

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

令和6年4月22日

総合交通対策調査特別委員会

速報版

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

午前9時57分開会

○しづや竜一委員長 定刻前でございますけれども、皆様おそろいですので、ただいまより総合交通対策調査特別委員会を開会いたします。

————— ◇ —————

○しづや竜一委員長 まず初めに、記録署名員の指名をさせていただきます。

大竹委員、川村委員、よろしく願いいたします。

————— ◇ —————

○しづや竜一委員長 次に、陳情の審査に移ります。

(1) 5受理番号22 公共バス「ブンブン号」の本格運行を求める陳情、(2) 5受理番号38 小さな交通「グリーンスローモビリティ」の早期実現を求める陳情、以上2件を一括議題といたします。

2件とも前回は継続審査であります。

また、報告事項2、足立区地域内交通導入サポート制度についてが本陳情と関連しておりますので、併せて報告を受けます。

○都市建設部長 おはようございます。よろしくお願い申し上げます。

報告資料6ページをお願いいたします。

足立区地域内交通導入サポート制度についての御報告でございます。この件につきましては、当委員会で12月13日及び1月13日にも報告させていただいた件でございます。

本制度の概要でございますが、住民が主体となって将来にわたり持続可能な移動手段を確保するために、サポート制度を導入するものでございます。また、既存公共交通を補完し、地域内交通と

いうことで今後取り組んでいきたいと考えております。

役割等については記載のとおりでございます。

7ページでございます。

本制度における主な財政支援内容でございます。

別紙3、13ページ参照していただきたいのですが、本格運行時において財政支援を行いながら持続可能な交通手段を目指していくものでございます。

なお、3番目、本制度の対象地域でございますが、こちら区内全域を対象としております。

4番の本制度活用の流れでございますが、こちら別紙4、14ページに記載しておりますが、検討組織の構成や交通手段の導入の目安、実証実験期間等の設定を考えてございます。

5番の今後の取組でございますが、本制度の手引きを作成しつつ、地域内の交通について住民の皆様と意見交換をしていく予定でございます。

報告私から以上でございます。よろしくお願い申し上げます。

○しづや竜一委員長 ありがとうございます。

それでは質疑に入ります。

何か質疑は。

○市川おさと委員 事前にいろいろブリーフィングを受けたのですが、これは実際に千住、城東地域でも走り始めているというふうにも聞いているのですが、どういう状況なのかについてちょっとお聞かせください。

○交通対策担当部長 城東地区お話しはありますが、まだこれからでございます。走ってはいないので、これから地域として検討を進めているという状況でございますので、私どもも一緒にやっていききたいというふうに考えております。

○市川おさと委員 ちょっと私もこれ繰り返しこの場で申し上げているのですが、いろいろ聞

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

く中では、ワゴン車と言うのですかね、ワンボックス車、ワゴン車か、ワゴン車が一つ候補に上がっているような話も聞いております。こうしたワゴン車につきましても、私も何度も言っていますけれども、車椅子が乗れるか乗れないかというのは結構ワゴン車に、車によってあるわけですが、そのあたりは、区の方は地域、必ずしも地域に決めてもらうということよりも、区の考え方をしっかりと地域に落とし込むという方向でいっているのかどうかお聞かせください。

○交通対策担当部長 今市川委員おっしゃっていたとおりで、以前からもそうしたお話も伺っておるところでございます。ですので、まず社会実験の段階では、例えば地元のタクシー事業者に協力いただくとかということであろうかと思うので、車両がそこでの準備になってくるかと思うのですが、本格とかそうしたところに向けては、当然そうした設備を有する車両を準備することについても、区の方としても支援していきたいと考えております。

○市川おさと委員 私、見沼代親水公園駅のそばに住んでいるのですが、あそこには埼玉の草加と川口のコミバスが来ているのです。川口のみんな一緒バスというのが、川口のが来ているのですけれども、これも、やっぱり実験段階ではワンボックスが、車椅子乗れないようなやつでやったのだけれども、本格運行が始まってからは普通の、何て言うかな、バスというの、日野ポンチョですか、車椅子も乗れるようなやつが来てよかったなというふうには思った記憶もございます。

是非本格運行に向けてのそれは話でしょうから、本格運行の際には区の事業ということをよく踏まえて、そういった方向でやってもらいたいなということ要望いたします。

以上。

○白石正輝委員 この陳情については、もう長く、前の議会から交通の委員会で議論してきたのです。

ただ、ブンブン号を3月の末に廃止するというのを決めたのは一体いつだったのか。この交通委員会に提案があって、少なくとも4年以上長く議論してきた交通委員会に何の相談もなく執行機関側が決めて、3月二十何日にやめますよと決めたのは一体いつだったのか。そして、その前の交通委員会にどうしてきちっと報告できなかったのか、このことについてはっきりして、まず。

○交通対策担当部長 昨年の9月までの収支で19%であったということで、それを確か11月の委員会で御報告をさせていただいたと思っております。その段階では3月22日で終了ということも御報告させていただいたと記憶しております。

○白石正輝委員 副区長、これは交通対策の特別委員会に提案があって、4年以上議論してきたことなのです。それを全く交通委員に話もせずによ、廃止しますって決めて、その後、特に説明がなかった理由は議会軽視じゃないかというふうに思いますが、どう思いますか。

○副区長 このブンブン号はもともと1年でしたけれども、それを半年更に延ばして、今年の3月をリミットと半年延ばしました。その手前の10月時点の収支の状況を見て判断するというので、11月の委員会に、今のままではとても24%の収支率にはいかないので廃止する方向でということ議会の方には提案をさせていただいて、議論をしていただき、区としても3月でやめるということでやむを得ないという判断をしたところでございます。

○白石正輝委員 私たち自民党としても、もう全く収支が合わない交通網をずっと維持していくことについては問題があるということは何回も言ってきたわけですが、ただ交通課長、何で花畑

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

に決めたのか、まず第1号を。区がお金を出すことを、路線をなぜ花畑に決めたのか。その当時の当初の説明では、足立区というのは交通空白地域がたくさんあるのだと。その中では、とりわけて花畑地域は問題が多いのだということで、まず第1、花畑でやってみたい、そういう提案をされたのじゃないですか。

○交通対策担当部長 以前のお話になるのですけれども、今現在の総合交通計画を平成30年当時に策定しております。その中で交通空白、足立区の中では約5%ぐらい、そこがもうそれ以上小さくできない状況の中で、空白を小さくするのは難しいということで、不便を解消しようという考え方に立って、そこからは施策を進めてきたところでございます。

その中で、白石委員おっしゃるとおりなのですが、花畑の地区はやっぱり不便感であるとか高齢化率であるとか、そうしたものが高いということで、区内では一番不便度の高いところで、まずそこで実験をやるという話でございました。

○白石正輝委員 私たち説明を受けた範囲で言えば、足立区は交通過疎地域が多いけれども、わけても花畑、この地域には本当に困って、ここの地域が困っているのだというふうに説明があったというふうに記憶しているので、それは正しいですか。正しくないか正しいか、どちらか言ってください。

○交通対策担当部長 空白の部分も確かにございます。ですが、全体としては不便感の方の指数で大きい、高いということで社会実験をやらせていただきたいという認識でございます。

○白石正輝委員 ということは、足立区全体を通じて花畑地域には何か考えなくちゃいけないよということで提案があったわけですね。それで、この花畑のブンブン号を私たちは再開しろとは言いません。同じ形でやれば膨大な赤字が出るわけです

から。それは赤字は全部区民税で賄わなくちゃいけないということを考えると、これを再開しろというふうには言う気はありませんけれども、このブンブン号の後の提案として、鹿浜、入谷地域に新交通システムを入れますよという提案が出たわけで。花畑は全部やめといて鹿浜と入谷に新しい交通システムを入れるという考え方はどうも納得できない。なぜかという、花畑が一番大切だっただけあなたたちが言ったのだから。それなのに花畑はなし。それで、鹿浜と入谷は新しい交通システム入れますよという考え方については何としても納得できない。そしたら、これはやめ、もうこれは最初から約束ですから、どうしても収支の合わなくてはやめますよという約束ですから、ブンブン号については。だから、これは、それはそれとして認めますけれども、こっちやめて鹿浜と入谷はやりますよという考え方は、一体どこから出てくるのか。少なくとも花畑が一番大事だと言っているのですから、これに代わる交通システムを花畑の方で考えてくれなければ、役所の言っていること全部うそじゃないかと、そういうことになりかねない。ブンブン号はやめてもいいです、しょうがないのだから。ただ、これに代わる新しいシステムを考えているのかどうか。

○交通対策担当部長 そうですね、花畑地区では、昨年のちょうど今ぐらいの時期、5月から7月にかけて、なかなかそのバスの方が伸び悩んでいた中で、もう少し詳しく調査してみようということで細かい調査をやらせていただきました。

その結果として、やっぱり白石委員のおっしゃるとおりで、桑袋から、あるいは花畑の東側の地域、その部分では一定数のやっぱり利用の方がいらっしやると、そういったことも分かりましたので、今回このサポート制度、この形にちょうど落とし込めるのじゃないかということで今いろいろ

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

ろと考えているところでもございます。

地元の皆さんにもいろいろとお話をさせて、昨年勉強会もやらせていただきましたので、その中で、もう少し小さい、例えばワンボックスカーですとか、そういったもので、短い、近い距離を回れるような形の交通が考えられないかということについて、私どもも一緒に検討を進めていきたいというふうに考えております。

- 白石正輝委員 あなたの説明は長過ぎるのだよ。これに代わる新しい計画、システムというのを考えているかどうか聞いているのだから。それによってこの請願どうするかという考え方、態度は自民党としては考えなくちゃいけない。あなたたちが考えているか、考えていないかということを知っているのだから、まずそれちゃんと答えてください。
- 交通対策担当部長 この制度自体は地域と一緒に考えていくという形になっております。当然私どもも一緒に考えていきたいというふうに考えております。
- 白石正輝委員 これはやめるけれども、やめるじゃない、やめちゃったのだね。やめちゃったけれども、これに代わる新しい、地域のために新しい交通システムは考えているということでもいいのですね。答えてください。説明が長過ぎるのだよ。
- 都市建設部長 先ほど報告資料出しましたが、地域とともに区の方も一緒に考えていきたいと考えております。
- 山中ちえ子委員 先ほど地域地域って、地域と一緒に考えるというふうに大分多く言っていますけれども、まやかしをしないでほしいと、ちゃんと説明してほしいのです。ちゃんと区は地域内交通サポート制度の説明で、3の本制度の対象地域についてのところを説明しているところで、これはブンブン号を引き合いに出して、ブンブン号は区

が主体的にやった、だから実際の利用が伸びなかったと勝手に結論付けて、区はこれからは主体的に決めないのだというふうに言っています。どうですか。そうですね。そういう説明しています。

