資料１

令和８年11月
足立区長定例記者会見

－ 第4回 足立区議会定例会前 －

2026 11 20

ADACHI CITY

令和9年度から導入される

「就業者負担軽減支援金」の円滑な給付に向けて

令和8年12月中旬に、区民部内に担当課を設置

（仮称）就業者負担軽減支援金支給担当課

ADACHI CITY

1

第5号補正予算案①

大雨により、頻発化・激甚化する水害に備えて

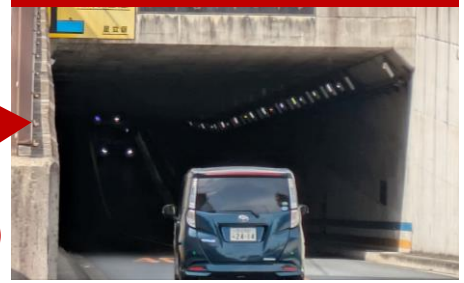
都市型内水氾濫対策のさらなる強化

足立区が管理する冠水リスクの高い10か所

アンダーパス（5か所）

① 栗原立体交差
② 栗原地下道
③ 加平谷中トンネル
④ 大谷田地下道（自転車歩行者専用）
⑤ 区画街路第4号線立体交差

③加平谷中トンネル



高架下道路（3か所）

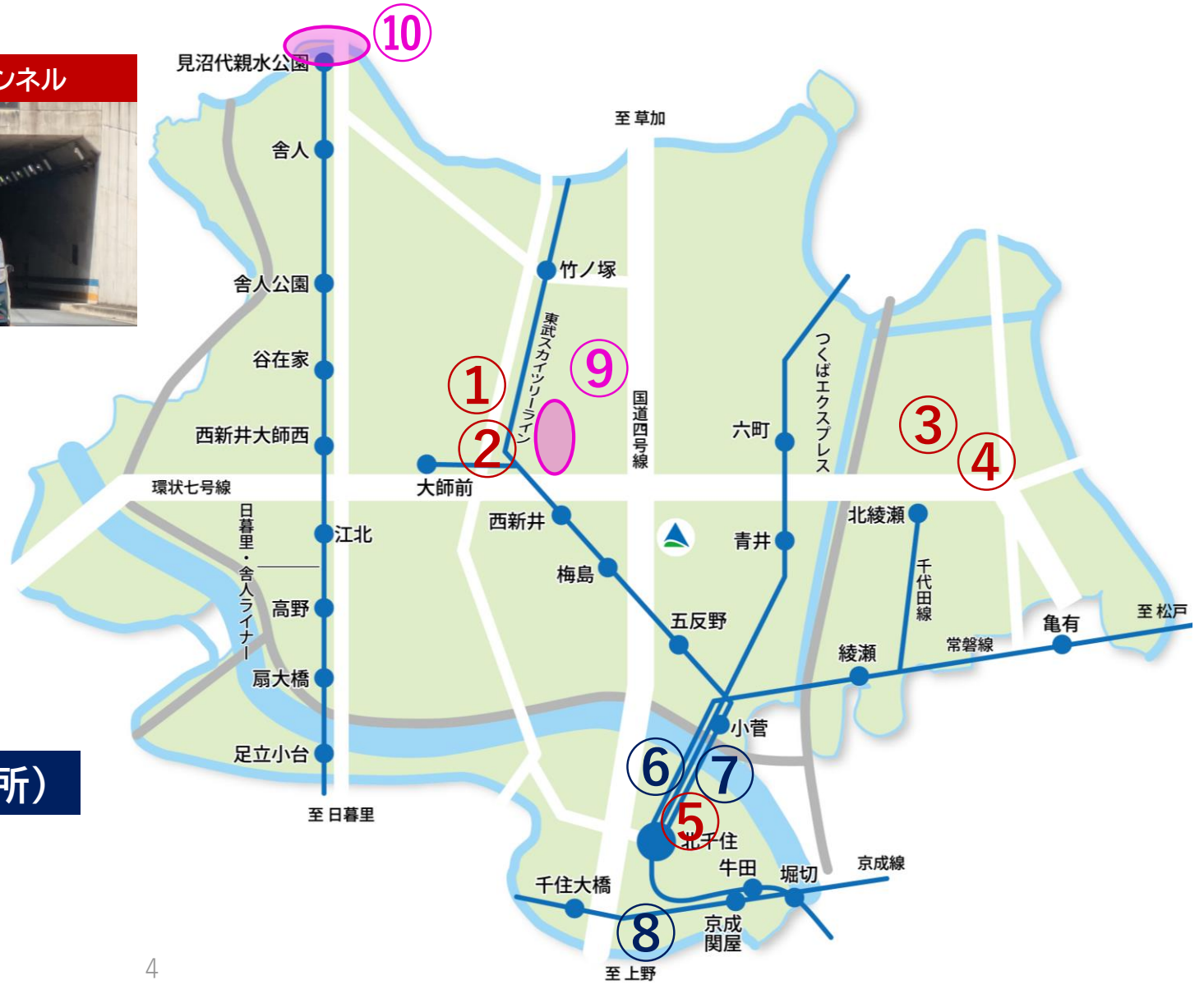
⑥ 千代田線・TX高架下道路
⑦ 東武鉄道高架下道路
⑧ JR・メトロ高架下道路

