

- 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8年7月2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58分開会

○岡田将和委員長 これより総合交通対策調査特別委員会を開会いたします。

————— ◇ —————

○岡田将和委員長 審査に先立ち、委員の皆様申し上げます。

本特別委員会の調査項目及び設置理由は、既に資料を配付いたしましたので、御了承願います。

————— ◇ —————

○岡田将和委員長 記録署名員の指名でございます。
杉本委員、はたの委員、よろしくお願いいたします。

————— ◇ —————

○岡田将和委員長 白石委員。

○白石正輝委員 交通委員会に入る前に執行機関側にお伺いしたいことがあるものですから、お時間をお借りして、お伺いをさせていただきます。

特に長澤交通対策担当部長、この間、町会・自治会の主な役員に案内をして、議員にも案内をして、宇都宮市の新交通、見に行きましたよね。あの日に、区議会では第1回の臨時会が開かれたことについては御存じですか。

○交通対策担当部長 存じ上げております。

○白石正輝委員 臨時会ですから、議員は全員出席なんですね。そうすると、町会・自治会長が参加して新交通を見に行くときに、その参加メンバーの中に区議会議員も入っているのですよ。ところが1人も行かない。ということは、町会・自治会長の皆さん、相当人数いらしたわけですね。行ったときに、議員が誰も参加しないということは、議会がこの問題について前向ではないのだという

ふうにとられかねないと思いますが、どうですか。

○交通対策担当部長 大変申し訳ございませんでした。

今回の宇都宮市のLRTの視察につきましては、交通の委員の皆様1月に実施されたということはございました。地元の皆様方に今回御案内をさせていただいて、一緒に行こうということで進めていたものでございました。

○白石正輝委員 これは大変重要な問題なんですね。この臨時会で、交通委員会のメンバーも新しく入った方も何人かいる。委員長も今回交通委員会に初めて入ったわけですよ。それなのに交通委員会の委員すら出席しない。参加しない。このことについては、地元に関心があるというふうにも説明するのか。

まず一つは、長澤交通対策担当部長、地元の説明会、ここのところずっとやってますよね。この説明会は、いつ、どこで始まったか知ってますか。

○交通対策担当部長 恐れ入ります、8号線の大会でよろしいでしょうか。

○白石正輝委員 これは、元の副区長、元の助役が都市開発部長だったときに始まったんですよ。

その始まりとしては、地下鉄8号線の延伸については、4区協議会というのは先にやってた。足立区は入れてくれなかった。なぜ足立区を入れないかといったら、葛飾区の反対があったんですね。葛飾区は水元の方を通したかった。足立区は葛西用水の下を通すのが距離が短くて一番いいということで、足立区は葛西用水の下ということを提案してたんですね。だから葛飾区と足立区は亀有駅からの北側についての考え方が全然違った。だから葛飾区が反対して足立区を入れなかったんですよ。

足立区が入る条件としてどんな条件が出されたか御存じですか。

○交通対策担当部長 申し訳ございません。今その部分については記憶にございません。

- 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。

○白石正輝委員 随分昔の話ですけども、足立区が亀有★★のことは何にも言わない、言っちゃ駄目ですと、言わないということが条件だったのです。亀有★★についての葛西用水の下を通すという区民大会も言っちゃ駄目ですよと。やりませんという条件で入れてもらった。そのときに足立区も、それは確かにやらないけれども、葛飾区もやらないですねという確認をしたのです。そうしたら葛飾区はやりませんと。葛飾区も水元を通すという区民大会はやらないという約束だった。ところが、足立区で初めて区民大会をやった年に、葛飾区は水元を通そうという区民大会やったんですよ、先に。これは約束違反ではないかということで、足立区もやるべきだということで、当時の都市開発部長の★★に話をした。そのとき執行機関側は何て答えたか知ってますか。これは、予算付けがしてないから金がない、こう言ったんですよ。幾ら掛かるのか、40万円から50万円掛かりますと、区民大会1回開くのにお知らせ等のことがあって、40万円から50万円ぐらい掛かるのだけれども、予算化してないからやらないと言ったんですよ。やらないではなくてやれないと言ったんですね。