- 都市建設部長 ブンブン号の教訓を基に、決してブンブン号が区で主体的にやったから失敗したということは決して思っておりません。ただ、地域の声をきちんと聞いて、需要に合ったことを今後考えていくこと必要ということで、住民と主体となって、なおかつ区も一緒に関連していくということでございますので、その点は御理解いただきたいと思っております。
- 山中ちえ子委員 ブンブン号は年間の利用者数は、ほかのはるかぜにも負けず劣らずの利用者数だったのです。8万人を超えていたのです。地域の声である路線を検討委員会の意見などを反映し、既存の路線との競合を、ばかり注視して、その意見を反映していなかったのだけれども、その路線反映、路線や小さな、もう少し小さなバスで収支率を上げていこうとか、そういった意見をもっと聞いていけばもっと収支率だって増やせたわけですね。それを正しく評価せずに、ただ収支率だけ検証する検証の在り方こそ問題です。これの在り方を、間違った検証結果を根拠に区ではなく地域が主体的にやればいいんだということを言っている。これは訂正を求めたい。どうですか。
- 交通対策担当部長 収支率の考え方としましては、運行に掛かる経費でございます。この経費というのは、運転士の占める人件費というのが非常に大きゅうございます。これは車両小さくしても結局人件費というのは同じように掛かってきますので、そんなに収支率が変わるということは考えておりませんので、そういう意味では、バスを使うということは、やっぱりそこは向いていなかったというような判断でございます。

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

○山中ちえ子委員 そういうことを聞いているのじゃないのです。

例えば、それを根拠に今後この制度をやっていくということになる。ブンブン号は、要するにこういった結果を指標にするというふうに言っているわけですから、こういった考えを持ち込んで、更に交通問題の解決に努力した社会実験ブンブン号の取組は社会参加の推進をどうもたらしたか、社会的利益にどう、いい影響があったか。これを全く調査しないというようなやり方で、収支率だけやっていくということを持ち込むものです。こういう在り方が問題なんじゃないのですかというふうに言っているのです。

○都市建設部長 今回のブンブン号の導入につきましては、少なくとも地域の方の御意見、また議会の皆様との検討を重ねた上で、結論として収支率24%というのを一定の水準にやったものでございますので、それを否定されてしまいますと、私も今後どのような取組をしていいのかというのが少し考えさせていただかなければいけないと思います。

○山中ちえ子委員 そうですよ。だから、区が、福祉的な思いでこのブンブン号を不便地域に実践するのだとって頑張ったわけじゃないですか。そこで、調査結果だって出たわけです。桑袋から花畑団地の車庫までが全くなくて、大変な思いしている人多いのだとか、東保木間や元渕江公園の北側など、南もそうですけれども、大分不便があったってということが分かったわけですよ。そういった分かったこと、税を投入して分かったことや今後に生かすことを何も言わないで、収支率だけをまた更にやろうとしている。不便地域、ブンブン号の後をやろうとするといった地域内交通サポート制度に、更にブンブン号の地域だけではなくて千住01、02、それからはずかぜ10号、は

るかぜ3号と、この後にどうするのかといったところにも、こういった意見を今聞いているときだから、やっていく、そういうものやっていくという中で、これを更に指標にするのかというのはおかしな話で、その辺を聞きたいですね。

本制度の活用の流れについてというところもそうなのですが、目安を定めると、実証実験前に経費の試算を行い、推定の利用者1人当たりの区負担を確認すると、利用者1人当たりの区負担分は、ブンブン号や足タクの実績を検証しながら過度な運行計画とならないように目安を定めるといっているのです。こういうことやってしまっていたら、最後は結局どう一番安上がりの交通がいいのかという議論になっちゃうじゃないですか。どうですか。

○都市建設部長 山中委員の考えも、に反するかもしれませんが、区として公共交通を維持していくためには、ある一定以上のやはり歯止めが必要だと思います。税を投入するということが、また議会の皆様とお話ししなければいけません、ある一定の目安がないことには、結局それがよかったのか悪かったのかという検証ができないと思います。

そういう意味では、過去のブンブン号の経緯であったり、デマンドタクシーのことも踏まえながら今後考えていきたいと考えております。

○山中ちえ子委員 区が主体的にやるということと言わない。言わないのですよ。主体的に区が解消に努めない。こういう状況を、言葉を変えて言っているのですね、地域地域って言って。主体的に区が解消に努めなくてどうするのですか。

○都市建設部長 重ねての御答弁になりますが、ブンブン号で得られた知見があります。そういう意味では、一定数の需要数があったところ、そこについて、今後地域内交通導入サポート制度の活用も、区とともに地域の方が、いずれも利用してい

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

ただかないことには先に進みませんので、そこはきちんと、ですので地域の方に丸投げするとは決して申し上げておりませんので、やはり地域の皆様どういった利用実態があるのか、どういう交通がいいのかということ、きちんと腰を据えて考えていくべきだと思っております。

○山中ちえ子委員 それでね、そういった先ほど言いました懸念ですね。自家用車の白ナンバー、二種免許を持たない運転士となっていくという道を、わざわざこうやっているいろいろなことをしながら、デマンドタクシーやってもこれは収支率が低かったねと、じゃどうしましょうかという議論になったときにこういったことを進めていこうというのがもう見え見えなのですよ。デマンドタクシーだってもいいやり方でやっている他区や自治体を見習うべきであると、交通事業者との協力関係なくしてライドシェアの検討なんてないというふうに思っているのです。そういったことを事業者との信頼関係つくっていくといった点では、どういうふうに準備しているのかというのが聞きたいと。

あともう一つは、先ほど言いましたように、ブンブン号の方が利用者数が多いということが、これから廃止路線になっていくはるかぜ10号、3号や京成01、02などの後をどうしていくかといった議論になっていくと、そのときに、そういったことを入れていくと言うのですかね、そういったところでは絶対それはもう先が見えているわけでしょ、収支率をまた言っちゃえば、ですね。そうですね。ですから、制度、取組がどう社会的利益をもたらすのかといったところをちゃんと調査を同時にやっていってほしいと。どこでもそれやっているのです。私何回もこれブンブン号の検証の議論のときに、介護予防の効果はどうかとか、医療費削減といった点では調査を、この

ことによって外出効果がもたらされて、いい効果がほか分野に及んでいくのではないかと、そういったところもちゃんと計算に入れてと言っておりました。こういったことをしっかり調査に入れていく、どうですか。

○交通対策担当部長 そうですね。まず初めの方で、事業者との関係ということなのですが、足立区まだバスの路線相当数ございますので、バス事業者もそうですし、地元にもたくさんのタクシー事業者もいらっしゃいます。そういったところで、このサポート制度も各事業者と連携しながらやっていかなきゃいけないという部分も一つ、念頭に置きたいというふうに考えております。

それから、社会的な利益についてということなのですが、山中委員おっしゃるとおり、高齢者の方々に外出が支援されて非常に助かった、よかったというようなこと、それから病院にかからないで済んだといったようなところも利益のかなというふうに考えるのですけれども、これからやっぱりこうした事業を進めさせていただく中では、そういったところについても、是非今後については検討していけるようなことを準備はしていきたいというふうに思っております。

○山中ちえ子委員 これ最後にしますけれども、この地域内交通サポート制度の問題というか、もう最初から懸念される一つが、区域を区切っているということなのです。区域を区切るなんていうことは、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律には一言も載っていないです。区切るなんていうことを先に言っちゃえば、その地域で例えば長い路線、例えば地域をまたがって希望している路線があった場合はどうするのですか。

○都市建設部長 基本的な考え方は資料6ページに記載させていただいておりますが、さきの委員会でもお話あったとおり、区内のバス路線が基幹と

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

なる路線だと思います。その路線が共存できるようなことを考えていく必要があると思いますし、多少なりと区域といっても、そこは正しく地域の方の御意見を聞きながらやっていく必要があると思います。区がこういうふうにしたからこれでやってくださいということではなくって、ある程度そこは柔軟に考えていく必要があると思います。

○山中ちえ子委員 既存バス事業者との共存というのであれば、協力していくという、その路線だつて入るわけですよ。それを最初から地域を区切って考えろと、もうあくまでも小さい交通なのだといいことではいっちゃうと、制限する、自由な意見をやっぱ地域から吸い上げたいというふうにおっしゃっていましたが、それを阻むことになってしまうのですね。そういう阻むことにならないようにしなくてはならないと思うのです。

現に私、板橋区の例なんかでも言いましたけれども、既存バス事業者が時計回りの既存バスがあったけれども、反時計回りがなかったことで不慣れた人がたくさんいたのだったところを、やっぱり学識も入れて、コミバスどうしようかという話し合いをやって、そうやって反時計回りをやったというような例があるのですね。それがとても好評で、収支率が目標に最初達成しなくても見守っていった、地域とともに、そういうことをやっているのですね。

ですから、やはり本腰入れて、議会対応だけにならないで、本腰入れてやってほしいと。そういう点では、かなりこの制度の案では不十分だと言わざるを得ないのですね。その点はどうか。

○交通対策担当部長 繰り返しになりますけれども、足立区内たくさんのバス路線ございます。他の自治体とは大分状況が違うかと思えます。そうした中での不便解消ということでの今回のサポート制度でもございます。ある程度地域の中で小さく回

すことによって、小回りが効いて皆さんも利用しやすくなるというところもあろうかと思えますので、そういったところで是非まずはこういった形で、地域と一緒に小さいものから、小さいものでやった方が実現もしやすいと思えますので、そういったところからやっていきたいというふうにご検討しております。

○しづや竜一委員長 他に。

○土屋のりこ委員 地域内交通導入サポート制度についてお伺いしたいのですが、これ主体は住民等が主体となって取り組むということで、民間がされるものではありませんが、準公的な性格を持っているものかと思えます。今具体的に城東地区で検討というか、やりたいなという主体的な声が上がっているところなのですけれども、例えば今の足立区内でも個別避難計画ということで、個別避難計画ということで避難行動要支援者の名簿が作成されて、計画も作成されているのですけれども、そういったこの交通を取り組む主体の方たちと、例えば協定を結ぶことで避難行動要支援者の情報を共有するとか、それで災害が起こった場合にはサポート制度で避難を支援するとか、そういったことは可能になるでしょうか。どうでしょうか。

○副区長 避難行動要支援者の方は通常のバスとかタクシーは乗れないので、個別の福祉タクシーと契約を結んで移動していただくようなことで、今仕組みを考えています。それ以外の健常者に近い方であれば、こういうことは可能かもしれないです。

○土屋のりこ委員 避難行動要支援者といっても要介護3から5ないし、愛の手帳1度2度ということで、様々な方、障害者総合支援法の支援区分認定4から6ということで様々な方いらっしゃるかと思えますので、この車両自体もどういった車両を導入するか、福祉車両に転用できる車椅子で乗