⑦東武鉄道高架下道路



過去に浸水被害が複数回発生している箇所（2か所）

⑨ ギャラクシティ周辺（栗原一丁目）
⑩ 三味線堀周辺（舎人三丁目～舎人四丁目）



全国的に発生している浸水被害（令和8年度）

近年の気象変動等に伴う局地的豪雨の発生

令和8年8月千葉豪雨では、

内水氾濫により、アンダーパスの冠水事故が発生



国道16号村田町アンダーパス（千葉県千葉市）
（国土交通省のガイドラインより引用）

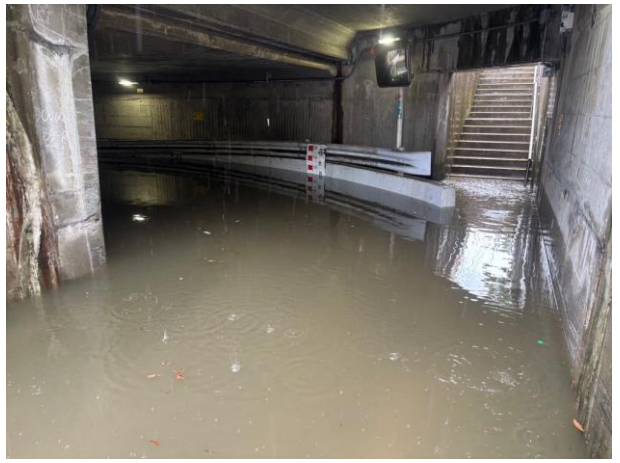
【8/13千葉豪雨での被害】
①死者数　13名
②被災車両　3万台と推計

千葉市では道路上に
約2,500台が取り残された

**アンダーパスの冠水事故の防止に向けて
国がガイドラインを策定（令和8年10月）**

7月17日の集中豪雨により
足立区でも15年ぶりに浸水被害が発生

栗原一丁目のアンダーパスの冠水やギャラクシティ周辺の建物で浸水被害が発生



▲栗原地下道冠水状況



▲ギャラクシティ東側道路冠水状況

**アンダーパスをはじめ、冠水リスクの高い箇所の
早急な対策強化が必要**

7月17日の集中豪雨を受けて強化した足立区の水害対策

第5号補正予算に計上

実施済 止水板設置工事助成制度の拡充（10月実施）

内水氾濫時に、建物への雨水の流入を防ぐ止水板設置を促進

10月から下記①②の地域に限り、助成率・限度額を拡充

対象地域	助成率	限度額
①令和8年7月17日以降浸水被害があった地域 ②内水氾濫による想定最大浸水深が0.5m以上の地域	拡充前（令和8年9月末まで） 1/2	50万円
	拡充後（令和8年10月～） 【23区最大】9/10	100万円
上記以外の区内全域	1/2 （変更なし）	50万円 （変更なし）

