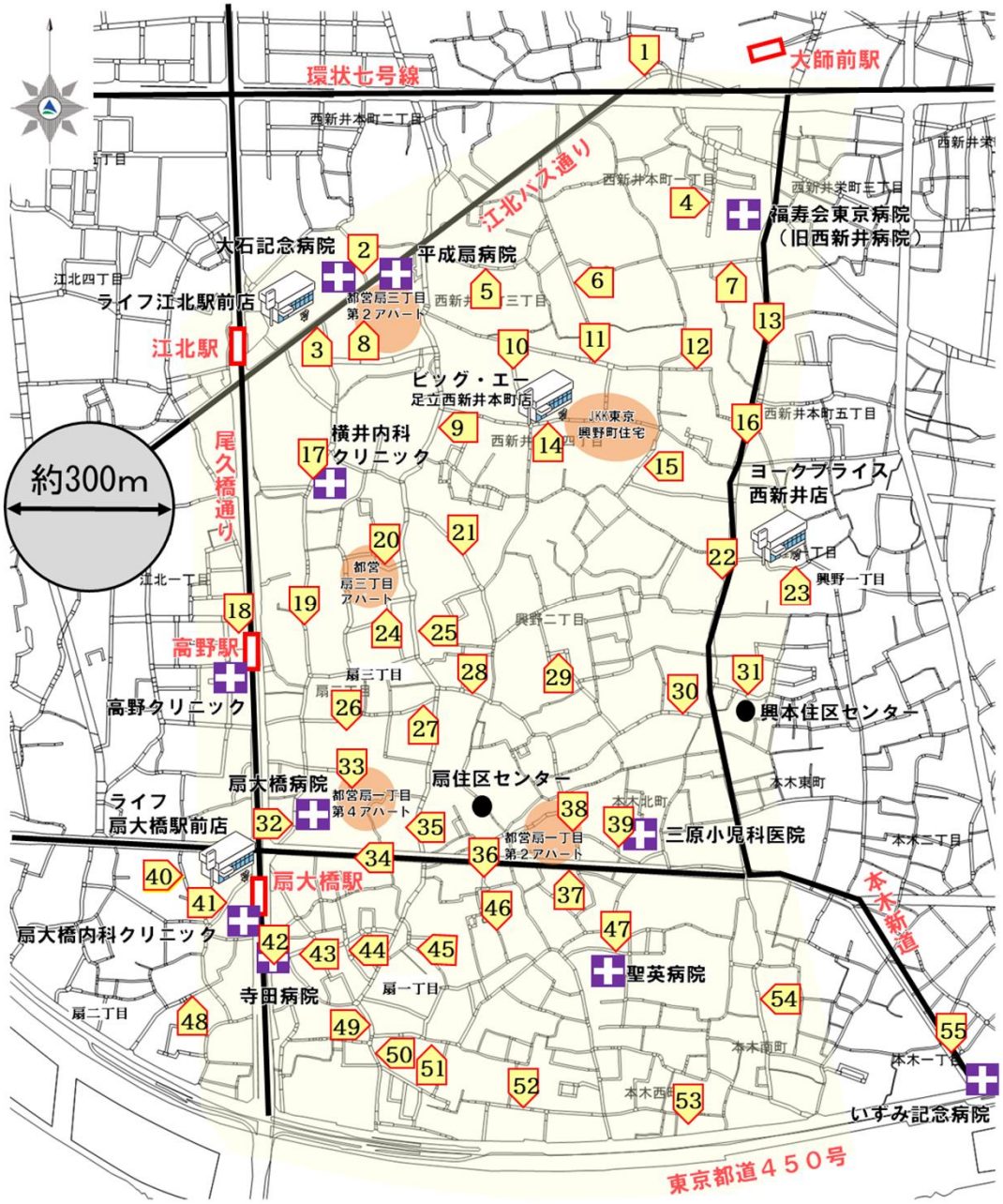
③ 複数予約が入った場合は、3名程度の利用者による乗合で運行（1人のみの予約でも運行）



ジャパンタクシー
（他地区での運行車両）



運行範囲


環状七号線
大師前駅
江北バス通り
福寿会東京病院
（旧西新井病院）
大石記念病院
平成扇病院
ライフ江北駅前店
江北駅
ビッグ・エー
足立西新井本町店
横井内科
クリニック
約300m
尾久橋通り
ヨークプライス
西新井店
高野駅
高野クリニック
興本住区センター
扇大橋病院
扇住区センター
ライフ
扇大橋駅前店
三原小児科医院
扇大橋駅
本木新道
扇大橋内科クリニック
聖英病院
寺田病院
いずみ記念病院
東京都道４５０号