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

れるような形のものにするのかどうかということも、まだ決まっているわけではなく、その主体がどういうものを選ぶかということになるかと思えますし、実際その城東地区の方たちも、そういったことを常々から把握している中で、千住地域水害が怖い地域でもありますし、そういった中で、そうした常日頃から避難が必要な地域の方たちを把握しているということによって、災害がいざ起きた場合にも、もっとスムーズにできるようになるのじゃないかというふうな意見を持っておられるのですけれども、そういったあたりで、今すぐ回答難しいかもしれませんけれども、どのような形でもできるのか。若しくは、その個人情報ということで出さないというふうな判断になるのか。そのあたりについての是非検討いただけないかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○副区長 危機管理部の方とその辺のどこまでどういう形で担当するのかというすみ分けを行って、対応できるように取り組んでまいりたいと思います。

○土屋のりこ委員 私も実際に、主体でやりたいなという方の夢をいろいろ聞いている中でも、その避難、福祉的側面もきっちり持つということで、営利に走るわけではなく、やはりその住み慣れた地域の住民みんなのためにということで考えておられるなということを感じました。サポート制度これから始まっていくということで、第1号まだこれからなりますけれども、そういった多面的な角度で考えて、検討も進めていただけたらと要望いたします。

○加地まさなお委員 今回のサポート制度を今見させていただいて、最初にまず今の城東地域で取り入れようとしているのが、この制度の中で、これ緑ナンバーのデマンドタクシーのワゴン車ということを考えているというので合っていますか。

大体おおよそそうでしょうか。

○交通対策担当部長 情報の中では、そうしたところで聞いております。

○加地まさなお委員 ありがとうございます。ということは、やっぱりタクシー会社が主体に、基本的にはなるというふうに思っているのですけれども、その流れで、今回この去年からサポート制度に是非ライドシェアをとずっと言ってきて、今回選択肢に入っている中で、民間の方がもう既に今正に4月1日から、なんちゃってなのですけれども、ライドシェアが始まった中で、この足立区の方では現状どうですかね。タクシー会社はもう動き出しているのかということを知りたいのですけれども。

○交通対策担当部長 恐らく他区と同じだと思うのですけれども、タクシー事業者に属する中でということだと思います。区の中でのタクシー協会に伺った中では、特にその実際の動きというのはまだ見られてないようです。

○加地まさなお委員 ありがとうございます。

本来だったらこのサポート制度に入れてきたかったですけれども、もう民間始まったら、民間の方がやってもらった方が無駄に税金を使わなくてもいいというふうには私は思っていますので、そちらの方はもう民間の、国の考え方で行っていただきたいと思うのですけれども、それと同時にこれサポート事業の中で、例えばこの白ナンバー、今回正にこのブブン号がなくなった後にワゴン車とグリーンスローモビリティの選択肢が考えられる、地域の方と話し合って考えられると思うのですけれども、例えばこの白ナンバーになったときの選択肢を、地域の皆様が検討会で選択していった場合の支援額とかというの、これ全く同じ方向で、実証実験というのも全く同じ方向でやっていくのかということをお伺いしたいのですけれども。

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

ども。

○交通対策担当部長 そうですね。細かい部分というのですか、車両の費用だったりとか、運転士に掛かる費用というところでは、白ナンバーの場合には運転士の経費という考え方ちょっとしない形になりますので、違う形でお礼をするとか、そういった形になるかと思っておりますので、ちょっとその辺については、やっぱり細かくやり取りをさせていただき中を進めさせていただきたいと思っております。

○加地まさなお委員 分かりました。

これ結構違うのじゃないかなと思っております、例えばこれ、財政支援内容についてなのですが、実証実験に使用する車両のリース費用、あくまで実証実験は既存の車両を活用するか、リース車両を原則とするというふうに書いてありますが、例えばこれグリーンスローモビリティを地域の方が取り入れたいと、自分たちで運行するというふうになった場合、車両これリースでやるのかとか、そもそもグリスロも値段がもうピンキリみたいところがあるので、どれを選ぶのかとか、そもそもじゃこれワゴン車にしても、この実証実験の内容を同じように図るの非常に難しいなというふうに思っているのです。その、やっぱり検討していく中で、この白ナンバーで、地域の方が主体になった場合、実証実験という言い方が合っているのか分かんないのですけれども、その辺も選択肢つくっておかないと、多分混乱すると思うのですけれども、それはどうでしょうか。検討していただけるかという。

○交通対策担当部長 例えば、グリーンスローモビリティでというお話ですと、加地委員おっしゃるように、車両を、例えば行政の側で準備することで貸出しをさせていただいて、運行いただくということであれば、可能性としては広がるの

かなと思います。ただ、安全面の確保というのが非常に課題になるかと思っておりますけれども、そうですね、やっぱり前提としては、運転士がいらっしゃって、そこで運行いただくというのがまず一つベースなのかなというふうには考えているとこです。それ以外についても、全く最初からシャットアウトということではございませんので、そうした案が出てきたり、また違う乗り物等についても、やっぱり当然考えていくという姿勢ではいきたいというふうに考えております。

○加地まさなお委員 ありがとうございます。

これ行政が、緑ナンバーか白ナンバーかで大分変わりますね、と思うのです。これ緑ナンバーの場合は、行政が、区の方がワゴン車を購入して、運転所も準備すると。グリーンスローモビリティも購入し、準備するという形になると思うのですけれども、その選択肢ってどれぐらいあるのかなって、本日も日々考えているのです。やっぱり早急に、今もう本当に皆さん困っているのです、やっぱり最低限の選択肢、交通手段がないといけないと私再三にわたって言わせていただいているのですけれども、グリスロも、陳情も、グリスロの陳情が出ているので、今現状で考えるとこっから白ナンバーでいくっていうのもかなりハードルが高いのかなと、これはもちろん地域の皆さんが選ぶことなので、私がどうこう言うことじゃないのですけれども、行政側がこれをもうやる可能性がどれぐらいあるのかというのも、ちょっと示してもらわないと、多分できるかできないかが分かんないと思うのですよ。いざ、これ緑ナンバーでやってもらいたいと、決まったとしても、行政これやるのかと、区の方がですね、本格的にこれ運転士探してやるのかという、今回の問題に、2024年問題のドライバー不足の問題にも突き当たってしまうのです。これ本当非常に難しく、これ足

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

立区だけの問題じゃないのですけれども、これどうですかね。その辺本当難しいなと思っているのですけれども、回答というか、ある程度模索して見えている部分ってあるのでしょうか。

○都市建設部長 加地議員御発言のとおりかと思えます。

区として明確な今答えを持ち合わせているかといいますと、正直なところ、まだまだ議論が必要だというふうに思えます。

ただ一方で、さきの委員会でも議論、議論いただいたバスはじめ、運送業の2024年問題で、どう考えても担い手が少なくなるというのは、もう目に見えております。正直私ども公務員も成り手が少なくなっている状況でありますので、そういったパイが小さくなっていくところで、どうやって担っていくかということをややはり議論していく必要性がありますし、今回報告にありますとおり、新たな公共交通計画を策定してまいりますので、やはりその部分も議論した上で、足立区における最適解を探していくべきかなというふうに思えます。

○加地まさなお委員 ありがとうございます。是非その辺も、今言わせていただいて、もうそれは、もう私も重々承知の上で、ですがもう陳情なので、皆さんの交通不便地域を解消しなきゃいけないというところを一番頭の最初に、先頭に持って動いていただきたいと思えます。

実は、今先ほど言わせていただいたライドシェア、これ今、GOアプリですかね、とかで今募集しているのですけれども、実は結構、昨日募集していただけた方と話ができたのです。結構募集しているのですよ。やっぱりそれぐらい隙間時間で、これ隙間時間で、ある意味タクシーのバイトみたい、ライドシェアとちょっと違うのですね。この日本がやろうとしているライドシェアって。です

から、申込みすごいという中で、やっぱり隙間時間で運転したいという方もやっぱり一定数いるのですね。そこ今さばき切れてないみたいなのです。2次審査まで行かなかったりとか、止まっているのですけれども、一定数いるというのは伺ったので、この足立区でも、やはりそういう方向で検討していけば、私は白ナンバーでも、この緑ナンバーで足立区が主体してライドシェアのような運転士を探すというのはちょっとできないと、私は厳しいかなと思っているのです。ただ、白ナンバーだったら、それは選択肢で運転士の方も探せるということは、実はいるので、ずっと同じ時間、例えばグリスロでもワゴン車でも構わないのですけれども、運転士はいます。もちろんお金が掛かりますが、これ白ナンバーのところでこれお金を付けるということができないので、是非そのときに、前回も言わせていただいたのですけれども、ポイントという形だったら区は出せるのですよね。ということも検討していただけるのかなというのは、お伺いしたいのですけれども、やっぱり時給という形はできないのですよね。ポイントという形だったらできるのですよね。それは、現に松戸の方がやっている、松戸もいろいろ今問題が起きているのは聞いているのですけれども、どうでしょう、その辺は選択肢として考えていますか。

○交通対策担当部長 地域と一緒にという中で、ドライバーを地域の方が担っていただくとかという形になる中では、何らかやっぱり、加地委員おっしゃるようなことで、運転していただいた方にお礼するというような形のことも当然システムのことも考えないといけないのかなと思えます。

○加地まさなお委員 是非それをやっていただければ、私が今聞いている限りでは、運転士、しかもそのポイントが、足立区内で、もう大きいところも小さいところも使えるような形になっていれば、

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

多分やりたいという方いらっしゃると思うのです。そういうふうな考え方も是非持っていて、これ書いただけで終わらないように、検討会でもそういうことを伝えていけば、話も広がっていくと思うので、是非検討していただければと思います。要望させていただきます。

- 小泉ひろし委員 プンブン号の件につきましては、地元で、つい最近もいろいろな住民の方々がいろいろ協議したり、している場に足を運びました。様々ないろいろな御意見聞いているのですけれども、これは、先ほどありましたけれども、この4期の実績が収支率が19.1%から24%を目指したけれども、いかなかったということで、11月ですか、3月22日で運行終了ということなので決定したと、前もって周知したということなのですけれども、やはりこのプンブン号を社会実験するに当たっては、我が党でも地元を担当する議員とか、また地域の方にも伺っていますけれども、いきなり区が押し付けてきたわけじゃなくて、十分なルート、止まる場所、また収支率をどういうふうに設定するかと協議を重ねてきた上で目標を設定してきたと、このように認識しています。しかしながら、残念な結果に終わった。これは、他の地域のはるかぜ等のことも同じだと思うのです。当初のもくろみというか、計画どおりいかなかったということ、本当に残念な結果なのです。しかしながら、皆さんどう思っているかという、口悪い、悪い言い方かもしれませんが、紙ぺら1枚で、もう終了しますよというようなことで納得できない、このような声も出ておりました。これは、本当に悔しいという思い、本当に今まで社会実験2年間続けてきてなくなる。その次の手が示されていないということでの悔しさから出る言葉かなというふうに思います。