■7月17日の集中豪雨以降、問い合わせが増加
■補正予算を計上し対策を強化 【補正額】1,000千円



◀ 本助成制度を活用して設置した止水板事例

実施済 排水機能強化と注意喚起標識の設置（8月～10月実施）

冠水被害が発生した栗原地域に設置

排水機能の強化





▲横断側溝の設置（栗原地下道入口）

注意喚起標識の設置



▲注意喚起標識の設置（ギャラクシティ前）



▲グレーチング蓋への交換

早期に実施！アンダーパス等への新たな対策強化　その１

第5号補正
予算に計上

対策① 冠水時の進入防止対策

対策箇所

JR・メトロ高架下道路（千住関屋町、千住河原町）

課　題

① 庁舎から最も遠方にあり、通行止めに時間を要する。

② 区内にある他のアンダーパスと比較し、冠水が多いが、赤色灯のみの警告表示となっている。

令和9年度中に自動遮断機・電光表示板を設置

【債務負担】
R8：0円（ゼロ債務）
R9：45,000千円（計上予定）



▲自動遮断機の設置イメージ
（国土交通省HPより）

- 自動遮断機は区内初設置
- 進入防止効果を検証し、他のアンダーパスへの設置を検討

対策② 利用者への注意喚起対策　【補正額】16,000千円

課　題

① 冠水リスクのあるアンダーパスや高架下道路には、注意喚起標識を設置済だが、表示内容が統一されていない。