当時、私が議長をやっておりましたから、それでは議長★★、金出すからやるべきだというふうに★★に話をして、区民大会の前哨戦になる、住区センターで初めての区民大会に似たような会合があった。そのことについては御存じですか。知らないね。大体、そこに座ったら調べてくるの当たり前でしょう。

要は、葛西用水の下を通そうという区民大会というのは議会が主導でやったんですよ。その後、執行機関側は一旦、この大会、葛飾区がやめたのだから足立区もやめようという話があった。当時、神明の連合町会長であった加藤和明議員がとんでもないことだと、やるべきだ、続けるべきだということで、執行機関側に続けるか続けないか、厳

しく質問したんですね。結果的には続けますという発言があった。

地下鉄8号線の延伸については、特に足立区については足立区議会が主導でやってきたのですよ。それを今回、区議会議員が全然1人も参加できないことが分かっている臨時会とぶつかった。

このことについては、執行機関側はどう考えているのですか。

○交通対策担当部長 大変申し訳ございません。繰り返しになりますけれども、配慮が足りなかったというふうに反省しております。申し訳ございませんでした。

○白石正輝委員 これは非常に大きな問題なんですよ。

区議会事務局と話をすれば、この日は議員は誰も出席できないというのは分かり切ったことだから。局長どうですか。

○区議会事務局長 誰も参加できない日だというのはお伝えできます。

○白石正輝委員 誰も参加できないんですよ、臨時会ですから。特に、この臨時会は人事案件が掛かっているのだから。議長を誰にするのか、委員会委員構成をどうするのか、正副委員長の選任についてはどうするのかという重要な議会なんですよ。ここの議会に欠席して新交通を見にいくなんて、こんなことはできるわけがない。だから誰も出席しなかった。現在41人の議員がいるけれども、全員が臨時会出席してるんですよ。誰も行かない。

このことについてはどういう説明をしたのですか。

○交通対策担当部長 日程の件につきまして、繰り返しになりますけれども、当初、議員の皆様方のことを予定させていただいておりませんでしたので、その点について重ねておわび申し上げます。

○白石正輝委員 これ以上言っても知らないということだからどうにもなりませんけれども、問題は、あなたたちが議会を尊重してないということなん

- 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。

ですよ。

前回、工藤副区長の再選に当たって、私たち自民党としては賛成はしたけれども、相当厳しい条件を付けて賛成したんですよ。これの最大の理由は、★★が本会議に突然、副区長の再選が出てきた。その以前に、議会にきちっと説明してなかったことが大きな理由なんですよ。

最近、執行機関側は議会を重要視してない。無視はしてないかもしれないけれども、取りあえず議会でしゃべるときやいいんだというような傾向が強過ぎる。副区長の再選についてもそうですけれども、今度の臨時会と地元の町会・自治会に声を掛けて、新交通を見に行ったときだって、6月5日に臨時会があることが分かった時点で日にちを変更すべきでしょう。日にち変更はできたはずだから。それをやらないということは、議会なんか来なくてもいいんだということでしょう。

そんなことで、こんな報告事項なんか聞いたってしょうがないわけ。議会の権限というか議会の在り方ということを全然無視してやるのだったら、こんな報告事項聞いたってしょうがないんだよ。

だから、前の交通委員会のときに、副区長は、どんな方法がいいかこれから考えるみたいこと平気で答弁するわけ。どんな方法がいいか悪いかは、この交通委員会でもう既に出てるわけ。

副区長はずっと交通委員会に出席してたはずだから、交通委員会の中で、どんな方法がいいかについては、各委員から発言があったことは覚えてますよね。

○副区長 まず今回の視察について、当議会の方に、御招待できるような日程を組めなかったことについて本当におわびを申し上げます。

私も聞いたのが5月末に、6月5日に地元調整の上、行くというのを聞いて、随分急だということと、臨時会があるということだったのですが、1月に交通委員会の方では視察しているからということでしたけれども、それをそのままのみし

