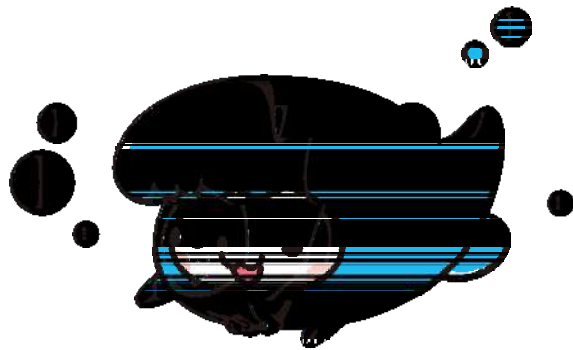


第2回荒川区地域公共交通会議

2012年5月29日(火)



荒川区シンボルキャラクター

あら坊

防災都市づくり部都市計画課
施設計画

担当

本日の内容

本会議の趣旨、前回のおさらい

道路運送法施行規則第9条における地域公共交通会議
(本会議設置要綱を一部改訂) <資料1>
上位・関連計画と本交通会議の関係
第1回会議のおさらい

修正ルート案について

修正ルート案について <資料2> <資料3>
前回の課題について(京成線ガード下通過の件)
バス停設置場所の概況(現地調査の内容)

本会議の趣旨、前回のおさらいについて

会議について

交通会議構成委員（道路運送法施行規則第9条に規定）

学識経験者、区民代表、運行事業者等、道路管理者、交通管理者など

会長

会長 東京大学大学院准教授 大森宣暁 先生（都市交通計画・都市工学）
中央区や練馬区の交通会議、葛飾区や台東区のバリアフリー基本構想、
国土交通省関東運輸局バリアフリーリーダー会議等に関わる
10区共同地域福祉有償運送運営協議会会長を務める

交通会議の趣旨・目的

- ・ 移動制約者等の生活交通確保に向けた新たな旅客輸送の増進を図る
- ・ 地域の実情に合う交通サービスの展開（コミバスやその他乗合輸送等）
各関係者の共通理解と課題解決へ向けた議論の場を設ける

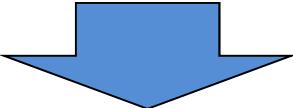
上位・関連計画

**荒川区
基本構想**
(平成19年3月)

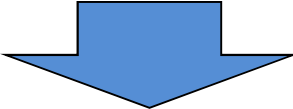
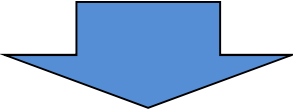
< 基本理念 >
 すべての区民の尊厳と生きがいの尊重
 区民の主体的なまちづくりへの参画
 区民が誇れる郷土の実現

< 荒川区の将来像 >
 「幸福実感都市 あらかわ」

< 6つの都市像 >
 生涯健康都市 子育て教育都市
 産業革新都市 環境先進都市
 文化創造都市 安全安心都市



荒川区都市計画マスタープラン(平成21年3月)

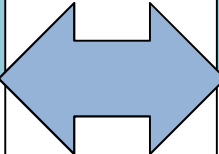


**荒川区バリアフリー基本構想
全体構想(平成22年3月)**

重点整備地区4地区における
 地区別基本構想及び特定事業計画
 (平成22年度～順次策定中)

**荒川区地域公共交通会議
平成23年度より**

コミュニティバスさくら・汐入さくら
 をはじめとする公共交通・道路交通の
 整備プログラム等



上位・関連計画

< 荒川区の将来像 >

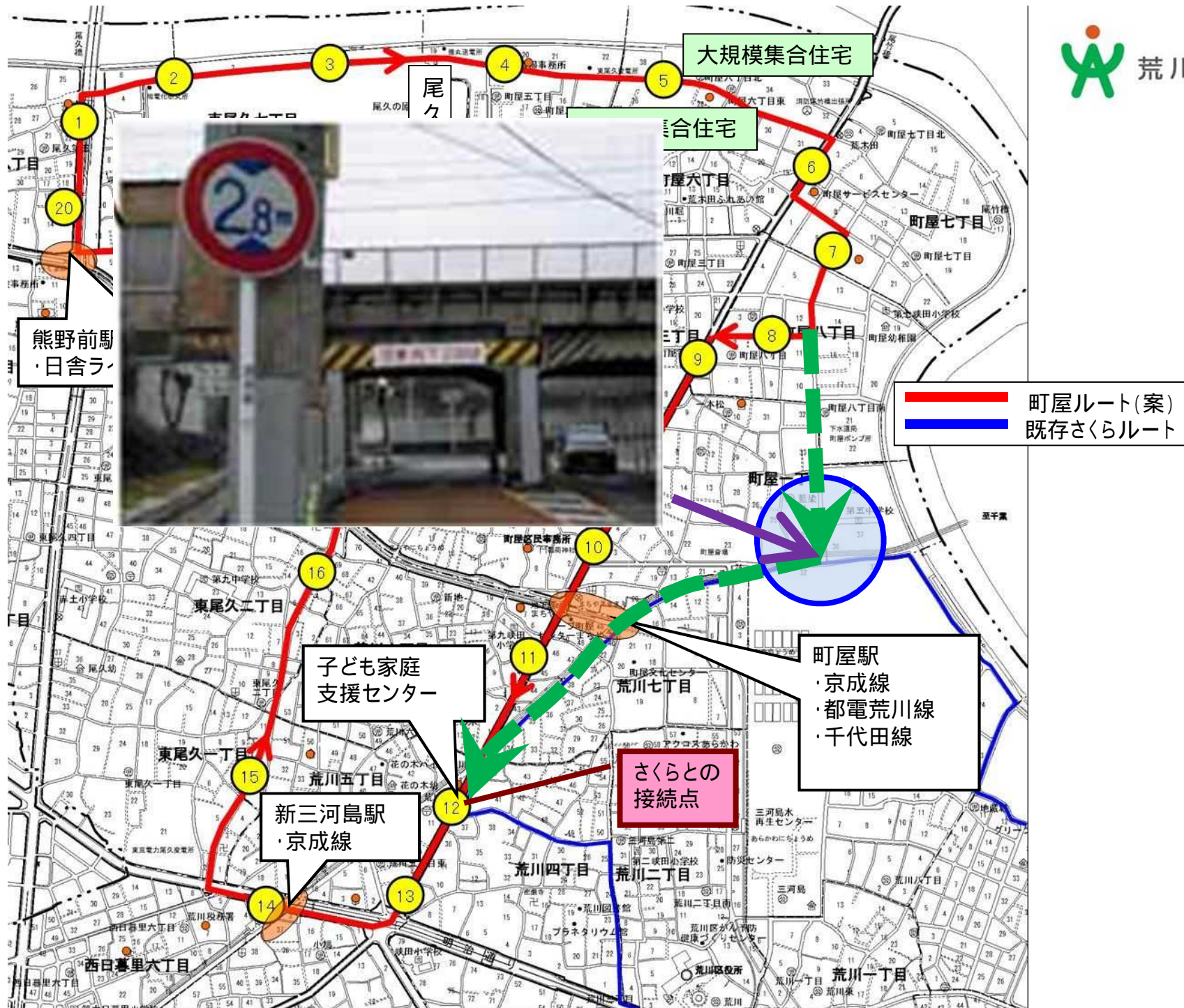
バリアフリー基本構想との連携
高齢者・障がい者・子育て世代等への
生活交通手段の提供
交通結節点強化の推進
既存バス等との役割分担

荒川区バリアフリー基本構想
全体構想(平成22年3月)