乗降スポット一覧

1	西新井大師駐車場内	西新井6-1
2	介護老人保健施設レーベンハウス/ 足立区地域包括支援センター西新井本町	西新井本町2-23-1
3	セブンイレブン足立扇3丁目店	扇3-19-18
4	福寿会東京病院前	西新井本町1-12-12
5	あみだ橋公園前	西新井本町3-8
6	西新井本町3-6番地先	西新井本町3-6
7	西新井小学校北側	西新井本町4-9
8	扇三丁目第2アパート集会所前	扇3-24-11
9	セブンイレブン足立西新井本町4丁目店	西新井本町4-30-7
10	西新井本町すこやか公園前	西新井本町4-27
11	JKK東京興野町住宅北側	西新井本町4-14-11
12	ライオンズマンション西新井本町前	西新井本町4-11-6
13	大東京信用組合足立支店前	西新井本町4-8-16
14	ビッグ・エー足立西新井本町店前	西新井本町4-25-5
15	カーメスト興野町前	西新井本町4-17
16	吉沢生花店前	西新井本町5-13-7
17	横井内科クリニック前	扇3-17-13
18	セブンイレブン足立扇2丁目店	扇2-44-1
19	扇三丁目町会公民館前	扇3-12-11
20	扇三丁目アパート集会所前	扇3-10
21	興野二丁目児童遊園前	興野2-30
22	足立区地域包括支援センター扇前	興野2-22-27
23	ヨークプライス西新井店前	興野1-12-7
24	扇三丁目アパート1号棟東側	扇3-9-1
25	セブンイレブン足立興野2丁目店	興野2-31-16
26	こもれび保育園 扇園西側	扇1-53-11
27	扇3-7番地先	扇3-7
28	理容タケイシ前	扇1-46-18
29	アルファスマート高野前	興野2-14-8
30	興野公民館前	興野2-1-5
31	興本住区センター前	本木東町17-10
32	扇大橋病院	扇1-55-28
33	扇一丁目第4アパート2号棟前	扇1-54-2
34	ファーム136前	扇1-55
35	ウエルシア足立扇店	扇1-50-25
36	扇1-41番地先	扇1-41
37	扇一丁目親栄児童遊園前	扇1-36
38	扇一丁目第2アパート2号棟東側	扇1-41-2
39	三原小児科医院	本木北町14-6
40	ラディアント扇前	扇2-26-15
41	扇2-25番地先	扇2-25
42	寺田病院	扇1-20-12
43	扇1-22番地先	扇1-22
44	扇いちょう公園前	扇1-22
45	扇1-24番地先	扇1-24-19
46	扇一丁目親友町会会館前	扇1-31-45
47	聖英病院前	本木西町18-16
48	扇南町会会館前	扇2-9
49	扇一丁目第3アパート1号棟西側	扇1-25
50	扇一丁目児童遊園前	扇1-12
51	扇1-12番地先	扇1-12
52	特別養護老人ホーム プレミア扇北側	扇1-3-5
53	セブンイレブン足立本木西町店	本木西町1-7
54	本木南町10番地先	本木南町10
55	都築伊勢元酒店前	本木1-16-8

今後のスケジュール

時期	内容	備考
令和8年11月上旬	利用登録受付開始	
令和8年11月中旬	ニュース全戸配布	出張登録会の日程や事業概要の周知
令和8年11月下旬	出張登録会の開催	11月24日(火)　扇住区センター ・午前10時～11時 ・午前11時～正午
		11月25日(水)　興本住区センター ・午後2時～3時 ・午後3時～4時
		11月27日(金)　第五中学校 ・午前10時～11時 ・午前11時～正午
		11月28日(土)　西新井小学校 ・午前10時～11時 ・午前11時～正午
令和9年1月18日～	実証実験開始	期間　令和9年1月18日～12月24日