→ 表示内容を統一した注意喚起標識（全8か所）に更新

② アンダーパスの最深部付近の側壁には、浸水深の標示を行っているが、入口部分では冠水状況が把握しづらい。

→ アンダーパスの入口付近に路面標示（全5か所）を設置



▲注意喚起標識のイメージ



▲路面標示のイメージ
（国土交通省のガイドラインより引用）

早期に実施！アンダーパス等への新たな対策強化　その２

第5号補正
予算に計上

対策③ 監視機能の強化



【補正額】5,300千円

台風シーズン前の令和9年6月末までに

- 監視カメラを増設し、本庁舎の水防本部で監視できるシステムを導入

【監視カメラ】
R8：5,300千円

- 職員がアプリでリアルタイムの降雨量を確認できる簡易雨量計を8か所に設置

【簡易雨量計】
R8：0円（ゼロ債務）
R9：2,640千円（計上予定）



（㈱ウェザーニューズHPより）



対策④ 被災車両への対策



【補正額】800千円

令和8年度中に
人力で移動可能な車両移動用ドーリーを増設

現在の2セットから、4セットへ

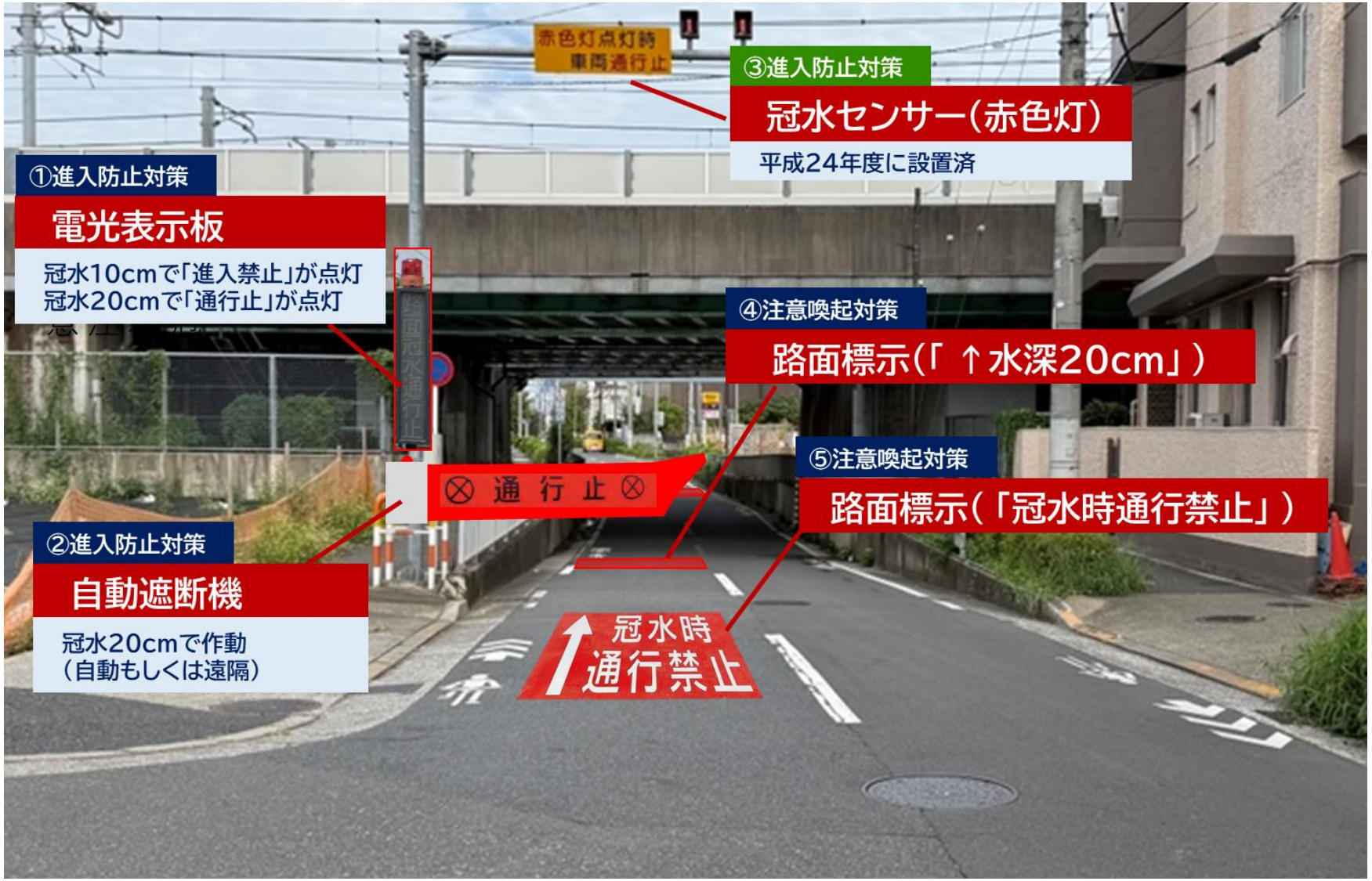


▲訓練でも使用しています



▲車両移動用ドーリー

JR・メトロ高架下道路（千住関屋町、千住河原町）対策強化イメージ



⑥監視機能の強化　監視カメラは、当該箇所が監視できる場所へ令和7年度に設置済