重点整備地区4地区における
地区別基本構想及び特定事業計画
(平成22年度～順次策定中)

荒川区地域公共交通会議
平成23年度より

コミュニティバスさくら・汐入さくら
をはじめとする公共交通・道路交通の
整備プログラム等



修正ルート案について

前回の課題

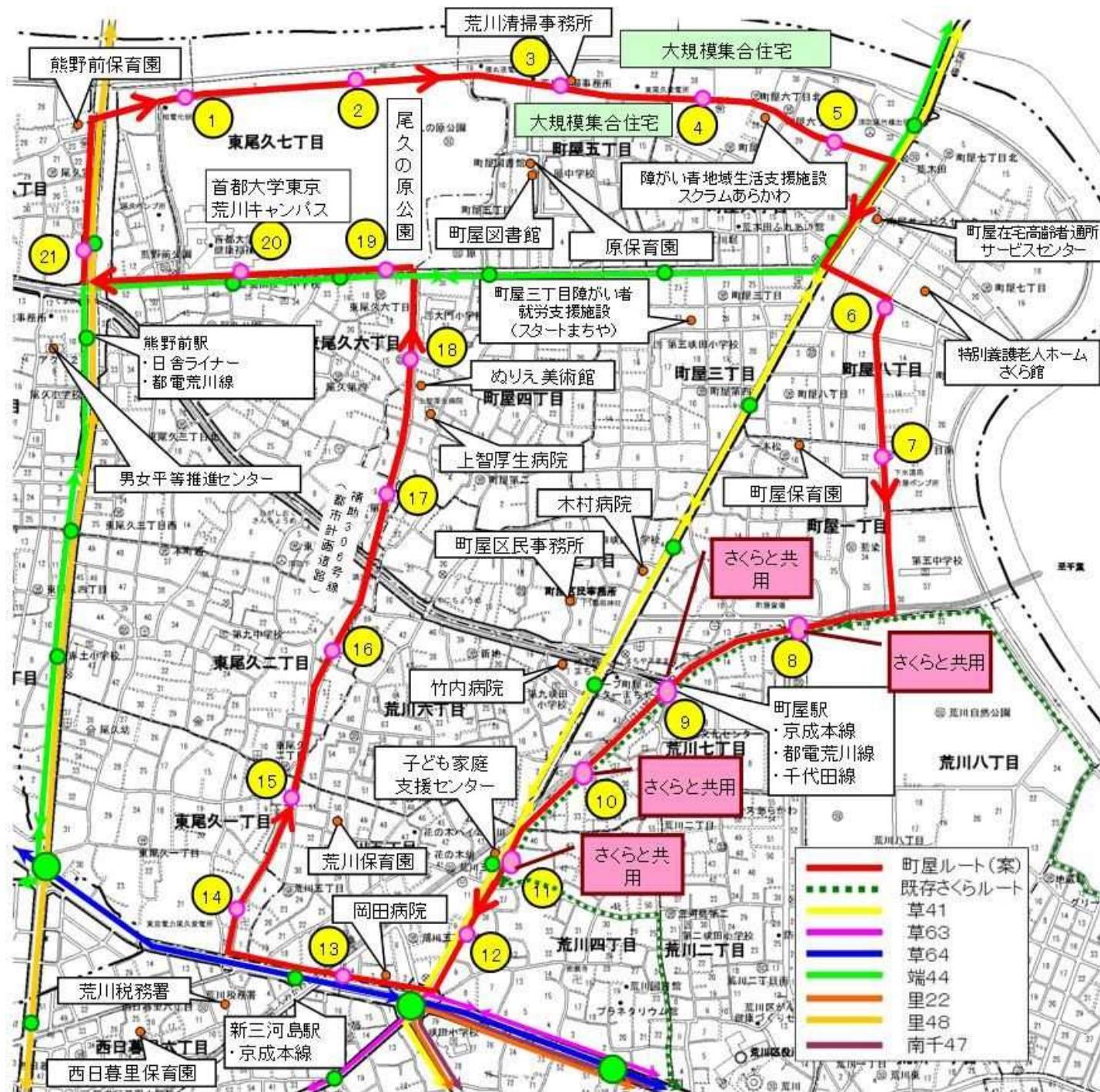
京成線ガード下状況(区立第五中学校横)



現在防護桁の高さ:2.8m規制
(実測で2.9~3m)

京成ガードの高さ:実測で約3.2m

- ・一般車両の安全な通過と近隣住民への配慮から工事を行う
工事:7月~9月を予定
- ・路面切削と防護桁の取り替え
桁下3.2mの空間を確保
現在のコミバス車両の通過可能



ルート概要

ルート全長・所要時間等

全長：約 6.5 km、 所要時間：35～40分
主要接続先：町屋駅・新三河島駅・熊野前駅

バス停箇所（案）：21カ所（5月11日に警察立会）

バス停名称は仮称

- 1．東尾久八丁目、2．東尾久運動場、3．荒川清掃事務所、
 - 4．スクラムあらかわ、5．町屋六丁目、6．荒木田東、
 - 7．町屋八丁目南児童遊園、8．荒川自然公園入口、9．町屋駅、
 - 10．花の木、11．子ども家庭支援センター、12．宮地陸橋、
 - 13．新三河島駅、14．冠新道北、15．東尾久一丁目、
 - 16．東尾久二丁目、17．東尾久六丁目、
 - 18．大門小学校（上智厚生病院）、19．尾久の原公園、
 - 20．首都大学東京荒川キャンパス、21．尾久橋（熊野前駅）
- 20・21の2バス停は今後調整

ガイドライン

コミュニティバスの導入に関するガイドライン（国交省）

主な内容抜粋

- (1) 基本的な考え方
ネットワークとして・既存路線バスの補完・既存路線バスとの整合
- (2) 事業計画
既存路線バスとの役割分担の明確化・競合しない・関係者との合意・車両のバリアフリー化など
- (3) 運行計画
運行本数・ダイヤ調整・運転者の労働環境など
- (4) 運賃及び料金等
継続的に運行可能な料金・不当競争とならない料金設定など
- (5) 運行主体の選定方法
総合評価により選定（運行経費、収益拡大策、安全性、利便性など）
- (6) その他配慮事項
運賃収入に対する欠損補助の考え方など

バス停状況

1. 東尾久八丁目 (ADEKA本社前)



バス停状況

2. 東尾久運動場



バス停状況

3. 荒川清掃事務所



バス停状況

4. スクラムあらかわ



バス停状況

5. 町屋六丁目



バス停状況

6. 荒木田東



バス停状況

7. 町屋八丁目南児童遊園



バス停状況

8. 荒川自然公園入口



バス停状況

9. 町屋駅



バス停状況

10. 花の木



バス停状況

11. 子ども家庭支援センター



バス停状況

12. 宮地陸橋



バス停状況

13. 新三河島駅



バス停状況

14. 冠新道北



バス停状況

15. 東尾久一丁目



バス停状況

16. 東尾久二丁目



バス停状況

17. 東尾久六丁目



バス停状況

18. 大門小学校(上智厚生病院)



バス停状況

19. 尾久の原公園



バス停状況

20. 首都大学東京荒川キャンパス



21. 尾久橋(熊野前駅)



今後の予定

次回までの課題について

- バス停設置場所及びガード下工事の調整
 - バス停位置の確定
関係者および地先との調整
- バス運行事業者の選定（公募型プロポーザル）
 - 6月上旬～7月上旬にかけて実施
別途選定委員会を設置