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和８年１１月１６日

件　　名	**地域内交通検討団体交流会の開催について**
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	地域内交通導入サポート制度を活用し、地域内交通を検討している団体がそれぞれの取組みを発表する、地域内交通検討団体交流会を開催したので以下のとおり報告する。 **１　概要** （１）開催日時 令和８年１０月２３日（金）午前１０時～午前１１時５０分 （２）場所 足立区役所１３階大会議室Ｂ （３）出席者 ア　地域内交通検討団体 （ア）常東地区チョイソコせんじゅ協議会（４名） （以下「常東協議会」という。） （イ）花畑地区交通協議会（８名）（以下「花畑協議会」という。） （ウ）扇周辺地区地域内交通協議会（４名） （以下「扇協議会」という。） （エ）（仮称）舎人地区交通協議会（５名） （以下「舎人協議会」という。） イ　講評者 流通経済大学　経済学部　板谷 和也教授 ウ　聴講者（１９名） **２　次第** （１）開会の挨拶 （２）講評者紹介 （３）足立区地域内交通導入サポート制度の紹介 （４）各検討団体からの取組み発表 ア　常東地区「チョイソコせんじゅ」　常東協議会 イ　花畑地区「花畑ぐるりん」　花畑協議会 （５）質疑応答 （６）総評 （７）閉会

当日の様子



パネル展示（各地区の取組み状況）



３　講評者からの講評及び質疑応答（別紙参照　Ｐ２７）

既に実証実験に取り組んでいる常東協議会及び花畑協議会にこれまでの活動について発表いただき、以下のとおり講評をいただいた。なお、当日聴講者等からでた意見や質問については別紙のとおり。

講評者から各協議会への講評

常東協議会	花畑協議会
(1) 1 日 50 件近い乗車があると聞いていたが、この運行時間では限界値に近い利用件数だと思う。非常に地域ニーズに合ったサービスが展開されていると感じた。 (2) 行政の負担だけでなく地域の企業者や学校から協賛金を募る仕組みを形成していること、またそれらが機能している点が素晴らしい。	(1) 運行ダイヤ･ルートなどがしっかりと練りこまれている。これは地域にコミュニティがしっかりと形成されていることによるものと考える。 (2) 地域課題の解決には①専門値、②政策値、そして現場の実状を知る③地域値の 3 つが必要。今回の取組みは地域住民の皆様の強い熱意と「地域値」によって形成された素晴らしい好事例だと思う。

４　総評

板谷教授より地域内交通検討団体の発表や交わされた意見について総評をいただいた。

（１）携わっている自治体の中でも、みな手探りの状況であり、ここまで地域と自治体が機能している事例は無く、大変良い取組みである。基本的には現状で良いと思っている。

（２）聴講者からは福祉部署の関わりについて質問があったが、地域公共交通計画の中でも､福祉をどう位置付けるかは現状グレーゾーンではっきり明示されていない。どちらの枠でも人の移送に関わることには変わりなく､庁内横断的に連携できるとより良いものが出来ると考える。

（３）地域活動をボランティアで行っていくのは大変である。組織の継続

	性のために、例えば人件費に関わる部分も区が検討しているということで、協議会の方々には無理のない範囲で活動を継続していただきつつ、続けやすい自治体からの支援体制を期待する。 **５　今後の方針** （１）交流会で共有された各団体の取組み事例や課題、検討手法等を各地区の活動に活用し、地域特性や交通課題に応じた交通手段の選定、運行計画の具体化に向けて支援の在り方を検討していく。 （２）先行地区の経験やノウハウを他地区へ展開し、持続可能な地域内交通の導入・運営につなげるため、来年度も引き続き団体交流会を開催していく。 （３）次回に向けては、各検討団体が抱える課題や取組み事例を共有し、相互に学び合える機会にもなるよう開催方法や進行方法を検討する。