てしまいましたので、やはり議会の方は地域とともに一緒に行動するということを、これから心にとっかりと焼付けて、そして一緒に行動できるようにしていきたいと思います。

それと、日暮里・舎人ライナーについては、まず議会の方の要望は車両をとにかく長くするということなので、それが最終的な目標であることは聞いておりますけれども、まず私どもとしては、即効性のある対策も必要だということで、バスの運行ですとか、車両間隔の運転の短縮ですとか、時差通勤のポイントですとか、そういったものを何とか早くできることと、長期的にできることのすみ分けをしていきたいというふうに考えております。

○白石正輝委員 これで最後にしますが、基本的には、あなたたちが議会を大事にするという気持ちがない。副区長だっけずっとこの委員会に出ていて聞いていたはずですよ。根本的な解決はバス走らせることではない。ホームを長くして、一両編成をもっと長いものにしなければ基本的な解決はできないよというのは、この交通委員会の委員の大半の意見ですよ。そのことについて知らないような今後検討するようなことでは、議会を本当に軽視してる。

今回の交通対策担当部長のやり方は、正にそれの表れなんですよ。議会を軽視してやっていかれるのか。ならやってみなさいよ。こんな報告を聞いたってしょうがないのだから、そうしたら。交通委員会で報告聞いたってしょうがないんだよ。あなたたちは、取りあえず言うておこうかということだけで言うのならば、何にも交通委員会、こんなのに時間掛けてやることない。

副区長、今後はもう少し議会を大事にしてくださいよ。議会の議員が参加できないような計画を立てるべきではない。しかも、自治会・町会の重立った人たちはこれに参加してるわけですよ。今の交通委員長だっけ見たことない。私は前も交通

- 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。

委員会にいましたから、数名行ってきましたから見てきましたよ。この中でも前から交通委員会に人があるだろうから、その人たちは見てきた。それでも委員長は初めてですよ。新しく交通委員になった方は見てないですよ。では協力しないのかと、地下鉄8号線の延伸については。そうではないのだから。議会を挙げて協力しようとする体制にあるんですよ。それなのに、あなたたちのやり方は議会を全く無視したやり方だと。

今後、こんなことはないように、議会側と執行機関側がもう少ししっかりと話をしていただきたいというふうに思いますので、局長と副区長に、その辺の決意をもう1回しっかりとっていただきたいというふうに思います。

○区議会事務局長 今、白石委員お話あったとおり、執行機関ともっとちゃんと連携をして、議員の皆様がちゃんと参加できるように、スケジュール調整していきたいと思います。

○副区長 度重ねておわび申し上げます。今回の視察について、議会の方の配慮が足りなかったことにつきましては、本当に申し訳ございませんでした。

二度とこういうことがないように、今、大谷事務局長の方からもお話ありましたが、しっかりと議会と行政側が両輪として、しっかり話し合いをして、そして区政を進めていけるように努めてまいりますので、よろしくお願いします。

○岡田将和委員長 白石委員、御指摘いただきましてありがとうございます。

地下鉄8号線の延伸は、地域住民の皆様と議会も、そして執行機関の皆様と力を合わせて行わなければならない事業だというふうに認識をしておりますので、どうか引き続き御協力のほどよろしくお願いいたします。

————— ◇ —————

○岡田将和委員長 それでは、報告事項を議題といたします。

①から③、以上3件を都市建設部長から、④から⑬、以上10件を交通対策担当部長から報告をお願いします。

○都市建設部長 よろしくお願ひいたします。

報告資料、初めに2ページでございます。

青切符制度開始に伴う交通安全啓発活動についての御報告です。

業務の概要でございますが、本年4月1日から自転車に対する、いわゆる青切符制度が導入されましたので、区民の皆様に啓発を込めましてこの業務を行っているものでございます。

業務概要は記載のとおりでございまして、項番2の活動状況でございますが、4月、5月の活動実績はこちら記載のとおりですが、要所要所で週3回、警視庁OBの方が認定する自転車安全教育指導員の講習を受講して、資格を得た方に現地で啓発活動を行っているものでございます。