次回第3回の交通会議の予定は
7月下旬～8月上旬日で調整

END

荒川区防災都市づくり部都市計画課

施設計画担当

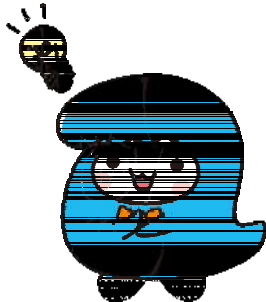
参考資料

< 第 1 回会議資料の一部

>

各区の導入状況

各区HP等から抜粋



北区「Kバス」



千代田区「かざぐるま」



台東区「めぐりん」



練馬区「みどりバス」



葛飾区「さくら」



中央区「B~ぐる」



港区「ちいバス」

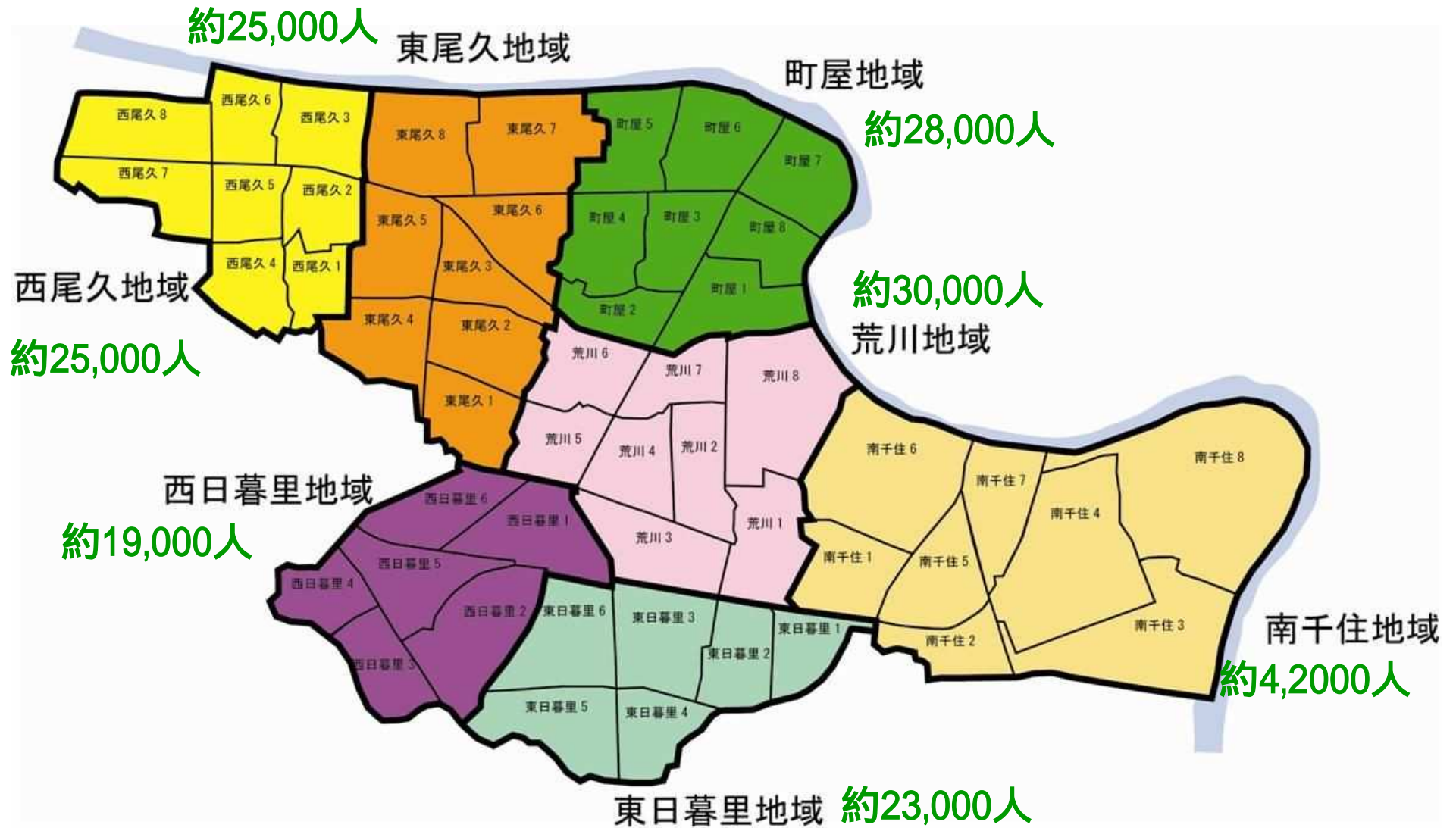
荒川区の概要

23区内で3番目に小さい
密集市街地が多い
いわゆる東京の下町



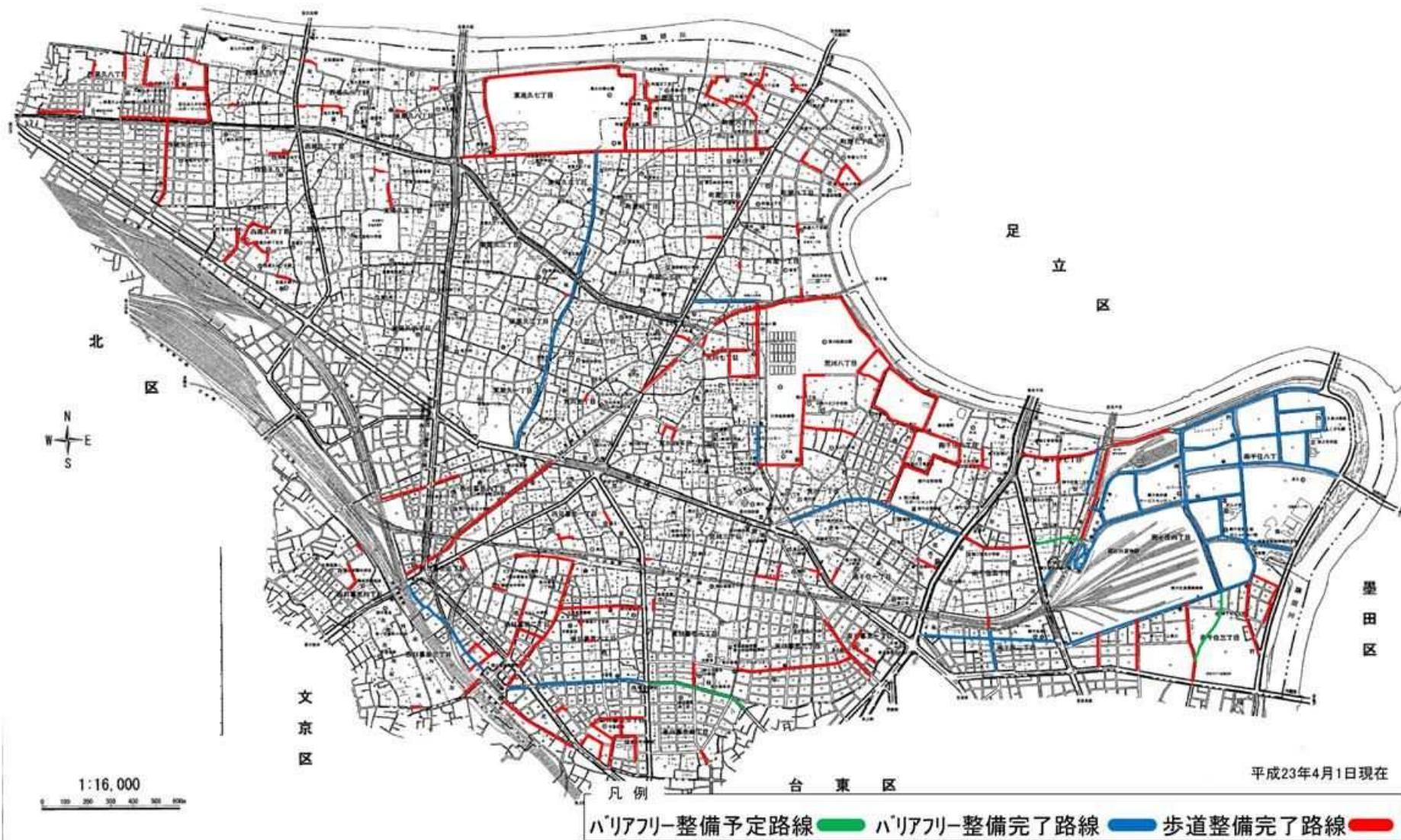
総面積：10.20km²
総人口：約205,800人
高齢化率：約22.6%
(平成24年1月現在)