⑦注意喚起対策　　表示内容を統一した注意喚起標識は、道路の手前側に令和9年2月に更新予定

2

第５号補正予算案②

令和8年10月策定

「足立区災害時のトイレ確保・管理計画」に基づく取組み

１　災害時のトイレ空白地域の解消

２　災害時のトイレ数量不足の解消

災害時におけるトイレの課題と施策

課題1：災害時のトイレ空白地域の解消　R９～１２年度配備

施策1：区立公園に災害用トイレを配備

東京トイレ防災マスタープランとの整合

携帯トイレ



自己処理型トイレ



仮設トイレ



※ 仮設トイレは、災害時に配備

■ 災害時のトイレが確保されている面積（カバー率）

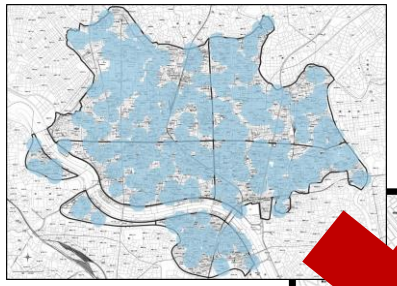
令和8年4月現在：約70%　➡　目標：令和12年度末までに約 90 %

配備方針

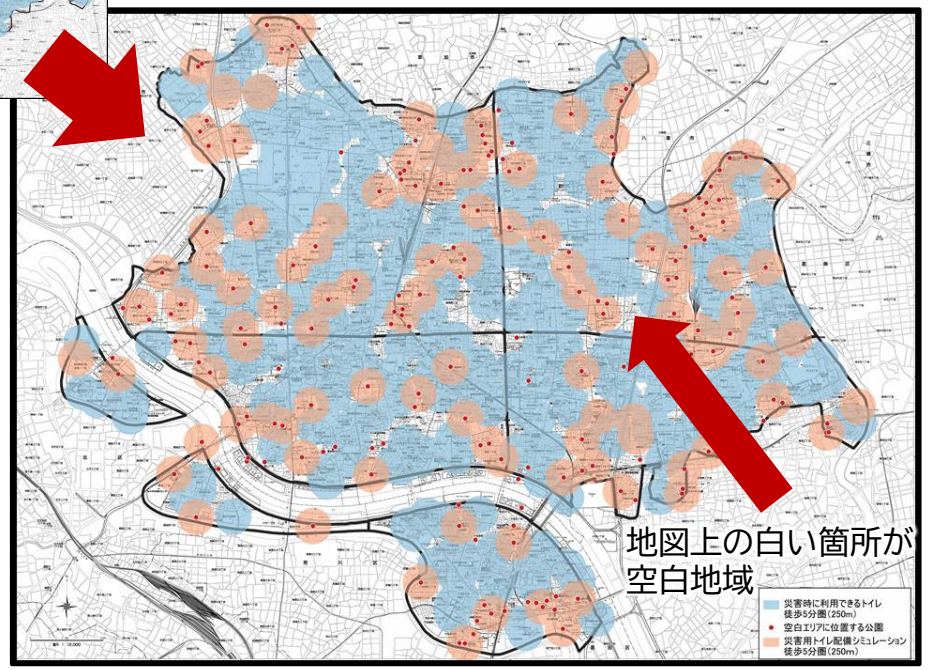
トイレ空白地域の区立公園114か所に災害用トイレを配備し、
災害時のトイレが確保されている面積（カバー率）の向上を図る

公衆トイレの有無	箇所数	災害用トイレ配備方針
公衆トイレがある公園	84か所	「携帯トイレ」の配備
公衆トイレがない公園	30か所	「自己処理型トイレ」 または 「仮設トイレ」の配備
合　計	114か所	