そういう協議会等を設けていろいろな地域の方も

関わって、今までルートだとか目標を決めて取り組んできて、区も財政投下したという中で、ちょっと足りなかったなと思うのは、実際そういう御意見を言った人が利用していたのかという部分では、本当に利用していた人の声がちゃんと吸い上がっていたのか、またそういう人たちにこういう説明がなされているのか。会議に出席された方についてはお話は聞きましたけれども、そういうところがまだまだちょっと不足していたのじゃないかなというふうに感じました。

今回区は、花畑地域だけに限らず、サポート制度を立ち立ち上げたいということで、報告書にもありましたけれども、住民等が主体となって取り組む活動に対して、区から技術的助言や財政的支援を行うこと、より将来にわたり持続可能な移動手段を考えていくということで、もともと今でも路線バスを中心に、もうかつてと、区に対して口出すなぐらいの、やっぱり営業活動ですから、黙っていてもやるわけです、幹線道路は。はるかぜなんかもそうですけれども、路線バスに、運行してない迷惑にならないところで、本当に奥の方へ、道路はちょっと狭いかもしれないけれども、奥のところへ皆さんの足になってということで、これも勝手に区が決めたわけじゃなくて、交通懇話会等でいろんな事業者に諮って検討して、地域で声出ていますけれども、手挙げてくれる事業者いますかとか、バス事業者の方から手を挙げたという経緯があると思うのです。まず、そこについてはいかがでしょうか。

- 交通対策担当部長 小泉委員おっしゃっていただいたとおりでと思います。
- 小泉ひろし委員 本当に区が勝手に決めて、ルートを決めて走らせたわけじゃなくて、様々の試行運転も重ねたし、損益も事業者側では考えたし、当初は利用者も多かったことは事実だと思います。

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

本当に時代が変わったなど。

これからサポート制度を当てる当たって、まだまだ完成に至ってないと思うのです。これから修正したり付け加えたりすることがあるかと思うのですけれども、やはり区もその辺のサポート制度については議会を通じたりしておりますが、やはり本当に地域で困っている人、乗りたい人、こういう人にやっぱり御意見、またサポートできるような人材、そういうの、話を発掘するというか、これは議会側の責任もある。いきなり区でやってくださいだけじゃ、やっぱり自助、共助、公助という考え方からしたら、やっぱ皆さんのやっばりお力、また知恵、御意見もちゃんと吸い上げ、やっばり私たちもこういう制度ができたんですよということで、地域の方に私は、例えばはるかぜ10号なんかもうなくなったわけだよ。いろいろ御相談しています。例えば、署名活動して、区にやってくれというやり方もできるのですけれども、騒げばできるというものじゃないです。どうしたら皆さんのニーズに答えられていくというのは、皆さんと相談しながらと思うのですよね。

このサポート制度については、まだまだだと思うのですけれども、私たちも声を出して、こういう制度できましたけれども、どうですかということやっていますし、一部の方は教えてくれという方がいます。

ですから、委員会が終わりましたら、そういう関心持っている方については、そういう★★しませうけれども、場合によっては、もっと踏み込んで、出前形式じゃないのですけれども、皆さんの声もっと利用者の声を聞くような機会を区としても設けていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

- 交通対策担当部長 今、小泉委員おっしゃっていたとおりだと思います。

私どもも、本日この委員会で皆様に、この報告をさせていただいた後には、各地域に、まず組事務所単位の町会、自治会の方に説明をさせていただきたいと思っております。

また、そういったいろいろなお声掛けをいただければ、是非私どもの方から出向いて、いろいろなお話をさせていただきたいというふうに考えております。

- 小泉ひろし委員 その中で、今までは、はるかぜという、ああいう小型バス、軽ですよ、前にも話したけれども、今までは路線バスであっても、お客が乗らなかったら小型バスに変えています。当たり前ですよ。いかに収益をいい方向へ持っていけるかというのは、民間バス会社、そういうことは常に考えていますから、ただ今回の場合は、本当にお客様が少なくなっている中で、小さな交通ということ、グリスロという考え方、またデイスターなんかにも使うようなもっと小型のパンみたいなもの、そういうことも含めて、どういうシステムがあるかというのはまだまだ知られてないんじゃないかと。町会長、自治会長クラスの方はいろいろな機会ですういう耳にしているのかもしれない。実際に乗る方々、まだまだそういうことも、そういったいろいろな乗り物、交通システムあるし、それで十分だよという人もいるかもしれないので、そういう機会がありましたら、今までも話しているのしょうけれども、様々な交通の仕組みだとか、乗り物、代表的な使用車両について、是非とも議会には説明いただいているかもしれないけれども、もっともっと私たちが積極的に発信していきたいと思うので、その辺はよろしくお願いたいのですが、いかがでしょうか。
- 交通対策担当部長 これからもそうなのですけれども、各イベント等がありますので、そうしたところにも毎回のブースを出させていただいている

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

のです。交通安全なんかも出させていたいでいるのですけれども、そこに、こうしたいろいろな乗り物だっりの紹介だっり、サポート制度ってこういうことなのですよということも、併せてPRに努めてまいりたいというふうに考えております。

○小泉ひろし委員 場合によっては、例えばグリスロなんかもそうですし、ワゴン車だとイメージは分かるから、一般の人分かるのですけれども、こんなものだよというのが、多くの人が集まるときとか、協議会をするとか、大事な決定するとき、何時間かでもいいからレンタルで借りて見せるとか、デモをやってもらうとか、サポートするにしてもイメージが分かんないと、車を買うときの試乗と一緒に、そういう機会があれば、よりイメージが湧いていくのじゃないかと思うのですが、その辺も検討していただきたいと思うのですが、よろしいですか。

○交通対策担当部長 昨年度のしょうぶまつりのときに、あれはうちの方じゃない、産業経済部だったと思うのですけれども、やっていただいて、東綾瀬公園の中でグリスロ、乗車いただいたかと思うのですけれども、また私の口から言うのもあれなのですけれども、予想外に好評で、たくさんの方が乗っていただいて、こういう乗り物がということで体験いただいたところを私も見ております。今後は是非そういうとこやっていきたいというふうに考えています。

○大竹さよこ委員 今回サポート制度導入ということで、この制度を導入するわけですから、このサポート制度、大体この地区で使っていただけるのだろうなというような、そういうような計画が必要かと思えます。今後地域公共交通計画が策定されますから、その中で示されるかと思えますけれども、今までのこの区の交通関係の施策につま

まは、総合交通計画をお立てになられて、それに基づいて、例えばブンブン号に、花畑の方には交通が必要だねということで導入されたというふうに承知しております。

これからのこのサポート制度は、こういったところに多分使われるだろうな、そういったような区の予想というか計画はあるのかお伺いします。

○交通対策担当部長 基本的には区内全体、どこが駅目という話ではないのですけれども、例えば駅の近くであつたりとかで、当然バスもあつたりとか駅までも歩けるとかというようなところは少しそういう対象から外れるのかなとは思いますが、逆に周りの地域を入れたときに、目的地として駅が入ってくるような形にはなるかと思えますので、そこは、恐縮なのですけれども、地区を最初から設定するわけではなく、それぞれの地域でそういう困り事があったところで、範囲が決まってくるというような考え方になるかと思えます。

○大竹さよこ委員 そうですね、それは今回の制度が、正にその区と、また地域の方々のお困り事を吸い上げてつくっていく計画ということだと思いますが、今回の陳情でございますグリーンスローモビリティについて、グリーンスローモビリティは、どちらかという、どこでも導入できるものではないのかなというふうに思っております。やはり低速で、そして本当に困っていらっしゃる方のところに、グリーンスローモビリティということになるかと思えます。

サポート制度の中では、チョイスの一つ、選択肢の一つではありますけれども、このグリーンスローモビリティについては、大体このエリアだったら導入可能かなという、そういう研究というのは進んでいるのかどうかお伺いします。陳情が上がっているのです。

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

○交通対策担当部長 やはり安全性ですとか、そうしたことをやっぱり考えますと、あまり大きな通りを走る、あるいは横切るということはあまりよろしくないのかなということではございます。でするので、ある程度地域の中で回れる、生活道路を通りながら目的地まで行けるような範囲ですよ。そういったものが前提になるかというところまでは考えております。

○大竹さよこ委員 あともう1点ですね、グリーンスローモビリティも交通導入サポート制度もそうなのですが、この福祉的観点を是非入れていただきたい。これは当委員会でも、委員の方からも要望させていただいて、今この委員会にも福祉部の方が担当の方がお見えになっているかと思いません。導入サポート制度の説明書を見させていただきますと、また我々の、報告資料を見まして、見ても、制度の在り方とか仕組みとか、組み立て方というのは載っているのですが、この大きな目的のところの、人口減少や少子高齢化という言葉でくくられております。ここには、福祉的な観点、高齢者の方の移動の手段の確保、それによる生活、クオリティーの確保、向上、今よりも生活の質を落とさないという、そういう観点もやっぱり一文加えるべきではないかなというふうに思います。

地域の方に御説明するときには、移動の確保の手段という一言ではなくて、そうではなくて、やはり高齢の方々の移動を確保することによって、そしてこういうことが生まれるのだということも付け加えて御説明が必要ではないかと思っておりますがそのあたりいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 今大竹委員からございました、利用いただく方を想定した際に、やはりそのあたりの方々に利用いただきたいというのもございますので、もう少し分かりやすい表現をさせていただけたらというふうに思います。

○大竹さよこ委員 福祉部の方もいらっしゃっておりますので、様々、福祉部の方からもお気付きになった点がございましたら、是非報告ではなくても結構ですので、この計画に関してどんどん積極的に関わっていただければと思いますが、そのあたりいかがでしょうか。

○高齢者施策推進室長 こちらからも発信して、一緒に作り上げてまいりたいと考えております。

○しづや竜一委員長 他に。

○太田せいいち委員 様々議論がありましたので、1点だけ絞って、地域内交通導入サポート制度について質問させていただきます。

特にこの地域をどう考えるのかが今後のポイントになってくるかというふうに考えております。検討自体は14ページ資料見ますと、5世帯以上の組織で手を挙げるができる制度の仕組みとありますが、地域、我々が検討する地域は果たしてどうどこまでなのだろうというふうに考えたときに、イメージ湧きにくいところが問題かなというに思います。区としてどの程度の広さの地域を念頭に置いているのか、まず確認をさせていただければと思います。

○交通対策担当部長 ここには、今回予算の目安じゃないですけども、そうしたものを示させていただきました。この内容としましては、例えば片道ですと、ワンボックスカーで人を拾いながら行ったときに15分から20分ぐらいで目的のところまで到着するぐらい。大体3キロぐらいじゃないかなと思うのですけれども、それが片道で、往復して帰ってきて、往復にかかった時間が40分ぐらいというような形でないと、運転士のインターバルもあるかと思っておりますので、そういった形で午前中に何便回せる、午後に何便回せるというような形になろうかと思っております。