荒川区の概要



外国人登録除く概算人数

荒川区の概要



荒川区の概要

市街地内部の様子

車両が通過できない細街路



区の交通概要



荒川区コミュニティバス

- 「さくら」ルート
- 「汐入さくら」ルート

都営バス

路線番号	起点	終点
上46	南千住駅東口	上野松原駅前
東41	立川南口	連草駅前
東43	足立区役所 千住南口	連草駅前
東63	池袋駅東口	連草駅前
東64	池袋駅東口	連草駅前
東44	北千住駅前	駒込駅前
里22	日暮里駅前	亀戸駅前
里48	日暮里駅前	日暮里大塚駅前(北千住区立総合センター)
東42甲	南千住	東武東上線八雲口 東武東上線 東武東上線 東武東上線
東42乙	南千住	東武東上線 東武東上線 東武東上線 東武東上線
東43	荒川北千住駅前	東武東上線 東武東上線 東武東上線 東武東上線
南千47	南千住駅東口	日暮里駅前
南千48	南千住駅東口	亀戸駅前
都08	日暮里駅前	駒込駅前

※平成21年3月のデータです
 ※一部のバス停名称を省略表示しています

荒川区の概要



荒川区の概要

荒川区コミュニティバス「さくら」「汐入さくら」



現在の車両（日野ポンチョロング）
33人乗り

以前の車両（日野ポンチョ旧式）
19人乗り

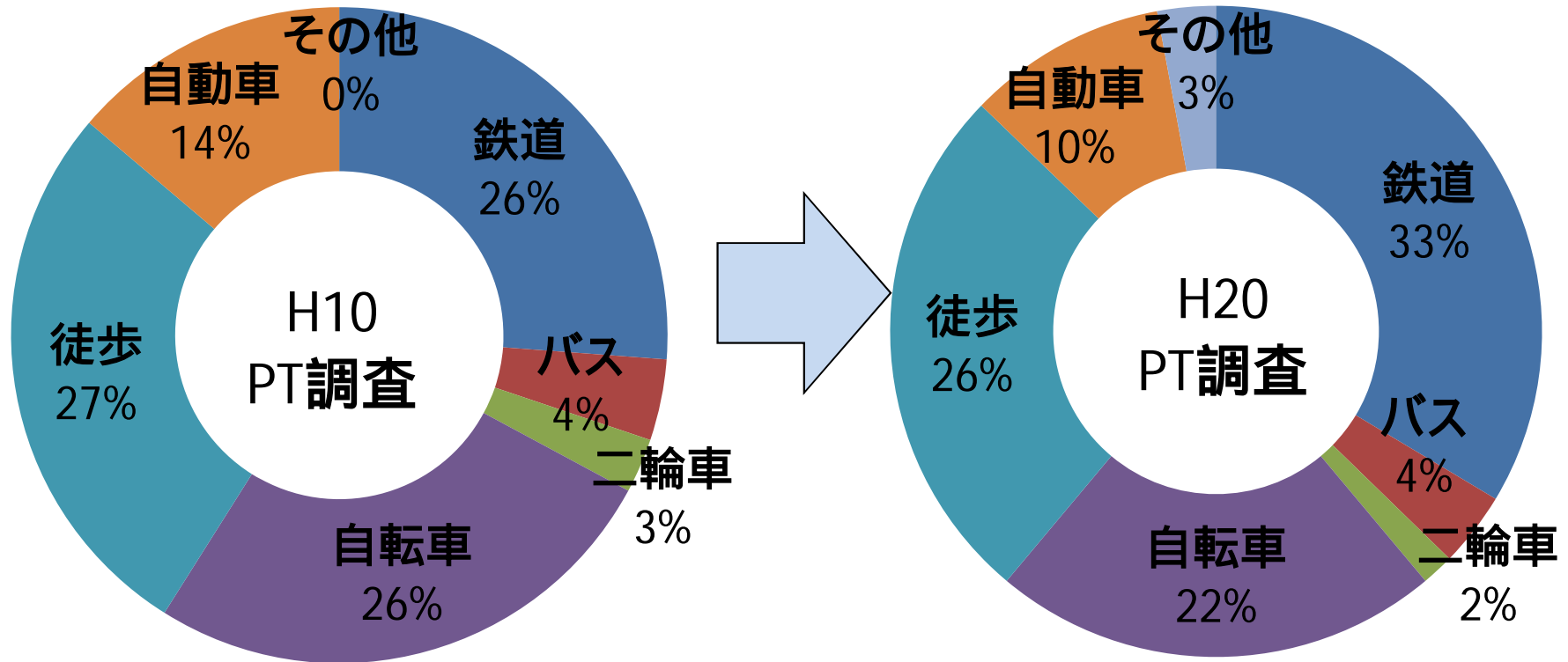


コミュニティバスさくら
平成17年4月から運行開始

コミュニティバス汐入さくら
平成20年10月から運行開始

PT調査では・・・

主な交通機関分担率



参考資料: H10年及びH20年東京都市圏PT調査より (図は総トリップ)

約半数が徒歩・自転車・・・今後高齢者の交通対策は??