現在カバー率：約70%



目標カバー率：約90%



青円：第一次避難所（小・中学校等）、福祉避難所（地域学習センター等）、
区立公園の災害時に使用できるトイレが徒歩5分圏内にあるエリア

赤円：114か所の区立公園に各種災害用トイレを配備した場合、
災害時に使用できるトイレが徒歩5分圏内にあるエリア

※　円は半径250m（徒歩5分圏内）

※　カバー率は、公的拠点（避難所・区立公園）を対象に算出

災害時におけるトイレの課題と施策

第5号補正
予算に計上

課題2：災害時のトイレ数量不足の解消

施策2：区の携帯トイレ増備蓄

■ 区の携帯トイレ備蓄量

令和8年4月現在：約103万個

＋ 約68万個

目標：令和12年度末までに 約 171 万個

内閣府が自治体に求める数量



携帯トイレイメージ



備蓄場所イメージ
（町会・自治会防災倉庫）

携帯トイレ配備事業

目 的

■ 発災後、断水時等における迅速なトイレの確保
■ 在宅避難支援強化による避難所トイレの混雑緩和

配備1　町会・自治会　約36万個　R９年度配備

【債務負担】
R8：0円（ゼロ債務）　R9：61,380千円（計上予定）

全町会・自治会（422団体）へのアンケートを実施し、
約250団体を備蓄先として選定

配備2　区立公園　約32万個　R９～１２年度配備

防災倉庫等の資機材整備とともに、4か年で配備予定

■ 令和12年度末までに 分散備蓄 を展開
■ 区内全域における 災害時トイレ即応体制 の強化

ADACHI CITY

3

持続可能な足立区の地域公共交通

1　扇周辺地区における乗合型デマンド交通「らくだ扇」スタート

2　自動運転バスの実証実験スタート

現在足立区が支援中の地域公共交通

支援の背景

全国的なバスの減便や路線廃止の深刻化

① 少子高齢化やテレワーク等の生活様式の変化による利用者数の減少
② 働き方改革の一方で進む深刻なバス運転士不足

➡ 足立区コミュニティバス「はるかぜ」でも、
令和5年度に2路線、令和6年度に1路線の計3路線が運行を終了
現在は、12路線から9路線まで縮小

1 既存の公共交通を補完するための区が主体となる取組み

① はるかぜ協働事業（令和6年4月～）

運行経費に対する利用者の少なさがバス路線維持の課題

➡ 9路線中、2事業者（※）が運行する7路線について、運行経費と運賃収入の差額を区が負担
※ 日立自動車交通・新日本観光自動車

② 足立区デマンドタクシー「足タク」（令和7年4月～本格運行）

入谷・鹿浜地区における、乗降スポット31か所のデマンドタクシー
■ 自宅⇔乗降スポット／乗降スポット⇔乗降スポット どちらも可能
【利用状況（月～土に運行 祝日除く）】
1日あたりの利用者数：約11人（令和8年4月～10月）

2 地域住民等が主体となる取組み

地域内交通導入サポート制度

地域の交通課題を最も把握している地域住民等が主体となって検討し、区や運行事業者等と連携しながら、将来に渡り持続可能な移動手段を確保していく制度

① チョイソコ×せんじゅ（令和7年8月～実証実験）

常東地区における、乗降スポット57か所の乗合型デマンドタクシー
■ 乗降スポット間の移動（利用には事前登録が必要）
【利用状況（月～金に運行 祝日除く）】
1日あたりの利用者数（直近3か月）：約30人（令和8年8月～10月）
※ 令和7年8月～10月（実証実験開始時）は約17人

② 花畑ぐるりん（令和7年10月～実証実験）

花畑地区における、ワンボックスカーを使用した定期路線運行
■ 地域へのヒアリングにより、医療機関や商業施設、公共施設など21か所の停留所を経由（利用には事前予約不要）
【利用状況（月～金に運行 祝日除く）】
1日あたりの利用者数（直近3か月）：約37人（令和8年8月～10月）
※ 令和7年10月～12月（実証実験開始時）は約22人