3ページについては、違反の内容と違反指導の時間帯、また、違反指導の様子について写真を添付させていただきました。

4ページ、今後の方針でございますが、引き続き、区内4警察署と連携しまして、自転車利用者の街頭指導を継続してまいります。

続いて、5ページでございます。

第12次足立区交通安全計画策定の進め方でございます。

項番1、計画の概要は記載のとおりでございますが、特に項番3の当計画に基づいて重点課題と主な取組につきましては、まずは高齢者・子どもの交通安全の確保、二つ目としまして、自転車安全利用の推進、6ページ行きまして、三つ目としては、二輪車・特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの安全対策の推進でございます。

なお、項番4、作成・検討体制については、別

- 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。

紙2の9ページから12ページに記載させていただいておりますが、項番5、今後のスケジュールでございますが、令和9年1月に当計画の完成、公表を目指してございます。

続いて、13ページでございます。

自転車走行環境整備の取組状況でございます。

まず項番1でございますが、自転車走行環境の整備としまして、大きく自転車専用通行帯と自転車ナビマークの設置をしております。

項番2の自転車専用通行帯の整備につきましては、(2)の表にありますとおり、六町二丁目以下8か所で設置を進めているところでございます。これに伴いまして、いわゆる自転車の逆走等が減少している結果が出てございます。

続いて、15ページに、3の自転車ナビマークの整備でございますが、(2)の完了★★につきましては、西新井駅周辺、以下記載のとおりでございます。

項番4、今後の方針でございますが、モデル路線であります環七北通りについて設置を進めていきたいと考えてございます。

私からの報告は以上でございます。

○交通対策担当部長 18ページをお願いいたします。

日暮里・舎人ライナーの混雑緩和の取組状況についてでございます。

1番のところで、バスを活用した実証実験の事業概要ということで、実施期間、それからルート、ダイヤ、対象者については記載のとおりでございます。実際には、昨年の12月から今年の3月までバスを使って実証実験を実施したところでございます。

2番で、実証実験実施結果ということで、利用の申込みでございますけれども、全体で351件ございました。下の方、利用の状況でございますが、1日平均で54名の方、乗車率で40%といった数字でございます。また、区と都と費用を出

し合いまして、委託で事業を実施したわけなのですけれども、費用の方が2,582万円というようなことでございます。

3番でございます。終了時期から実施後に掛けてアンケートを実施しております。申込者へのアンケートということで、利用申込みをされた方へのアンケートをまず実施しております。こちらの19ページの上の方で、回答数が125件というようなことでございます。回答の傾向については記載の内容でございます。

(2)で、もう一つ、申込みをしていない方へのアンケートということで、舎人ライナーを实际利用されているのですけれども、この実証実験には申込みをしなかった方ということで、(ウ)のところでは回答件数256件の回答をいただいているところでございます。回答の傾向につきましては記載のとおりでございます。

4番、今後の方針でございますけれども、今、東京都とこの実証実験の結果について検証を進めておりますので、その検証を進めてまいります。

20ページのところで、今後の混雑緩和策についてということでは、東京都とその内容も踏まえた上で協議を進めてまいります。

21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ございます。

先ほど来おしかりを受けたところでございますけれども、宇都宮市のLRTを地元の方々と6月5日に視察してまいったところでございます。下の方で、(6)で見学会を通しての主な感想を記載のとおりでございます。

お進みいただいて、22ページでございます。

同じく8号線につきまして、しょうぶまつりでのPRの活動の状況でございます。写真のような状況でございました。

3番のところで、令和8年度の8号線の促進大会の実施についてでございます。本年、令和8年

- 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。

1 1 月下旬もしくは1 2 月の頭ぐらいのところで今、日程調整をしているところでございます。これ早急に決定させていただいて、皆様方にも御案内させていただきたいと考えております。場所は中川小学校を予定しております。