アンケート概略

調査概要

調査対象者・調査方法

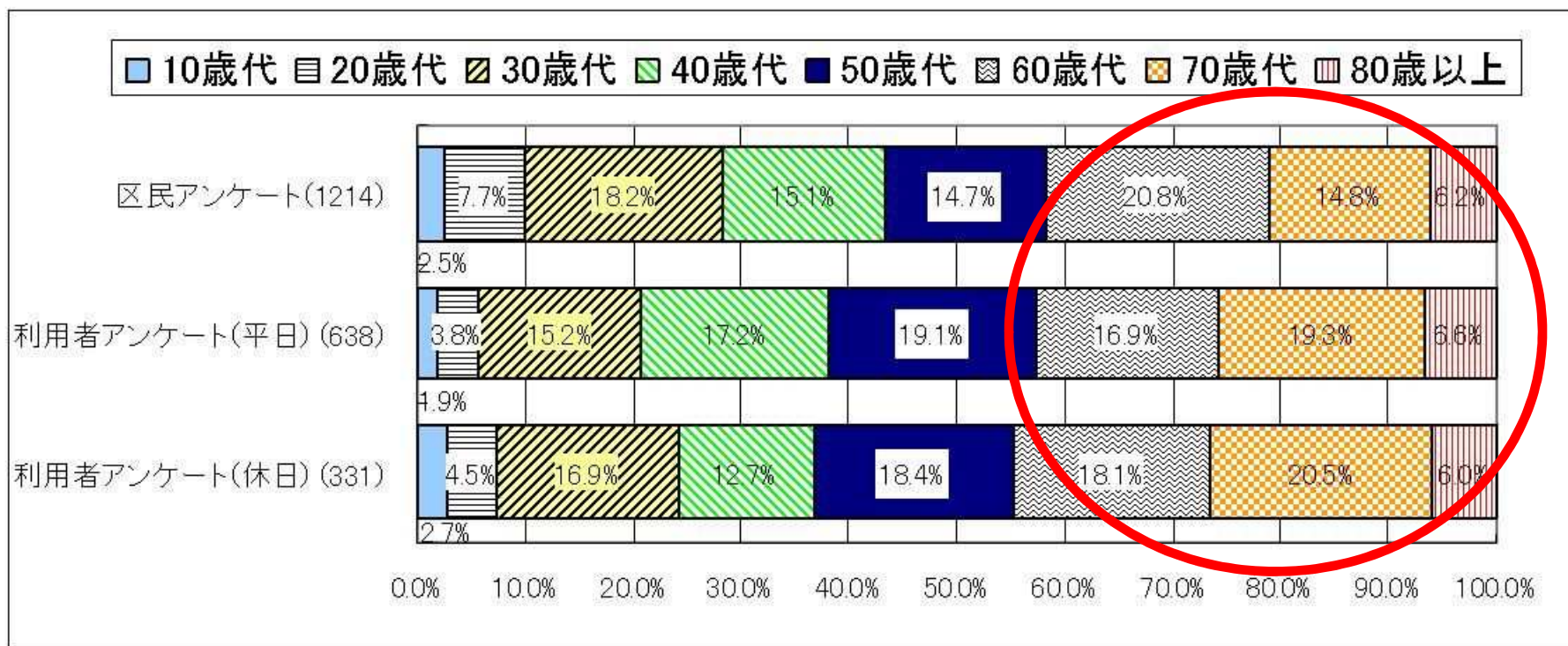
- 一般区民** : 住民基本台帳から無作為抽出した15歳以上の区民 3,000名
郵送配布・郵送回収
- さくら利用者** : 「さくら」の各ルートの利用者を対象にアンケート調査票を
配布し、郵送にて回収
平日は平成21年9月3日(木)・4日(金) (1,412通)
休日は9月5日(土)・6日(日)に調査を実施 (902通)
配布場所：南千住駅西口・東口
町屋駅(01系統、02系統)、区役所(平日のみ)