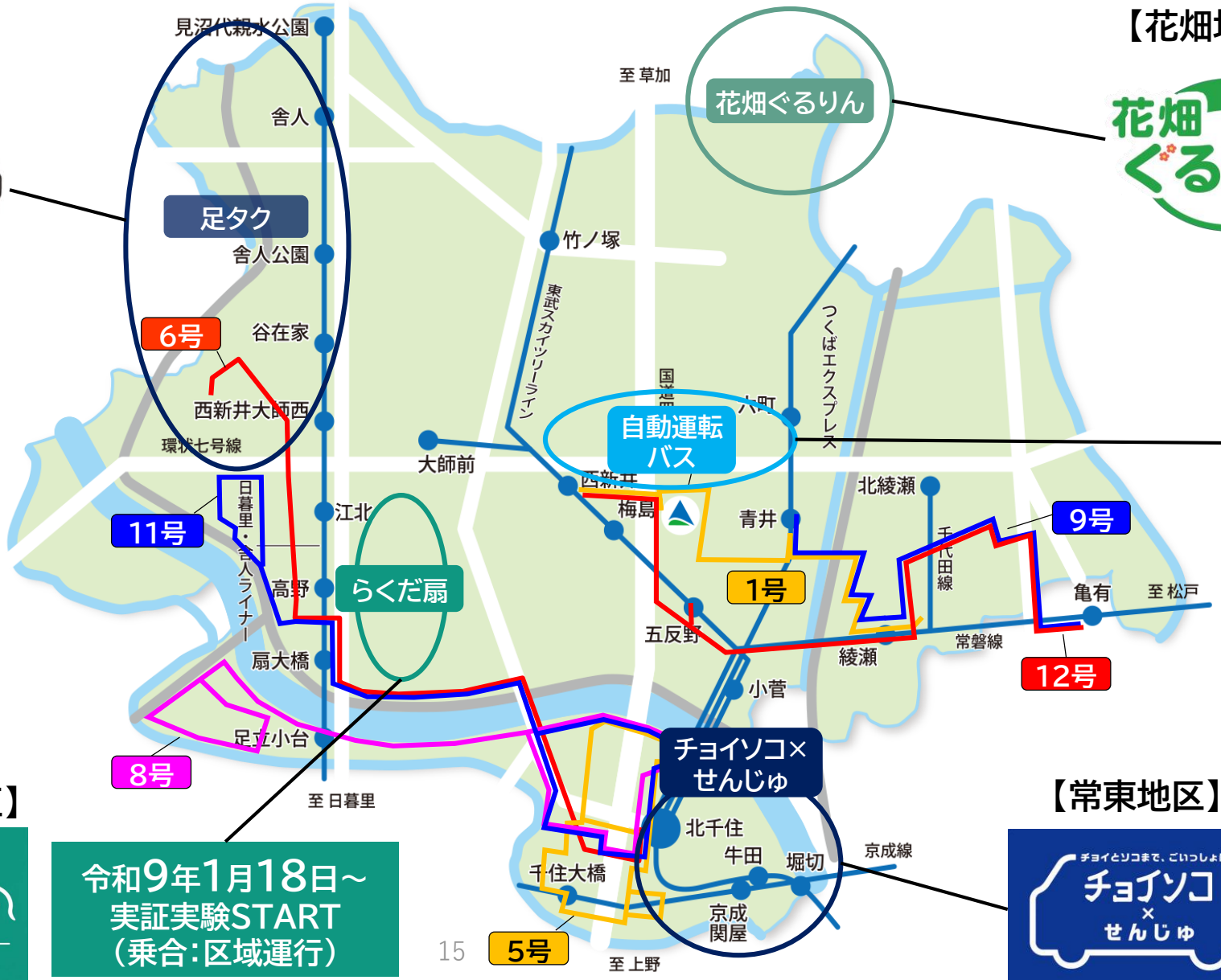
現在足立区が支援中の地域公共交通

【入谷・鹿浜地区】

あしたく 足タク 足立区デマンドタクシー

令和6年4月～
コミュニティバス
はるかぜ協働事業

日立自動車交通と新日本観光自動車が運行する7路線について、人件費増額分を含めた運行経費と運賃収入の差額を区が負担



【花畑地区】

花畑ぐるりん

新　規

令和9年2月頃～
実証実験START
（乗合：定時定路線）



新　規

【扇周辺地区】

らくだ扇 ― 扇のまちを、らくにお出かけ ―

令和9年1月18日～
実証実験START
（乗合：区域運行）

【常東地区】

チョイソコ×せんじゅ

地域内交通導入サポート制度　第３弾

扇周辺地区（扇・興野・本木など）で乗合型デマンド交通の実証実験開始

愛　称

おうぎ
らくだ扇

（公募の後、地域協議会で決定）



背　景

はるかぜ10号（西新井・高野線）の廃線（令和6年3月29日）により、地域から代替交通手段の要望があった

「地域内交通導入サポート制度」の実証実験の成果を踏まえ乗合型デマンド交通を試験導入

使用する車両は
ジャパンタクシー



「らくだ扇」による実証実験の概要

※ 「チョイソコ×せんじゅ」と同じスキーム

地域協議会	扇周辺地区地域内交通協議会
期　間	R9.1/18～R9.12/24
運行頻度	週3日（月・火・金曜日） ※ 祝日は運休
運行時間	午前8時～午後3時　※ 正午～午後1時は運休
運　賃	200円／人（現金支払いのみ） ※ 未就学児は無料
乗降スポット	55か所（病院・学校・コンビニ等） ※ 乗降スポット間の移動
予約方法	電話またはアプリ（利用日の1週間前から当日1時間前まで予約が可能） ※ 利用には事前登録が必要

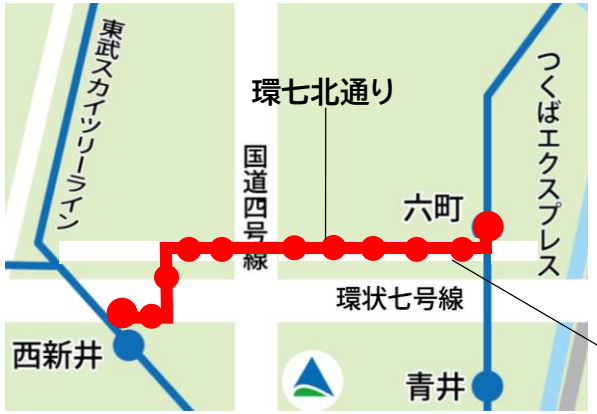
【R8年度（R9.1～R9.3）費用　約4,500千円（税込）】

システム経費	初期費用 運行システム導入・タブレット購入等	約2,300千円