もう少し大きくなることも、道路事情によって

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

は考えられるかと思うのですね。その辺の時間の考え方によってくるかと思います。

○太田せいいち委員 ありがとうございます。

今、数字である程度示されたのですが、やはりイメージの湧きやすさが今後検討する上では大事になってくるかなというふうに思います。例えば、今回ブンブン号の話もあります。それ以外にもはるかぜ10号、3号と廃止路線がありました。例えばそのエリア全体で考える規模の広さなのか、それよりももう少し狭い規模で考えられているのか、その辺いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 地区にもよってくるかと思うのですが、あとその交通事情にもよってくるかと思います。ですので、またそこところは、地域の中でも、特にその範囲を例えば決めたとしても、目的地の中に一つ、少し地区外が出てくることもあるのかなと思いますので、そういったところについては一緒にお話をさせていただきながら検討を進めたいと思います。

○太田せいいち委員 ありがとうございます。

今様々御説明いただきましたが、今後手引をまとめていくということが説明にもありましたので、その中で更に詳細詰めていただければと思います。私ども視察行った中では、例えば地域の方に説明する際に、小学校校区の単位で検討進めてくださいというような例示をしているところもございました。広さのイメージは湧きやすいかなというふうに思いますので、そういったことも参考に今後検討いただければというふうに思います。要望です。

○しぶや竜一委員長 他に質疑ございますか。

○川村みこと委員 以前もちょっと触れましたけれども、念のための一つ確認させていただきたいと思います。

地域内交通サポート制度なのですが、こ

れどの範囲の方が使えるのかというところだと思います。というのも、例えば町会に入っている人じゃないと使えないとかいうふうになったら、公費が入っている以上、不公平だなというふうに思いますし、地域によってはあまりにも広くしてしまうと、本当に何かこう観光に来た方が使って、実際に地域の方が使えないというのものもあるかと思っています。これどのような方向で御検討されてますでしょうか。

○都市建設部長 基本的には利用者の制限は考えておりません。やはりその地域の実情に合って、地域によっては高齢者の利用が多いかもしれませんし、子育て世代が多いかもしれません。鼻から何かを対象にしているわけではなくて、その目的に合った利用者を、利用していただく人が利用しやすい環境をつくるのが大切だと思っております。

○川村みこと委員 分かりました。

そうやって広く使っていただくというふうになると、PRが重要なかなというふうに思っています。ブンブン号のときもありましたが、やっぱり知っていただかないと使えないというところで、先ほどもちょっとPRについて委員触れられておりましたけれども、最初の周知等が大事というところと、継続的な周知こちらも大事だと思っております。この最初の周知ですよね、結構広く周知しなければならぬと思うのですけれども、一方完全区主体でやっているわけでもないもので、そこは地域でも限界があるのかなというふうに思いますけれども、それ区としてどのようなサポートというかやっていく予定でしょうか。

○交通対策担当部長 今、川村委員から御指摘いただいて、私もちょっとはっとしてしまったところなのですが、やはりそうですね、最初の段階では区も広報などを使って周知させていただくことも可能かと思うのですけれども、やっぱり継

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

続で利用いただく地域の方にも周知が進まないといけないということで、地元の、例えば皆さんがよくいらっしゃるお店ですとか、病院ですとか、そういったところで掲示をするとか、少し工夫をしながら、その辺についても研究させていただきたいと思います。

- 川村みこと委員 ありがとうございます。もう部長おっしゃったように、最初は、例えば全戸配布でポスティングしたりするのだけれども、その後転入してきた人は全く知らないとかいう状況になったりしないかと、町内会の回覧版にしかも入らないようになってしまったりしたら、新たな住民は知るすべがなくなるので、そこは今おっしゃったように、お店にも御協力をお願いしたりとかいうのが必要なというふうに思っております。

継続的なPRを、そんなふうに行っていくというふう考えたときに、逆にこの今、支援額についてなのですけれども、PRに掛かる経費は運行経費に含むというふうになっているかと思えます。継続的なものをこれで、範囲でやっていくというのだったら、逆に一番最初が足りなくならないのじゃないかと。導入時のPR経費というのは別に、別枠でつくった方がいいのじゃないかなとも思うのですけれども、これいかがでしょうか。

- 交通対策担当部長 最初の段階で導入、まず計画をつくって、それから社会実験的にやる段階でも少し地域PRをさせていただくと、更にそこから本格ということになりますので、重ねてまずやらせていただきながら、周知を十分に図っていききたいとは思っております。
- 市川おさと委員 簡単に確認だけ。さっき、ほかの委員とのやり取りの中で、準公的な事業、この地域内交通導入サポート制度ですね、準公的な事業とかという話があったのですけれども、これは区の事業というふうに私理解しているのですけれ

ども、区の事業の公的な事業というふうに理解しているのです、それでよろしいですね。

- 都市建設部長 市川委員御発言のとおりでございます。

- しづや竜一委員長 他に。

[「なし」と呼ぶ者あり]

- しづや竜一委員長 質疑なしと認めます。

それでは各会派の意見をお願いいたします。

- 白石正輝委員 これは陳情の項目別に、まず5受理番号22については、議会と執行機関側の約束ですから、試験的にやってみるけれども、本格運行については、ある一定の収支率を上回らなかつたらやめますというのは、議会と執行機関側の約束なのです。それで、執行機関側は地元行ってそのことをしっかりと説明してきたはずです。そういう意味では、仮称ブンブン号、通称ブンブン号と言われる交通機関については、もう当然廃止が当たり前ですから、ただそれに代わるものの、何かきちっと考えてもらいたいということを要望して、この陳情については不採択。不採択です。

5受理番号38については継続。

- 太田せいいち委員 この1年間ブンブン号については様々検討を重ねてまいりました。令和3年から重ねてきた実証実験の結果につきましては、当初本格運行の収支率の目標に届かなかった結果として、本年3月をもっての実証実験の終了ということで、本格運行に至らずという結果になっております。区として、この間2.1億円強の税金を投入し、様々収支率向上のための修正を加えながらも検討を進めてきましたが、残念な結果となっているという状況だと思います。地域の皆様にとってはようやく実現したバス交通を失う形となり、大変残念な思いをされているかと思えます。また、高齢者を中心とする交通弱者の方の深刻な問題もあるかというふうに思います。本陳情はそうした

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

方々の切実な要望があるという背景を改めて確認をさせていただきたいというふうに思います。

その意味で、交通網対策については、たとえ実証実験であっても、終了前に終了後の対応策をしっかりとして練っておく必要があったという点は、今後の要望として改めて主張させていただきたいというふうに思います。

また、本陳情の陳情者の方々、また声を上げられずにいる地域の皆様に寄り添って、いち早く次の手段検討実施できるように、区として丁寧なフォロー体制を取っていただくことも要望させていただきたいというふうに思います。

新たな対策として、取りまとめ中の地域内交通導入サポート制度、こちらを当地で立ち上げられるように積極的な働きかけを行うなど、具体的かつ実効的なフォローを取っていただきたいというふうに思います。

私たちからも、区に対しては積極的な提案も含めて、意見の要望等を上げ続けてまいりたいというふうに思います。

その上で、本陳情については、陳情の趣旨に鑑みて、本格運行の条件満たせなかったという事実は動かさませんので、大変残念ではありますが、不採択ということで結論させていただきたいというふうに思います。

続きまして、5受理番号38 グリンスローモビリティについてです。

1年間こちらも様々議論させていただきました。会派としても、幾つか視察等で現場状況を確認してまいりました。今回説明のあった地域内交通導入サポート制度の有力な選択肢の一つであるとの説明がありましたので、ようやく具体的な検討のベースが出来上がった段階であると認識しております。

グリスロなどの検討には、やはりこの、もうど

うしても強力なリーダーシップが必要になってくるかというふうに思います。今後私どもとしても、地域の様々な声を拾いながら、適切と思われる場合には、同制度に沿った推進役として我々が担えるように、地域の皆様の声を丁寧に拾って協力していくということで頑張ってまいりたいというふうに思います。その意味で継続とさせていただきます。

○山中ちえ子委員 先ほどやはりブンブン号の検証の結果で、こういった収支率といったところだけで判断するということには本当に問題があると。間違ったその内容で、その後も続く地域内交通サポート制度にも持ち込もうとしているという中では、やはりこの地域の願いであるこの5受理番号22の陳情は採択をして、そして区のこれからを応援する立場でやっていかなければいけないと思うのです。なので、この5受理番号22は採択。

5受理番号38に関わっても、これも、この地域内交通サポート制度の中でグリンスローモビリティが、緑ナンバーなのか白ナンバーなのかといったところも、まだ議論が尽くされていないですし、本当に採算が合わないところは全部白ナンバーなのだというふうな道をつくってしまうということには絶対させないという中で、このグリスロについても、陳情者の思いは、安心安全のグリスロですから、グリスロだけじゃなくて、ちゃんと組合せて、コミバスも、そしてデマンドタクシーもそうですけれども、安心安全な形で地域の交通不便をなくしていくということでは必要な陳情ですし、議論がまだ尽くされていないということもあります。前向きな議論をというところで、採択の主張をしたいと思います。

○土屋のりこ委員 5受理番号22の方ですが、この趣旨はブンブン号の本格運行ということではあるのですが、これまで委員会ここが始まっ

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

てから常々言ってきたように、何とかやった形ではなく、経費を抑える形にした改定版ブンブン号はできないかということを書いてきました。そういう意味で、何かしらのこの地域に残すという趣旨を酌んで、私としては採択を求めたいということで立場は変わりません。

5受理番号38も採択を求めます。

○市川おさと委員 まず、5受理番号22の方は、前回申し上げました。非常に残念ですが、ブンブン号もう走っていませんし、それから当委員会でも、ブンブン号を残せという話は、もう議論としても全くないです。次のもうフェーズに移っています。次どうするのですかという話に移っていて、かつ執行機関の方も、非常に前向きの答弁をしているという状況がありますので、改めまして前回同様に、この5受理番号22に関しましては、不採択を主張いたします。

それから、もう一つのグリーンスローモビリティについては、有力な選択肢であることはこれ間違いないので、引き続き継続を主張いたします。

○加地まさなお委員 私も、今回はいろいろと、去年からいろいろと話を進めて、仮で出ていたこの地域内交通導入サポート制度が、今回こういっしょと形ができてきた中で、正に今、市川委員がおっしゃったように、新しいフェーズに入っているということを考えて、私が前回言わせていただいたように、このサポート制度の中の緑ナンバーで、例えばワゴン車なりグリーンスローモビリティが進んでいった先に利用者が増えていけば、また今回の陳情にある内容につながっていくと思っていますので、今はまず次の話を進めていく、次の交通を進めていくということが大切だと思います。ということで、5受理番号22の公共バスブンブン号の本格運行を求める陳情は不採択とさ