別紙

当日の質疑応答一覧

No	意見・質問 （　）内は質問者	回答 （　）内は回答者
1	運行計画について、小さく始めて段階的に広げるのではなく、民間企業のように最初からフルスペックで実施してニーズを開拓・定着させるべきではないか（聴講者）	予算の段階的執行や事業者・ドライバーが慣れる期間も必要なため段階的な手法をとっているが、今後の地区検討の参考にさせていただく。（足立区）
2	花畑地区よりも舎人団地は高齢化が進んでおり、これからどうしたらいいか。チョイソコの電話オペレーターはボランティアが担っているのか。（舎人協議会）	オペレーターはシステム会社の株式会社アイシンが担っており、運行経費は区から支出している。（常東協議会）
3	足タクの運行エリアでも、一度地域の声を聞いて改善・検討をしてほしい。（聴講者）	地域アンケートなどを実施しながら改善を図っていきたいと思う。（足立区）
4	扇地区では来年1月から試験運行を開始するが、東南アジアのように自転車やリヤカーを活用した交通手段について交通政策としてお考えはないか。（扇協議会）	制度上排除はされないが、日本でメインの移動手段にならない理由は、運行する側の身体的負荷が非常に大きく、担い手を確保できないことが多い。（板谷教授）
5	無償ボランティアで支えているが、このままでは息が切れてしまう。その点の配慮もお願いしたい。（花畑協議会）	持続性の確保やボランティア負担は重要な課題と認識している。交通問題にとどまらず、支援体制の構築という観点で関係機関と検討を続けていく。（足立区）
6	高齢化率の高い花畑地区では、わかりやすい『定時定路線』が求められている。一方で地域協議会の持続性やドライバー不足からデマンド交通への切り替えが必要か否か悩んでいる。（花畑協議会）	利用者が多く定着している現状であれば、できる限り現在の『定時定路線』を維持することをお勧めする。突然デマンドへ切り替えると混乱が生じるため、現在の路線をベースに微調整していくのが建設的と考える。（板谷教授）
7	交通対策だけでなく、福祉部署やエリアデザイン部署と連携し、介護スタッフの同行支援や予算の横断活用を行うべき。（聴講者）	総合交通対策調査特別委員会等にも福祉の担当者が出席している。いただいたご意見を各部署に伝え、横断的な連携を強化していく。（足立区）
8	路線バスの廃止の実態や足立区の取組みを『あだち広報』などで大きく周知すべき。また、10～30年先を見据えて若手世代を巻き込んで持続可能な仕組みを作ることが不可欠ではないか。（扇協議会）	貴重なご意見をいただいたので広報・周知のタイミングや手法については慎重に検討していく。（足立区）

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和８年１１月１６日

件　　名	**足立区地域公共交通計画における個別実施計画の策定について**
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、令和７年３月に策定した「足立区地域公共交通計画（以下「本交通計画」という。）」に基づき取組みを実施しているが、今後の具体的な取組みの方向性を示すため「個別実施計画」の策定を予定していることから、以下のとおり報告する。 **１　個別実施計画の骨子（別紙参照　Ｐ２９）** （１）策定の目的 令和９年度に本交通計画の中間評価、令和１１年度末には本交通計画の改定が予定されているが、現在、区が財政的な支援を実施している地域交通における各事業の取組み状況や効果等を整理する必要がある。 公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、必要な移動サービスを将来にわたり確保するため、中間評価及び改定時の基礎資料として活用することを目的に個別実施計画を策定する。 （２）本交通計画における位置づけ 本交通計画では、３つの基本方針を掲げているが、基本方針２「行政・交通事業者・区民の協働による持続可能な交通手段の確保」に基づく個別実施計画とする。なお、重点的に取組んでいく事業は以下のとおり。 ア　コミュニティバス「はるかぜ」路線維持事業 イ　足立区地域内交通導入サポート制度 ウ　自動運転等の導入 （３）個別実施計画の期間 策定から概ね３年間とする。令和１１年に本交通計画の改定を予定していることから、各取組みを評価したうえで本交通計画へ盛り込む。 **２　策定までのスケジュール**