回収状況

- 一般区民 : 有効回答率 1,226通(40.8%)
- さくら利用者 : 有効回答率 648通(45.9%) 平日
332通(36.8%) 休日

アンケート概略

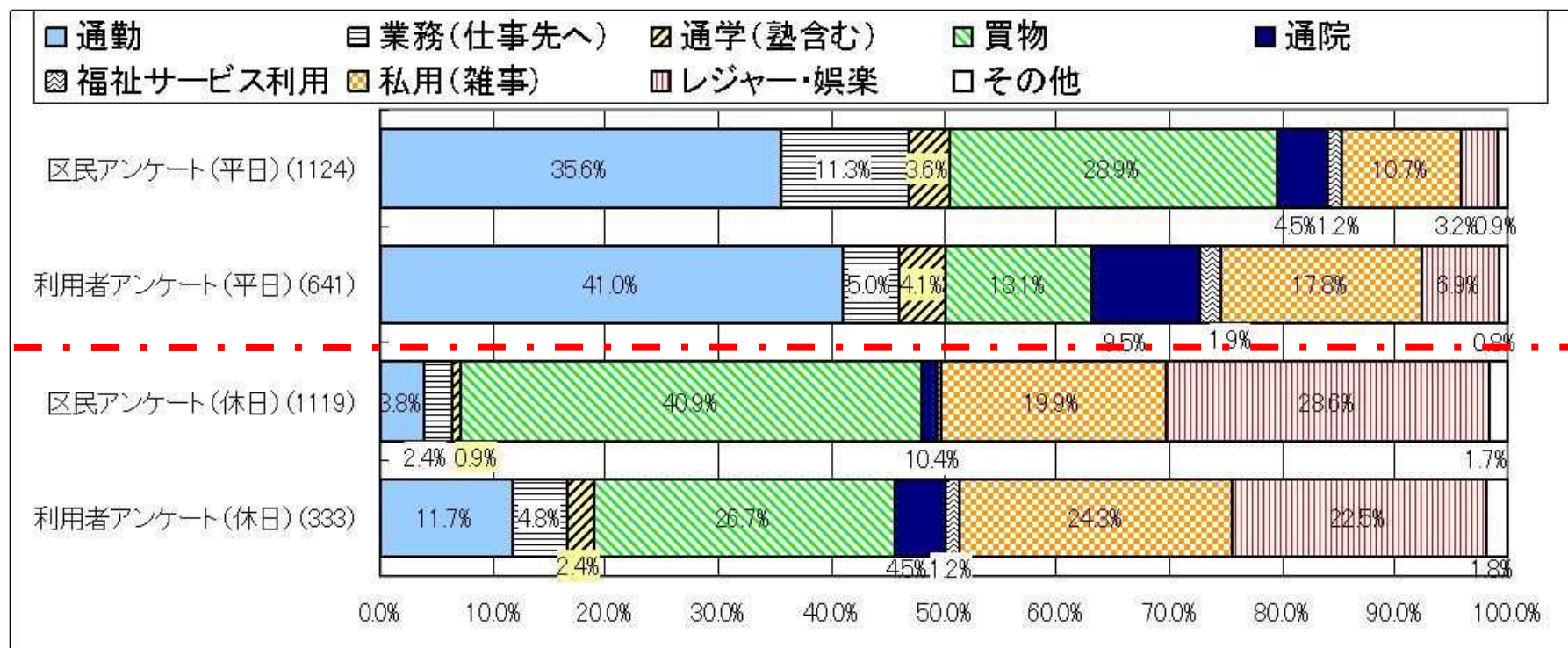
回答者年齢層



アンケート概略

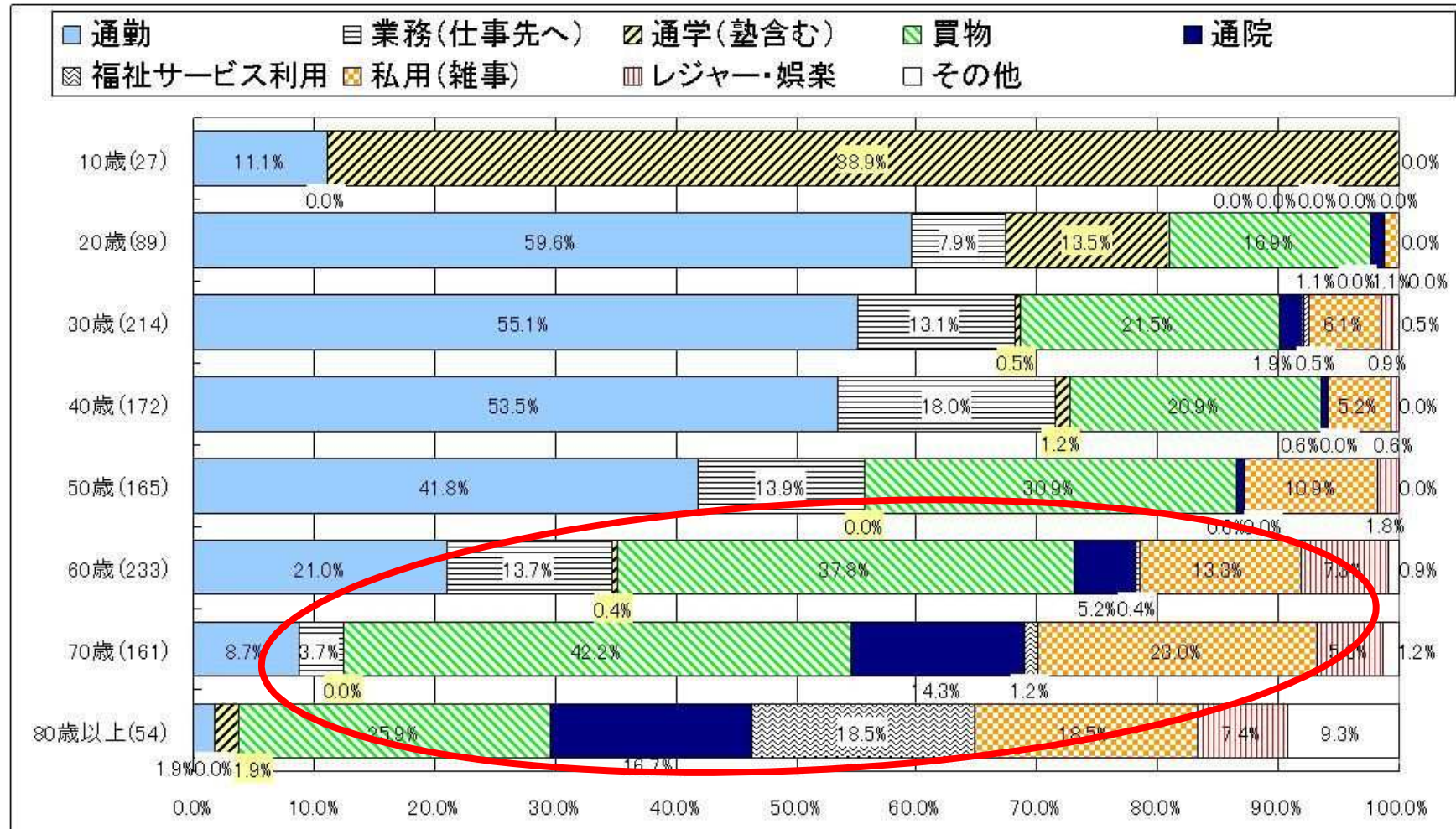
さくら利用時の主な目的

平日は通勤等が中心
 休日は買い物、私用、レジャー・娯楽



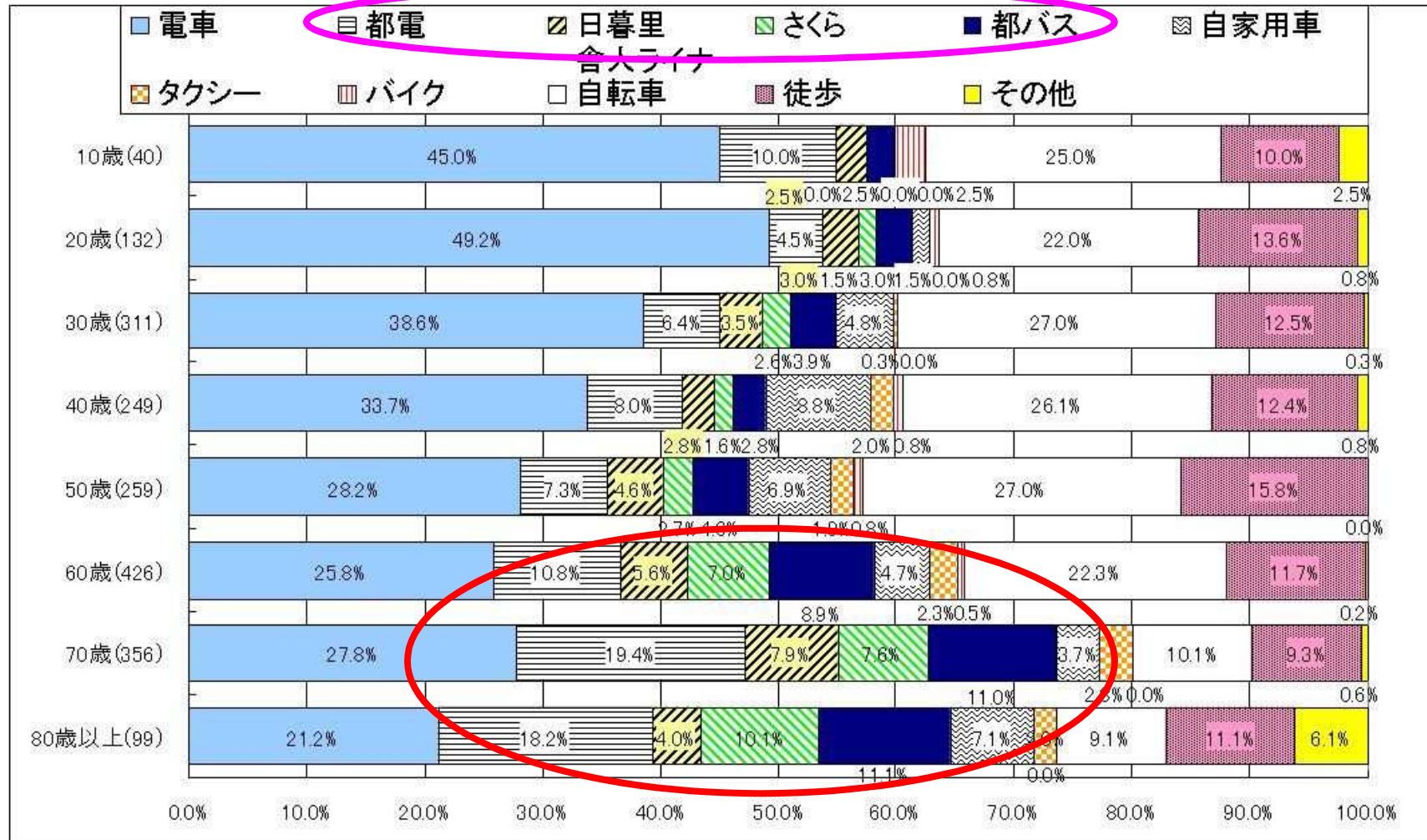
アンケート概略

年齢別利用目的(平日)



アンケート概略

年齢別交通手段選択(平日)