せていただきます。

5受理番号38小さな交通グリーンスローモビリティは、早期実現の方は、まだまだもう少し、今日も話しさせていただいたように、白ナンバーか緑ナンバーかで検討する余地がたくさんあるので、議論させていただきたいと思いますので継続をお願いします。

○川村みこと委員 5受理番号22番については、ブンブン号運行終了しましたし、もう本格運行を求める陳情については不採択といたします。

そして、5受理番号38については、地域内交通サポート制度も、詳細がどんどん明らかになってきましたので、引き続き検討が必要だと思います。継続をお願いします。

○しづや竜一委員長 これより採決いたします。

採決は2回に分けて行います。

まず初めに、5受理番号22について採決いたします。

本陳情は採択すべきものとするに賛成の方の挙手を求めます。

[賛成者挙手]

○しづや竜一委員長 挙手少数であります。よって、不採択とすべきものと決定をいたしました。

次に、5受理番号38について採決をいたします。

本陳情は継続審査とすることに賛成の方の挙手を求めます。

[賛成者挙手]

○しづや竜一委員長 挙手多数であります。よって、継続審査とすることに決定をいたしました。

————— ◇ —————

○しづや竜一委員長 次に、報告事項に入ります。

陳情の審査の説明のあった2を除く以上3件を

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

都市建設部長から報告をお願いいたします。

○都市建設部長 引き続きよろしくをお願いいたします。

報告資料2ページです。

足立区地域公共交通計画の策定状況でございます。来年令和7年3月の策定に向け、以下、御報告させていただきます。

1の社会情勢に合わせた計画目標の設定でございます。こちらにつきましては、持続可能な移動手段の確保を目標に、続けて策定していきたいと思っております。

2番の地域公共交通の将来像や基本方針案についてですが、こちら自体、三つの基本方針を計画の柱として策定してまいります。

3番、足立区地域公共交通活性化協議会でございます。今回の計画策定に当たりましては、おおよそ30名で構成する活性化協議会を立ち上げまして、こちらで議論いただく予定になっております。今後のスケジュールでございますが、冒頭申し上げたとおり、令和7年3月に計画策定を目指して取り組んでまいります。

次に、報告資料15ページでございます。

足立区自転車活用推進計画策定に向けた取組状況及びパブリックコメント実施についてでございます。

第3回の策定委員会については、記載のとおり今年の3月28日に開かせていただきました。

委員会での主な意見でございますが、3回の委員会の中で、内容については確定させていただいたというふうに考えております。

3番のパブリックコメントです。

4月25日木曜日から来月5月24日の金曜日まで約1か月行いたいと思っております。周知方法については記載のとおりでございます。

16ページでございます。

今後の予定でございますが、令和6年7月頃の計画策定公表を目指してまいります。

続いて、17ページでございます。

有楽町線（地下鉄8号線）の整備促進に向けた取組状況です。

まず、1番の地下鉄8号線建設促進並びに誘致期成同盟会、要望活動でございますが、令和6年4月11日に東京都庁におきまして知事宛てに要望書を提出させていただいたものでございます。

私からは報告以上でございます。よろしくお願いいたします。

○しづや竜一委員長 それでは質疑に入ります。

何かありますか。

○市川おさと委員 一つだけ聞きます。

足立区地域公共交通計画の策定状況についてなのですが、これ協議会をつくるということなのですが、この協議会2ページから3ページにかけてもいろいろ書いてある。私繰り返しているのだけれども、この中に利用者、地域公共利用者又は区民ということ書いてある。これ様々な方を入れるべきだと。特に車椅子を使う人や介助犬利用者、そういった方の意見というのは必ず聞くべきだというふうに考えるのだけれども、現状の検討状況はどうなっていますか。

○交通対策担当部長 様々なということで障がい者団体にも入っていただいたと記憶しております。

○市川おさと委員 記憶していますと言うけれども、障がい福祉の課長も来ていますけれども、そのあたりどうですか。

○都市建設部長 市川委員御発言どおり、今少し曖昧な御答弁ですが、基本的には協議会の中に入っていく方法で検討を進めてまいります。

○市川おさと委員 例えば、この入谷の方に配られたこの足タクの利用ガイドあるのですが、この中見ますと、例えば車椅子利用の場合は必ず

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

タクシー会社に申し出ると、介助犬が同乗する場合必ずタクシー会社に申し出てくださいという形で、こういった方々にも目配りを一応しているという形になっている。ちょっとこの言い方について私はちょっと思うところがあるので、場合によっては、場合によってはというか、今日ちょっとその他でちょっと言おうと思っているのですけれども、本当に様々な障がいを持っている、例えば車椅子でも、手動車椅子なのか、あるいは大型の電動車椅子なのか。あるいは、介助犬を使っているのか使っていないのかという、その辺についても、様々な状況が違う、また男か女でも違うのだよね、はっきり言ってね。例えば、皆さん電車使うと思うのだけれども、電車に介助されて乗り降りする、そういうときに、何か今お客様の御案内中でってアナウンスがあるわけだね。ちょっと前までそういうアナウンスだった。最近これアナウンスしなくなったのです。なぜかという、御案内中ですと言って、女の人なんかだと、障がい者が乗っているというのでばれて、分かっちゃうと変質者ですね、変質者が後からついて行って、ついていっておいせつ行為をするということが実は何度もあったということで、そういうアナウンスがだんだんしなくなったということもあるのですよね。そういったことというのは、本当に聞かないと分からない。当事者に聞かないと分からないことというのは随分あるはずですから、様々な障がい当事者の意見を、是非こういった場で聞いていくような、そういった形で進めてもらいたいと思うのですが、いかがですか。

- 交通対策担当部長 市川委員おっしゃるとおりだと思います。是非御意見をいただいて進めさせていただきたいと思います。
- しづや竜一委員長 他に。
- 山中ちえ子委員 この足立区地域公共交通計画の

策定状況の中で、この図に示されている社会情勢に合わせた計画目標の設定の別紙1のところ、現在の総合交通計画のところに記載されているブンブン号の導入、主な今までやった施策をどう生かして検討していくかといったところでは1番目に出ているのですよ。それで、ここに結果として、事前アンケートから年間利用者26万人と予測したが、実際の利用者は年間は7万人程度だったと、大きな乖離があったというふうに書いてあって、実験は終了だというふうに記載されているのです。でも、この26万人という想定が本当に正しかったのかといったところでは、例えば共同事業が始まる対象路線の二つしかこれクリアしてないのですよ、はるかぜ1号と9号しかクリアしてないと。もともとこんな予測でどうなのかっていったところがあるのだと思うのですね。廃止路線、減便路線になっていったところは、減便減便で、利用者数が少なくなっていったわけであって、もちろんブンブン号が時刻表の便が多かったのも、利用者数にも反映して、はるかぜ10号や3号よりも多かったわけですね。結局、結果的に年間の利用者数が多かったわけなのですけれども、こういったところで指標が結果として書かれているけれども、これはこういう状況なのだから、これ見た人は全然分かんないわけですから、問題なのじゃないですか。

- 交通対策担当部長 数字についてはこの記載のとおりなので、アンケートでお声をいただいた数字でございます。結果としては、そういった状況だったということで、その事実を書かせていただいたものでございます。
- 山中ちえ子委員 だから、これは、こういう収支率だけで判断していくといったことを、この計画にも大きく位置付けてやっていってしまうということにもなりかねない。でも、実際は便数を多

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

く設定し、区が努力した結果、利用者数だってこんなに多かったのだ、実はということだと言うべきだと思うのです。こういったことを、計画をつくる、その設定段階で見誤っちゃいけないし、正しく言っていくべきだと思うのですけれども、どうですか。

○交通対策担当部長 この別紙1の中では、これまでの状況ということで書かせていただいております。過去については、交通空白をなくしていこうという取組を実施してきた。この5年間については、交通不便の解消について取り組んできたという状況を記載させていただいたものです。

こうしたものをベースにして、この先については更に、今後のいろんな多様な交通手段の確保ということで移動手段を確保していこうという考え方になっていくものでございますので、これまでの状況を書かせていただいたところでございます。

○山中ちえ子委員 だから、正しく書いてほしいのですね。7万人じゃないし、8万人以上ですし、そういったところもちゃんと書いていかなきゃいけないと。そして、再三さっきから、ほかの議員からもあったように、不便地域だから行った社会実験であって、そこでこの取組が採算に合わなかったって、いろいろなことに波及して経済効果があったのだ。そして、社会的利益につながったのだっていったところこそ、言っていくということが、今後の計画を見据えての設定ですから、しっかりそこは記載してほしいと思うのです。

イギリスで1994年に移動の制約の解消が社会を変えるのだと、誰もが利用しやすい公共交通が社会的に利益をもたらすのだということを、施策に反映していったと。その中で、やはり社会のにぎわいだったり、いい社会効果が出てったのだということも言っているわけです。

ちゃんと交通権という考え方をしっかり位置付

けてほしいと思うのですけれども、重度障がい者が、私も外に出たいという切実な思いから生まれたのが交通権です。

こういったこの目標、計画目標の設定の中には、しっかりと違う分野にも及ぶ公共交通の問題打開策が、こういう効果をもたらすのだといったところにも及んでしっかり設定に盛り込んでいくべきだと思うのですけれども、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 まず、これ別紙2のところで記載させていただいた内容でよろしいでしょうか。

○山中ちえ子委員 別紙1、2両方です。

○交通対策担当部長 まず、案として記載させていただいたものでございますので、本日もいただきました御意見につきましても、十分私たちとしても検討させていただきたいと思っております。

○しづや竜一委員長 他に。

○加地まさなお委員 ちょっと交通サポートにも関わるかもしれないのです、この自転車ですね、足立区地域交通計画における中の自転車の、何でしたっけ、自転車活用促進計画策定ですか、の方でちょっと見させていただいたら、これ健康に関する有効性とかいろいろ書いてあって、これ明らかにこれ自転車いいよというふうに書いてあります。

これ足立区も高低差あまりないから、これ自転車使ってくださいというふうには私には見えるのですね。すごくいいことだと思うのです。シェアサイクルも伸びている。ですが、いずれこれ自転車を使う方が減っていくだろうと、高齢化に伴いとも書いてあります。中で、今足立区が今度ドコモの、ハローサイクルと別に、ドコモのシェアも始まるだろうと、ループも始まるだろうという中で、これフレイル予防を前回は言わせていただいたのですけれども、フレイル予防ということで考えたら実は、先ほど太田委員がおっしゃったように、この3キロ以内で動くとかで考えたら、やっぱり

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

高齢者も、シニアというのですかね、シニア世代の自転車への促進って大事なんじゃないかなと。危ない、危ないとは言いますけれど、やはり出ることで、自分で動くことがフレイルになるので、その視点が大事だと思うのですけれども、例えばもし今シニアカーってあると思うのですよね、電動の。それって区の方でどれぐらい補助とかしているのかなというのをお聞きしたいのですけれども、購入の仕方とかですね。