時　　期	内　　容
令和 8 年 11 月	個別実施計画（案）作成
12 月	総合交通対策調査特別委員会へ報告
令和 9 年 1 月	計画策定・公表

別　紙

足立区地域公共交通計画における持続可能な交通手段確保に向けた個別実施計画（骨子）

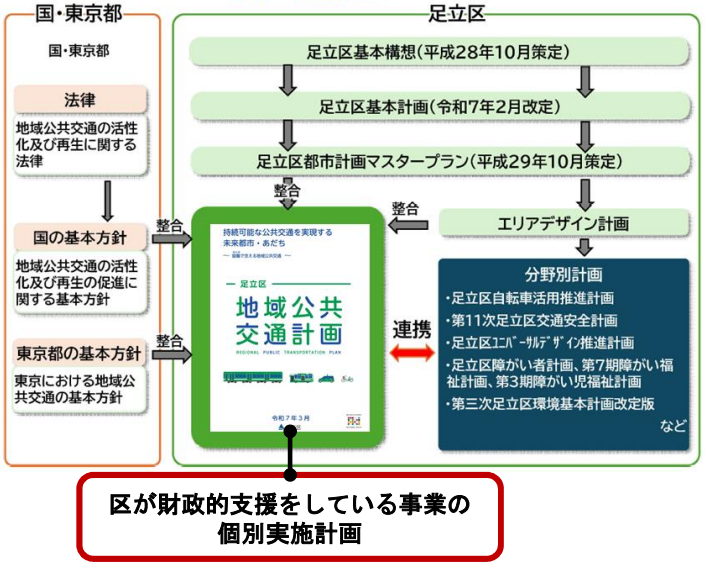
1 策定趣旨

【目指す姿】持続可能な公共交通を実現する未来都市・あだち

本実施計画の位置付け

足立区地域公共交通計画に基づく**個別の実施計画**

【体系図】



本実施計画の策定趣旨

現在、区が財政的な支援を実施している地域交通における各事業の取組み状況や効果等を整理するとともに、公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、必要な移動サービスを将来にわたり確保するため、中間評価及び改定時の基礎資料として活用することを目的に個別実施計画を策定する。

計画期間

策定～令和11年度※地域公共交通計画改定時（R11年度）に評価し計画に盛込む

2 主な基本方針

地域公共交通計画に掲げる３つの基本方針のうち、基本方針２に基づく実施計画とする

基本方針1：豊かな暮らしを実現する公共交通ネットワークの構築

- 公共交通の利便性・安全性を高め、誰もが安全に安心して移動ができる公共交通ネットワークの構築

基本方針2：行政・交通事業者・区民の協働による持続可能な交通手段の確保

- 公共交通ネットワークの構築にあたっては、行政・交通事業者・区民など、公共交通に携わる関係者それぞれが協働して課題解決に向けて主体的に取り組み、持続可能な交通手段の確保を目指す

基本方針3：新技術等を活用した多様な交通サービスの実現

- クリーンエネルギーを活用したモビリティや自動運転車の導入も視野に、多様化する区民の移動ニーズを応えられる交通サービスの実現

3 特に重点的に取組む三つの柱

取組み1　コミュニティバス「はるかぜ」路線維持事業

取組み2　足立区地域内交通導入サポート制度

取組み3　自動運転・AI配車等の導入



4 各計画の策定スケジュール（想定）

	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度	R14年度
個別実施計画	★計画策定	計画期間（策定～R11）		中間評価☆	整合・反映		
地域公共交通計画		計画期間（R7～R11）			地域公共交通計画～R16		
		☆中間評価		☆計画改定	個別実施計画		☆中間評価

総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和８年１１月１６日

件　　名	**足タク配車アプリの試験運用開始について**
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、入谷・鹿浜地区で運行中の足立区デマンドタクシー（以下「足タク」という。）について、利用者の利便性向上、タクシー事業者の更なる事務の省力化を目指し、既存アプリを活用した足タク配車アプリの試験運用を開始したため、以下のとおり報告する。

１　試験運用の概要

	内容
モニター募集	令和 8 年 11 月 30 日まで
試験運用期間	令和 8 年 11 月 2 日～令和 9 年 3 月末
利用方法	(1) LINE アプリから配車依頼をし、タクシー事業者側で受付・配車を行う。 (2) 配車結果は LINE で通知される。
協力事業者	足タクの運行事業者（4 社）
その他	令和 9 年 1 月頃を目途に利用者向けアンケート調査、タクシー事業者ヒアリングを実施し、継続運用の可否を判断する。

２　主な機能・運用（別紙参照　Ｐ３２）

機能	内容
LINE からの配車依頼	利用者が LINE 上から配車依頼を行う。
配車結果の通知	配車が確定した場合、「迎車予定時間」「会社名」「車両番号」が LINE で通知される。
配車不可の場合	(1) 1 社が配車不可だった場合は、自動的に次のタクシー事業者へ転送される。 (2) 4 社が配車不可だった場合、利用者に配車不可の通知がされる。
その他	(1) 従来通り事前予約は不可。 (2) 配車確定した実績は、現在運用している足タク台帳システムに自動的に記録される。

３　期待する効果

対象項目	内容
利用者	(1) 1回の配車依頼で複数社への依頼が可能となる。 (2) 電話利用が出来ない場所でも配車依頼が可能となる。 (3) ユーザーの多いアプリを活用することで幅広い世代の利用増が期待される。
運行事業者	(1) 電話受付の減少により電話対応に係る負担軽減が期待される。 (2) 電話対応していない事業者も多いものの、アプリ活用であれば協力運行事業者の増加が期待される。
事業継続性	利用者の利便性の向上や、運行事業者の負担軽減などの環境整備をすることで事業継続性を高める。