	運営費用 運行システム月額利用料等	約700千円 （約233千円／月）
タクシー	タクシー借上げ費用等	約1,500千円 （約500千円／月）

令和10年度中のレベル4自動運転（乗務員乗車型）を目指して

区民の移動手段を維持するため、バス事業者と連携し、AI等の最新技術も活用しながら、最適かつ効率的な運行を目指す

自動運転バスの試験走行・実証運行の開始（11月4日～）



モデルルートは
複数地域の走行環境
調査の結果から選定

はるかぜ7号（西新井・六木線、令和7年3月31日運行終了）の一部区間 を運行

往復約7.6km

【R8年度費用（税抜）】

事業費	車両購入・架装費等 約100,000千円	合計 約190,200千円
	5か月分運行経費等 約90,200千円	

【事業費の負担内訳】

国補助	約133,300千円
都補助	約35,600千円
区負担	約21,300千円



「Minibus2.2」ティアフォー製

試験走行・実証運行の概要

	試験走行（乗客なし）	実証運行（乗客あり）
時期（予定）	R8.11/4～R9.1/31 （運転手の運転によるAI学習期間）	R9.2月中旬～ （レベル2自動運転 ハンズ・フリー）
ルート	六町駅⇔西新井駅東口（環七北通り経由） バス停は11か所	
曜日・時間	月曜日～金曜日の平日 9時～18時（4～5本/日）	

今後のスケジュール

レベル	時期	実 施 内 容
運転手による運転	R8年11月～R9年1月	試験走行（AI学習期間）
レベル2（ハンズ・フリー）	R9年2月中旬～	実証運行の開始（一般の方の試乗期間） ※ まずは無料で運行
	R9年4月～R10年9月	レベル4自動運転（ドライバー・フリー）に向けた国土交通省・警視庁への許認可手続き
レベル4（ドライバー・フリー）	R10年10月～	**乗務員乗車型**レベル4自動運転の開始

試験走行・実証運行を他の路線に展開することで“現在の「はるかぜ」9路線の維持”を目指す



ADACHI CITY