地域交通の役割

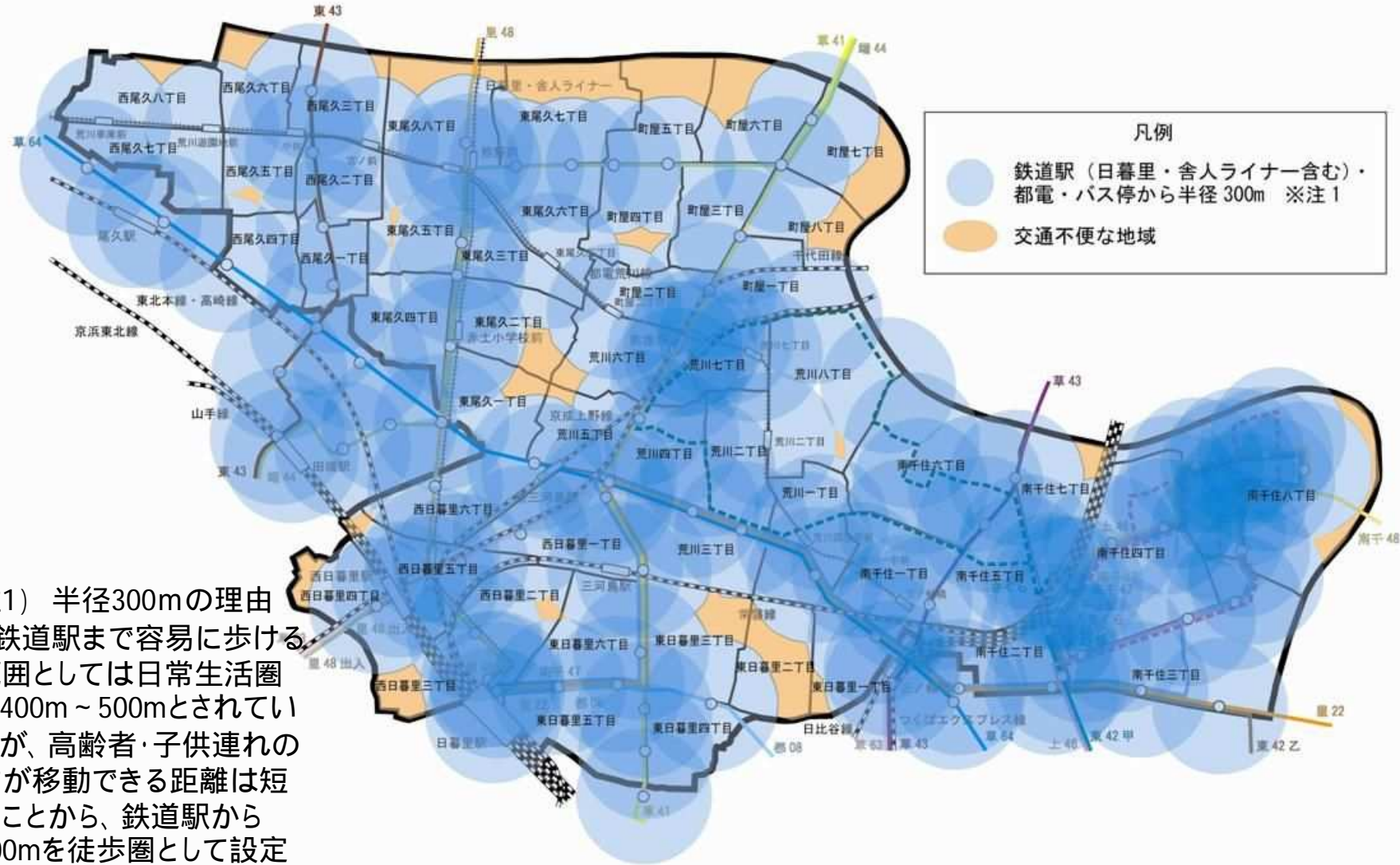
都市交通手段の適合範囲 (コミバス等地域交通の役割は??)

輸送密度(人/km/片道・日)



出所:「これからの都市交通」都市交通研究会、山海堂

駅勢圏の様子



注1) 半径300mの理由
 鉄道駅まで容易に歩ける範囲としては日常生活圏で400m～500mとされているが、高齢者・子供連れの方が移動できる距離は短いことから、鉄道駅から300mを徒歩圏として設定した。