○都市建設部長 すみません、今具体的に答えを持ちをしておりませんので、後ほど御回答申し上げます。

○加地まさなお委員 ありがとうございます。

私は、本当これすごく大切で、いろいろなもう本当に交通機関にも、交通機関に入ると思うのですよ、自分たちでやるということに関して。なので、前回も言わせていただいたのですけれども、シェアサイクルの中で区がやっているものじゃないのでできないという答弁いただいたのですけれども、四輪の今倒れないというような電動の自転車もあります。これを貸し出すということは、そんなにお金が掛かることではないのですよね、大きな交通網を考えたときに。小さな交通網よりも更にまた小さな選択肢の交通網なので、その辺を取り入れるということをしごく大切なんじゃないかなと。そして、もう自転車にも乗れないよと、でもやっぱり外に出たいよと、本当ちょっとだけ行きたいよと、今交通網ないよという中で、シニアカーという電動で動けるものを区の方である程度助成して、貸出しでもレンタルでもいいのです、してくれるとかあれば、皆さん、それだったらちょっと、お金こんな掛からないで区が出してくれるのだったら乗ってみようかなと思うのですけれども、どうでしょうかね。

○交通対策担当部長 そうですね、フレイル予防と

というようなお話でもございましたので、ただちょっと事故のことが1番やっぱり心配になってくる部分でもありますので、その辺のちょっと見極めだったりとか保険だったりとか、そういう前提となるところの環境が整備された上で、やっぱりやってくるべきかと思っておりますので、そういったところは検討の中で、やらせていただければと思います。

○加地まさなお委員 正にその事故というのは高齢者じゃなくても起きているというのは、こん中に書いてあります。だからこそヘルメットの着用が増えている。自転車の専用道路、もう4パターン書いてあるのですよね、この中A、B、C、Dというふうに、これから増やしていく。自転車を活用してください。中で、高齢者、シニアだけを省くというの、私は逆に違うのじゃないかなと。これ、事故って、けがをしたりするというのは、やっぱり自分自身の問題だとも思うのですよね。事故を起こさないようにとか、倒れないようにというのは、もうこれは高齢者とか関係ないですよ。事故を起こすのも高齢者だからというのは関係ないです。もちろん鈍くなったりとかしますが、そこを危ないからといって選択肢を削っていつてしまったら、これフレイルにならないです。フレイルの考えと逆行していると思うのですよ。予防なので、予防なのですよ。自分で自転車、二輪の自転車こげないけれども、四輪の倒れない自転車、電動アシストがあるのだったら乗ってみたいなど。それ区が出してくれるよと、だったらそれ近くでシェアサイクル的に本当にあつたら多分便利だと思うのですよ。ループだって便利ですし、シェアサイクルだって便利だから伸びているのですよ。こっからここまで行きますよ。普通の自転車よりも楽なので、同じ考えだと思うのですけれども、どうでしょうか。

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

○交通対策担当部長 区の私どもとして、例えば公共交通として提供するような、そういう乗り物としてということであれば、区民の皆さんはそれは区役所がやってくれているのだから安全な乗り物だなということで利用いただくのかなとは思いますが、その部分と、事故を起こしてしまったりとかっていったときの責任の問題等々もあるかと思いますが、慎重にちょっと考えさせていただければと思います。

○加地まさなお委員 すみません。最後にします。

そこは本当に難しいとこなのですけれども、誰でもやっぱり高齢者じゃなくて、私たちもそうですけれども、自己責任というのは必ず付いて回ります。その上で、こうやって、なるべくこう事故が起きないようにとか、けがをしないようにというように、専用の道路を造って、自転車を増やしていきたいというふうな、私はそういうふうに見えるので、そこと、なるべく沿うように、交通サポート導入制度には入れるのかどうかというの、私の中でもちょっと違うのかなと思ったのですが、助成が、違う形でそういう助成があるよと、シニアカーも乗っている方いっぱいいらっしゃいますよ。皆さん、もう今本当にこのコロナ禍でつえついている方とか本当に増えているのですね。こうやって、前に押す車みたいな、自分で押すのも、使っている方大分増えています。その中でシニアカーという選択肢が、お金を、区が補助してくれるのだったら乗ってみようかなと。それだったら自分でちょっと出られるかなというふうに思うと思うので、是非要望させていただいて、検討していただきたいと思います。

○しづや竜一委員長 他に。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○しづや竜一委員長 質疑なしと認めます。

○都市建設部長 大変申し訳ありません。

先ほどの報告内容で1点誤りがございますので、こちらで修正させていただければと思います。

15ページの自転車活用策定の件でございますが、第3回策定委員会の日時ですが、令和5年となっておりますが、令和6年3月28日の誤りでございます。

申し訳ございません。修正のほどよろしく願いいたします。

————— ◇ —————

○しづや竜一委員長 では、その他に入ります。

何か。

○大竹さよこ委員 情報連絡にございます自転車用のヘルメット補助制度の実績についてでございます。

こちらの、先ほどの報告事項にありました自転車活用推進計画の、この中見ますと、ヘルメットの着用率のアンケートのところがございます、ページで言うと、私が持っているものでは106ページと107ページになります。

ヘルメット着用の有無、これやっぱ10歳代、この10歳代というのは高校生だと思うのですが、高校生の着用率が非常に少ないと。それに比例して、持っている人も、79.2%が持っていないという状況で、この右側見ますと購入費用の助成事業については、この10歳代、高校生の数字が非常に低い、特にこの知らなかった、ヘルメットの補助事業があるのを知らなかったというふうな結果になってございます。

このヘルメット、せっかく補助制度をやっています。これ令和8年まで続く、令和8年3月までですかね、続く事業だと思っておりますけれども、この新年度始まりまして、4月から、都立高校では自転車通学のお子さん方には、この許可をする

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

書類にヘルメットの着用してくださいと、これ明記されたという報道を目にしました、というのは、高校生の着用率が低い、これは足立区だけではなくて都内全体、全域ということで、これではいかんということで都立高校の方が許可証の方に、自転車で通学する際にはヘルメット着用してくださいという記述がされたということなのですね。ですので、これから高校生のヘルメットの着用率は上がってくるとは思うのですが、その際この足立区の補助事業があるのだよということを、高校生にしっかりと周知することが大事だなと思います。高校生はヘルメットを買おうとしたらどういうところで買うのかなと思ったときに、やはりお母さんと一緒に買いに行くっていうのは、そんなにかないのかなとか、インターネットで見て、やっぱりかっこいいのが欲しいなと思って買うのかなとか、いろいろなあるのですけれども、やはり店頭に行って自分の気に入ったものがないときに、じゃあいいやと、ネットで見たときにこれはいいなと思って、これが欲しいな、でもネットで買うのは、これ足立区の補助を使えないですよ、現在、現在は、こここのところ、何とか高校生にはネットで買ってもいいよなんていう、そういうのはどうでしょう。これちょっと質問なのですけれども。

- 交通対策担当部長 高校生の着用率アップのために、やっぱりダサイとかかっこ悪いとかぶらないことがあるかもしれませんので、そういうネットでできるのかどうか、ちょっと難しいかもしれません、ちょっと考えてみます。
- 大竹さよこ委員 また、そこに併せて、基本の足立区ではこういう補助をやっているのだよという周知、工夫してしっかり行っていただきたいのですが、ホームページでやっているよというだけでは、なかなか厳しいのかなと思います。そのあたりどうですか。

○交通対策担当部長 昨年の後半、危機管理と一緒に、鍵掛けキャンペーンをあらがやって、うちの方では一緒にヘルメット着用キャンペーンということで、区内の都立高校、全校回らせていただきました。

そうしたことで、やらせていただいたということもありますので、またちょっとやり方についても考えて、是非周知できるように考えていきたいと思えます。

○大竹さよこ委員 すみません。

最後に、他区の例なのですけれども、高校生たちが自分たちで着用率を上げようということで様々な取組をしているそうです。これから、そういった高校生たちの取組を後押しする意味でも、足立区もこういうことをやっているよということをしかりと高校生に届くような御努力をしていただきたいと思います。要望です。

○小泉ひろし委員 足立区内の交通事故のうち事例として、自転車が関与しているというか、関連している事故が約半数ということで、今のヘルメットの着用等もあれなのですが、今度道交法というか、自転車の利用者に対する罰則というか、強化されることが示されたというか決まったのですが、個々の、交通計画だとかほかのところでも質問すればよかったのでしょうかけれども、この法改正を見据えて、今後どういうことを考えてらっしゃるのか。

○交通対策担当部長 青切符については、令和8年度から恐らく始まる、あと2年ですね、後には始まるというような話でございます。その中で、警視庁の方でもいろいろと取組を強化していくという情報をいただいております。

ですので、うちの方も、区内の四署と一緒に連携しながら、自転車のルールであったり、あとマナーについても啓発をしていくということで、強

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

化する路線等もありますので、一緒にそういったところで、重点的にやらせていただきたいというふうに考えております。

○小泉ひろし委員 やはり現在もヘルメットだとかいろいろなナビマークのところが、あるところについてはそこを走るようにとか、いろいろ時間を掛けて安全の確保もやっているとありますが、あと2年後施行だとすると、周知の方も早めに早めに、そういう意識を区民に持っていただくような、そういうことが必要だと思いますので、様々な施策に反映できるようによろしくお願ひしたいと思います。要望でございます。

○市川おさと委員 先ほどもちょっと言いかけたのですが、足タクの利用ガイドが、地域にそろそろ、今配られているというふうに聞いておるところではあります。

この足タクの、前回もちょっと言えばよかったのだけれども、今回ちょっと改めて気付いた、この3ページ、このリーフレットを見ますと、利用に際して車椅子利用の場合は必ずタクシー会社にお申出くださいと。あるいは、介助犬が同乗する場合は必ずタクシー会社にお申出くださいというふうに書いてあるわけでありまして。

これは、どういうことなのかなと思うのです。一つ、車椅子利用する場合は、僕なんか手動のだと、大抵の、大抵のというか、どんなタクシーでも乗れるのですけれども、電動車椅子の場合だとトヨタの新しいJPNタクシーというのですかね、あれじゃないとなかなか乗りづらいというのがあるわけですが、そういうことでこれは書かれているのですかね、車椅子の方は。

○交通対策担当部長 事業者の車の中には、一般のセダンのタイプの車がまだありますので、そこについて確認をさせていただければということでございます。

○市川おさと委員 セダンの場合は大型の電動車椅子は確かに乗れないわけで、乗れないわけですよ。ただ、車椅子利用の場合必ずタクシー会社にお申出くださいって書いてあって、何かこういいのかなというふうな思いもあるけれども、一方において、体よく断られるのじゃないのかなと、乗車拒否されるのじゃないのかなと、そんな思いも、そんな懸念も強くこれあるところでありましてけれども、別にタクシー事業者、敵じゃないので、これ通知も、通達ですか、平成30年通達でも、ユニバーサルデザインタクシーによる運送の適切な実施についてということで、国土交通省の自動車局旅客課長から出ているのですよね、そういうことしないようにという、UDタクシーで、しないように、乗車拒否しないように、またそれに合わせて、タクシーの研修ですね、タクシー会社においてそういうちゃんと研修するようにということ出ているのだけれども、そのあたり区としては、要するに、UDタクシーってジャパntaxiですね、これちゃんと入れるようにということ、あるいは研修ちゃんとやっているのかなということ、これ言わなくてもやっていると思うのだけれども、そのあたりの把握というのはどうでしょう。