４　試験運用中の検証事項

試験運用中では主に以下の項目を検証し、足タクにおけるアプリ配車機能の有効性について検証していく。

項目	内容
利用者の利便性	配車依頼の操作性、通知の分かりやすさ、利用上の課題抽出等
配車の状況	配車依頼件数、配車可・不可の状況、配車確定までの時間等
事業者の業務負担	電話受付とLINE受付併用による作業量の変化、LINE通知作業等運用上の課題抽出
システムの安定性	通知や配車処理の不具合、利用者・事業者からの問い合わせ内容等

５　今後の流れ

利用者やタクシー事業者からの意見を参考にしながら、足タク配車アプリの検証をしていく。

時期	内容
令和8年10月	足タク会員登録者へ足タク配車アプリ試験運用開始のニュースを発送
11月	試験運用開始
令和9年1月	利用者向けアンケート調査実施
3月	効果検証・継続判断

足タク配車アプリイメージ

別紙

1 利用者登録



2 配車依頼



3 配車結果通知



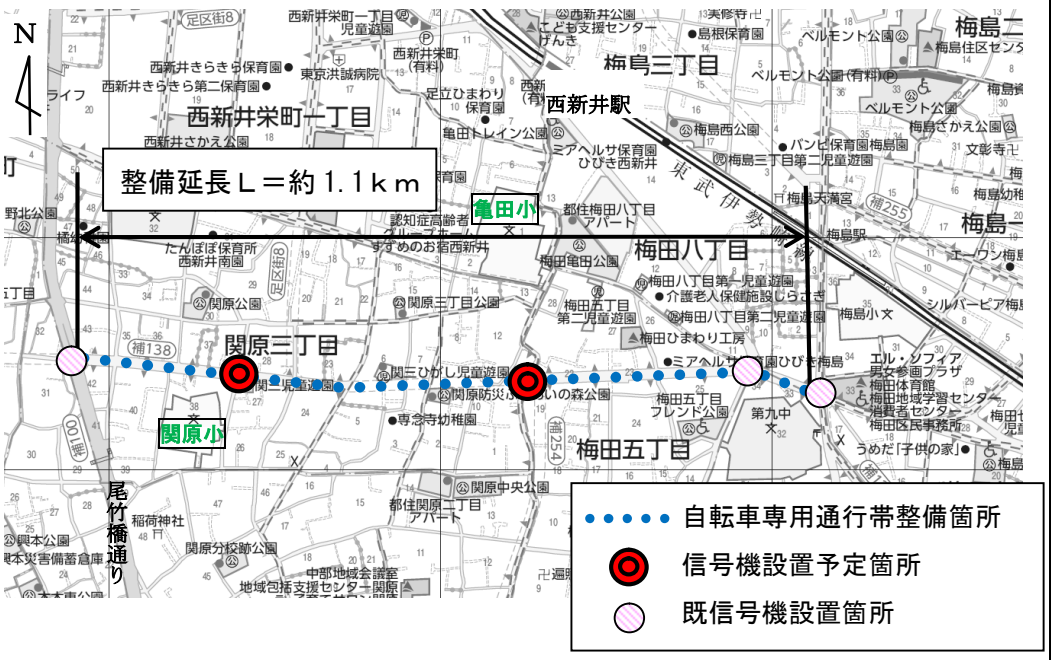


総合交通対策調査特別委員会報告資料

令和８年１１月１６日

件　　名	**補助第１３８号線の自転車専用通行帯等の設置について**
所管部課名	道路公園整備室道路整備課
内　　容	西新井駅西口周辺地区内の都市計画道路補助第１３８号線について、自転車専用通行帯等の設置を行うため、以下のとおり報告する。

１　自転車専用通行帯及び信号機設置箇所図



２　自転車専用通行帯の設置について

自転車の走行空間を確保するため、自転車専用通行帯を令和９年３月末までに設置する。整備延長約１．１ｋｍ（道路の両端に設置するため、工事延長は２．２ｋｍ）、工事予定価格約３，５００万円。



自転車専用通行帯設置イメージ

３　信号機の設置について

歩行者が補助第１３８号線を安全に横断できるように、関原小学校北側と亀田小学校南側に警視庁が信号機を令和９年２月末までに設置する。