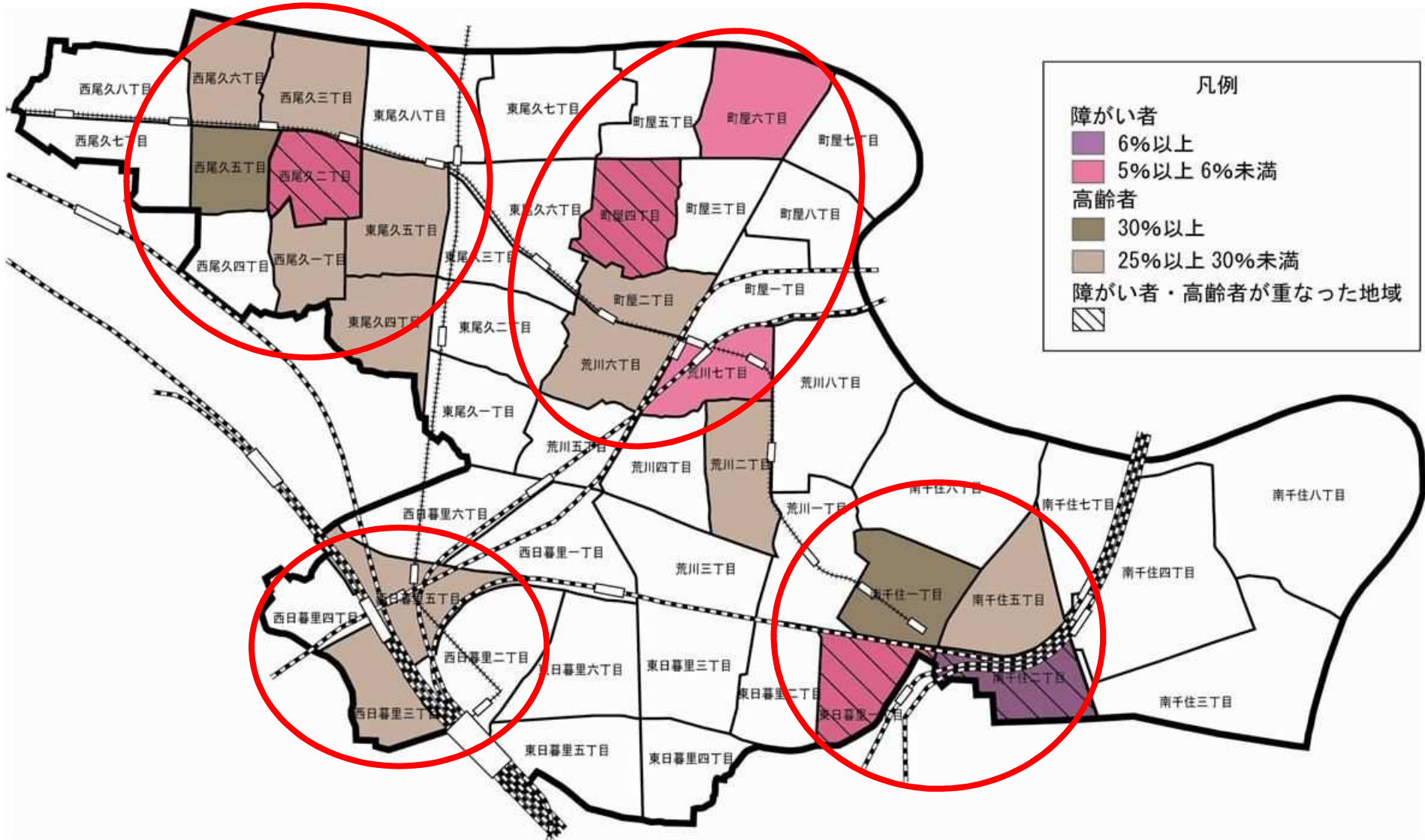


凡例

- 鉄道駅から半径 300m
- 鉄道駅勢圏外地域




高齢化等の様子



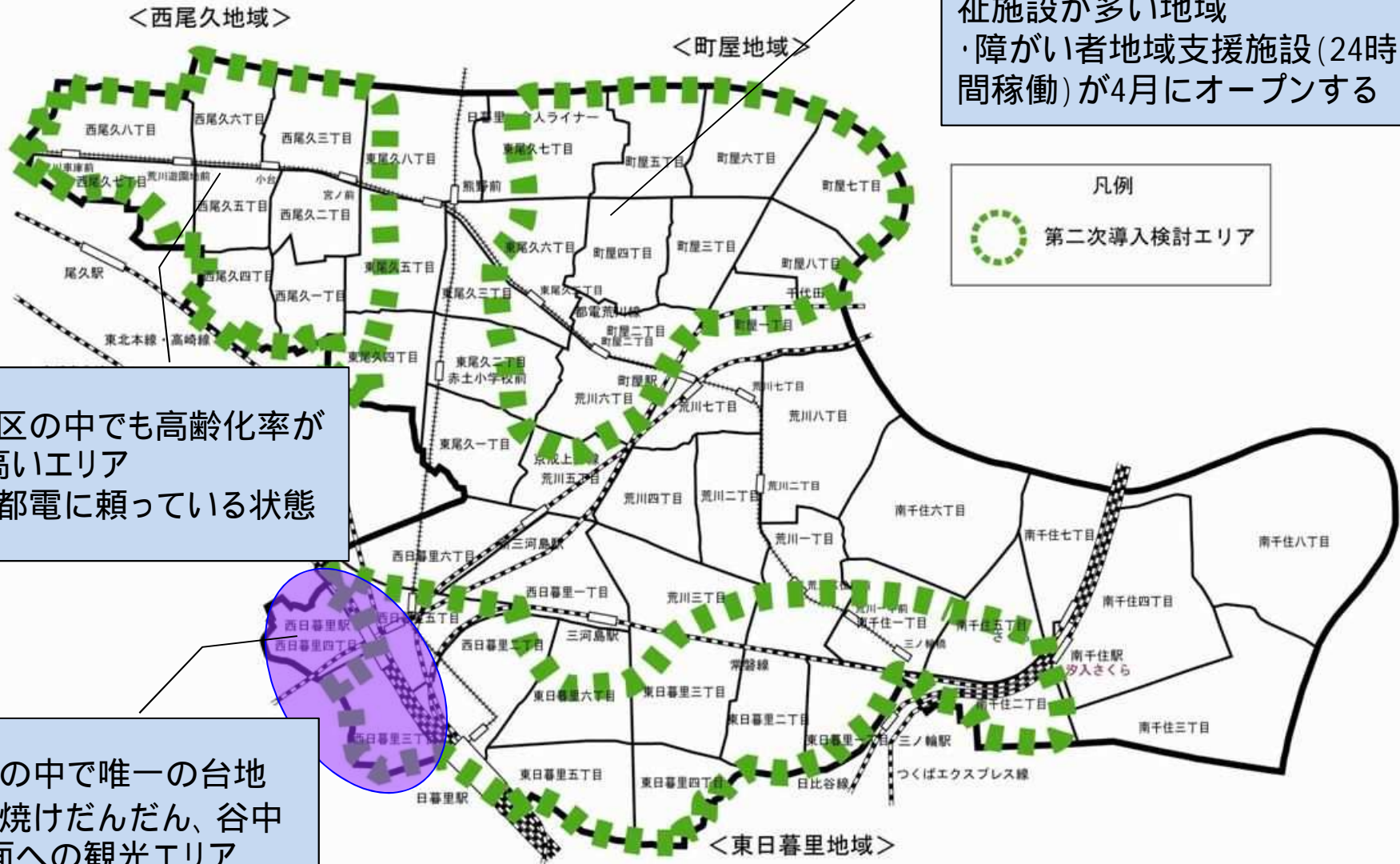
第2次エリア

・100世帯以上の集合住宅、福祉施設が多い地域
 ・障がい者地域支援施設(24時間稼働)が4月にオープンする

凡例
 第二次導入検討エリア

・区の中でも高齢化率が高いエリア
 ・都電に頼っている状態

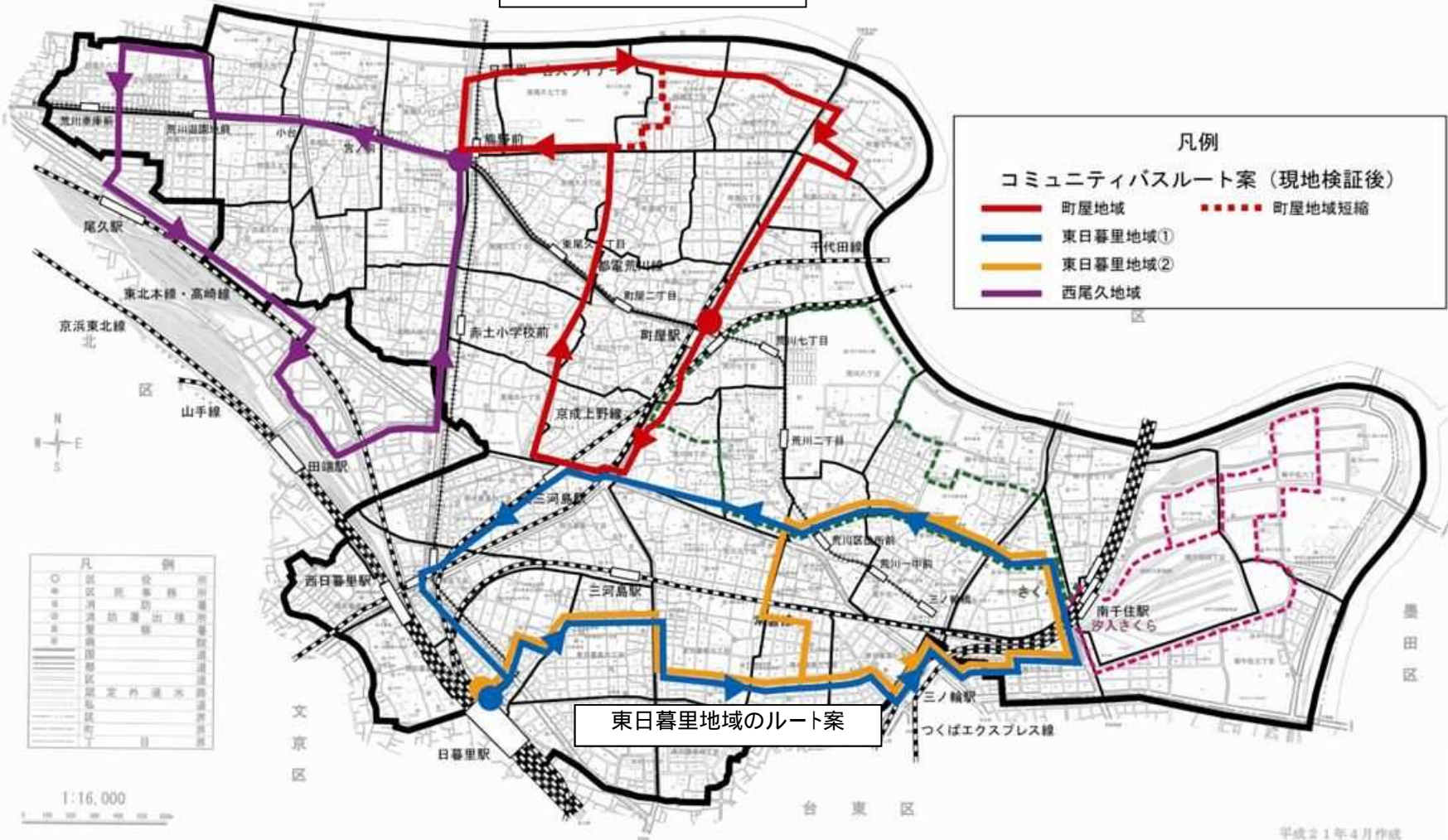
・区の中で唯一の台地
 ・夕焼けだんだん、谷中方面への観光エリア



抽出ルート案

西尾久地域のルート案

町屋地域のルート案



東日暮里地域のルート案