○交通対策担当部長 こちらは、これまでの総合交通計画の推進の状況を確認する中で、一つ指標になっていましたジャパntaxi、ユニバーサルデザインのタクシーを導入するというので、その確認をさせていただいております。非常に予定よりも順調に、多く導入いただいております。また、研修につきましても、各タクシー事業者、区内の事業者もしっかり実施いただいているところでございます。

○市川おさと委員 事前に言うておきますけれども、体よく断られるような口実に絶対されないということをお願いして、それからもう一つ、介

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

助犬のこと、介助犬が同乗する場合は必ずタクシー会社にお申出くださいというふうに書いてあるのですが、介助犬の場合は、私が把握する限り、特別なタクシー運転士の支援とか、タクシーの方の車両の対応とかというのは必要ないはずなのだよね。にもかかわらず、介助犬が同乗する場合必ずタクシー会社にお申出くださいというのだけれども、これ介助犬を使う場合に、何かこう事前に必ず申し出るというような対応というのはあるのですかね、一般的に言って。

○都市建設部長 利用を排除するという意味合いで決して書いているわけではないのですが、さきに市川委員からもありましたとおり、場合によっては乗車拒否ということもありかねないかもしれません。ですので、少なくとも今回足タクのガイドにはそのように書かせていただきましたが、今回協力いただく4社につきましては、こういったことが、事象が仮に介助犬がいますということを仮に聞いたとしても、それを結果として乗車拒否するようなことがないように、車椅子利用も併せてその点については徹底してまいります。

○市川おさと委員 最後に、念のため、介助犬って実はかなり数が少ないです。かなり数が少ないので、タクシー運転士も、恐らくキャリアの中で1回も乗ったことがないという人も相当いると思うのだよね。その辺については、しっかりとタクシー会社内の研修やっているとと思うのだけれども、区もしっかり把握して、これ区の事業としてやるわけですから、そういった乗車拒否なんていうことが、万が一にもないようということ、お願いをしたいと思います。

以上です。

○都市建設部長 重ねてでございますが、その点には重々注意していきたいと思っております。

なお、先ほどの地域公共交通計画に関連してな

のですが、今回の協議会、交通活性化協議会のメンバーについて改めて御説明いたしますが、障がい者団体の方も加入させていただくとともに、幅広い意見を聞いていって、よい計画にしていきたいと思っております。

○市川おさと委員 ちょっと終わりにするつもりだけれども、最後に都市建設部長がすごくいいこと言ったね。幅広い意見、その協議会のメンバーだけじゃなくて、幅広い意見をしっかり聞いて反映させていくと、それちょっと急がば回れみたいな話だけれども、ちゃっちゃか、ちゃっちゃか仕組みつくればいいってものじゃないので、ゆっくりと様々な人の意見を聞いて、丁寧にやっていく、そういう都市建設部長であってほしいなということをお願いしまして、最後終わりにします。

○山中ちえ子委員 今回、高齢者の免許返納を促すための取組をちょっと聞きたいのですが、ほかに自治体ではやっているわけですが、その辺の取組はどう進んでいるか、検討しているかですね、福祉タクシー券。

○都市建設部長 すみません、申し訳ございません。現在の公共交通計画の体系の中では、免許返納に関する記載は特にございませんので、今意見ありましたところについては、今後区としてどのようにするかということについては、今後の研究課題かと思っております。

○山中ちえ子委員 やはり経済効果のまとめで言われているのは、この敬老パスの経済効果などもあるのですね。事業費の2.4倍の経済効果だということも出ていたりすると、また一方で私、桑袋に住むヘルパーの話を今回聞いたのです。ヘルパーって、交通に関わる、移動に関わる保障が全くないだ。だから、何があつたって、遠くたって自転車を乗らなきゃいけないということで、今回手をちょっと骨折してしまって、公共交通に頼

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

ろうとしたのだけれども、多大な、桑袋で、かなり交通の便が、ブンブン号なくなってしまって、大変だったというようなことをおっしゃっていて、そういった点でも公共交通を、ヘルパー、尊厳をやっぱ守る立場のエッセンシャルワーカーが移動しやすいような条件をちゃんとつくっていくといった点でも、しっかり計画が進むようにしていったほしいのですけれども、どうですか。

○交通対策担当部長 恐れ入ります。地域公共交通計画の中での位置付けということでよろしいでしょうか。

○しづや竜一委員長 山中委員。

○山中ちえ子委員 やはりこういったことを福祉部もいらっしゃっているわけですし、連携をするべきだと思うのです。ヘルパーって高齢化も進んでいるのです。そういった中、危険だと、先ほど自転車のヘルメットのこともあったし、報告の中でも自転車の計画の策定状況も報告はありました。でも、そういったこと一切ないわけですね。そういったところもしっかり連携して考えていくことが必要で、そういったことも、先ほど高齢者の免許返納も言いましたけれども、こういった幅広の議論が、この交通に関わっての行政の役割ではちゃんと結んでないといけないと思うのです。そのための条例って考えているのですか。

○都市建設部長 ちょっと質問の御趣旨を私なりに理解すると、いわゆるヘルパーもはじめ、免許の返納もそうなのですが、仮にその移動の手段を福祉部局と連携して取り組んでいくべきだとして、その上で、それを法的に担保するために条例を制定すべきではないかという御質問だと思うのですが、それで間違っていないでしょうか。ということであれば、条例化につきましても、当然今初めて御提案いただいた内容でございますので、条例が必要なのか、また今後の地域公共交通計画とはま

た別立てでやるべきなのか、そこについても改めて、山中委員からまた改めてお話を聞く中で、どういったことが正しいのかということは検証させていただければと思います。

○山中ちえ子委員 先ほどシルバーの自動の運転だとかという意見とか提案とかもありましたけれども、やっぱり街が、自転車の安全など社会基盤の整備がまちづくりと一体となっているのか。そういったことがない限り、危ないからできないねという話になるわけですね。ですので、やはりこれ交通を考えるに当たって、交通条例が足立区にはないということは指摘しておかなくちゃいけないと思うのです。なので、積極的に地域公共交通の総合計画を策定していくといった段階で、一緒に考えていってほしいと思うのですけれども、どうですか。

○副区長 様々御意見をいただきました。

いろいろな交通体系があって、利用する対象の方ってたくさんいらっしゃると思うのです。今ヘルパーの方いますけれども、医者も看護師も教師の方もいらっしゃいますから、今どの方がどういう交通を使っていて何が必要なのかって、やっぱりきちっと整理をして、地域内公共交通なり、公共交通考えていく必要があると思います。

そういった意味で、花畑すぐに次の展開できなくて本当に申し訳ありませんけれども、その実態をつかんで地域公共交通計画の中で位置付けて、それが交通体系の条例だとかまちづくり条例だとかに入れ込むべきかどうかということは、まずその中で議論をさせていただきたいと思います。

○山中ちえ子委員 前向きな答弁だったのでありがたいなと思うのですね。

それで、やはり高齢者を守るヘルパーたちの移動の保障といった点では、やはりそこに移動のときに必要な経費というのがちゃんと保障されるべ

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

きだと思うのです。足立ではそうしているのだということで、なれば、ほかの自治体からヘルパーやりたいという人がしっかりと来てくれる可能性もあると。そういったところでも、施策的に、ヘルパーの働き方を保障するといったことも含めて、移動に関わってちゃんと発言していくことを求めたいのですけれども、今回別に、そんな大した、いきなりだったので、考えていただきたいと、そういうことでどう考えているか。

○高齢者施策推進室長 ヘルパーの公共交通機関を使つての保障とかということについては、ちょっと確認はいたしますけれども、全体的に足立区の公共交通のところ福祉的視点を入れるところとはごもつともなお話だと思いますので、先ほども答弁いたしました、都市建設部と一緒に作り上げてまいりたいというふうに考えております。

○しづや竜一委員長 他にございますか。

○障がい福祉課長 1月のときの交通のこちらの方で委員会でもお話させていただいた内容ですが、高齢者、障がい者対象にしました福祉有償運送という制度がございます。こちらについては、あらかじめ介護の事業所をやっていて、NPO法人等が国に登録を事前にして、その事業認可を受けた事業者がほぼタクシーと同じような形での運行ができるという事業がございます。この4月に事業者の方が増えて2か所になったというお話も聞いておりますので、そういった仕組みも、都市建設部含めて、ちょっと情報交換しながら進めていければと思っておりますのでございます。

○しづや竜一委員長 ほかにございますか。

○山中ちえ子委員 それって白ナンバーですか。

○障がい福祉課長 すみません、ここは白なのか緑なのかというのは、すみません、把握はしてないのですが、ちょっとそちらの方は、また調べて

お伝えさせていただきたいと思います。

○山中ちえ子委員 高齢者施設のデイサービスやショートステイの移送に関わっては、運転士は大変高齢者が多いです。高齢者の労働者を雇用してやっているといったところも多いと、シルバー人材サービスの方をお願いしているといった施設サービスもあります。ですから、こういったことを、しっかり安心安全を担保した状況で足立ではやっているのだということに、そのまま受け流すのではなく、やってほしいと思います。緑ナンバーだということで、していくと、そういったボランティアで、ボランティアではないのだと思うのですけれども、そういう高齢者の運転士の多い施設サービスの福祉の移送サービスが、そういったところに、通常の交通のところに進出するのであれば、足立ではしっかりルールをつくっていくということでお願いします。

○障がい福祉課長 こちらにつきましては、事前の登録制が必ず必要だということになっておりますので、その事前登録ができる方がどういった方なのかというのは、ごめんなさい、私の方も今手持ちに資料がないので、その辺も併せて確認しながら対応していきたいと思います。

○しづや竜一委員長 他に何かございますか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○しづや竜一委員長 質疑なしと認めます。

委員長より委員の皆様へ申し上げます。

本特別委員会は令和5年第2回臨時会において設置され、おおむね1年にわたって総合交通対策に関する調査研究を重ねてまいりました。本日の委員会で一区切りとし、議長宛てに本特別委員会の調査報告書を提出いたしたいと思っております。

なお、調査報告書の内容については、正副委員長に御一任いただきたいと思いますので、御了承願います。

- 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。
- 音声認識システムで認識できなかった発言等は「★」で表示しています。
- 「★」の数は発言の文字数を表しているものではありません。

以上で総合交通対策調査特別委員会を閉会といたします。

午前11時47分閉会

速報版