2 3 ページでございます。

自動運転サービスの導入についての取組状況でございます。

こちらにつきまして、令和8年度の冬頃に予定している自動運転バスの実証実験でございますけれども、運行計画の策定ということで、(1)で運行計画の概要でございます。ルート、運行の曜日、本数と記載のとおりでございます。

進んでいただきまして、2 4 ページのところに、この自動運転バスの導入、検討につきまして、補助金の交付ということでございます。国土交通省の補助金の採択をいただいております、片仮名のオのところ、決定見込額ということで、1 億3, 0 0 0 万円余の交付金を見込んでいるところでございます。

その下でございますけれども、(2)で、区の負担額の見込みということで表に記載させていただいておるところなんですけれども、一番左側の実証実験費ということで、下の方いきますと、負担見込額としては6 1 0 万8, 0 0 0 円ということで今見込んでいるところでございます。そのほか、その下のところでは東京都の補助金についても予定させていただいているところでございます。

2 5 ページ、今後のスケジュールでございますけれども、夏の時期7月から1 0 月の時期に、3 Dマップの作成等を進めていきまして、1 0 月下旬からは沿線住民向けの車両の提示ですとか周知をさせていただきたいと考えております。その後、試走を実施して、来年2月になりますと、実証実験の方に取りかかっていきたいというふうに考えているところでございます。後ろの方、資料が付いております。

4 2 ページへお進みください。

はるかぜ路線維持事業の取組状況についてでございます。

こちらは、令和6年度から開始したはるかぜバスの路線維持事業の進捗でございます。

1 番、令和7年度のはるかぜ共同事業におけるバス路線の維持状況でございます。図を示しておりますけれども、事業者の方で、運行の関係で不足する部分の赤字部分を区が負担しているような状況でございます。表には路線の維持ということで、3 路線と4 路線、合わせて7 路線になってございますけれども、運航の本数としては、ダイヤ改正等を行っておりまして、若干減ったところと増えたところがございます。

2 番、はるかぜ共同事業路線の運行ダイヤの最適化、こちらについては東京都のスマートサービス実装のプロジェクトということで、スタートアップの事業者と協力しまして、最適な運行ダイヤについて検討を進めてまいりました。今年の2月の時期ぐらいにダイヤ改正を実施させていただきまして、その結果を(1)のところで、A I最適化による主な変更内容ということで、混雑率の高い時間帯の増便、それから低いところでは減便をする。あるいは、それ以外にも慢性的な遅延の改善等ができて、4 3 ページの方、主な改善効果でございます。ア、イ、ウということで記載させていただいているところでございます。

3 番でございますけれども、こちらの方は調査でございます。バス事業者の運転士の確保の状況ということで、パーセンテージで少し書かせていただいております。募集した数に対して採用がどれだけあったかのパーセンテージで、B社は1 8 7 %ということで、しっかり確保できてるような状況が見られます。

それから4 番のところで、E V車両の入替えについてということで、こちら新日本観光自動車の方で使わせていただいておりますE Vバス4 台に

- 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。

つきまして、EVモーターズ・ジャパンの民事再生法を取られたということで、区の方ではディーゼル車3台に入替えということで、今、順次進めているところでございます。

今後の方針ですけれども、令和8年度で3か年が終わりますので、令和9年度以降への支援の在り方について検討を進めてまいります。

お進みいただきまして、46ページをお願いいたします。

こちらサポート制度の方でございます。常東地区「チョイソコ×せんじゅ」の取組状況でございます。

1番、これまでの主な取組ということで、こちらにつきましては、令和5年の10月、常東地区の方からお話をいただきまして、そこから検討がスタートしまして、(5)のところで、令和7年8月5日より実証実験が開始されたものでございます。

2番で運行計画の見直しということで、今現在実施しておるところなんですけれども、表のところを御覧いただきますと、運行期間ということで、令和9年の1月まで延ばしていくことになってございます。右側の方は、見直し後の運行計画ということで書かせていただいておりますけれども、現在週3日のところ週5日、それから、午後3時までのところを午後4時までということで、8月より実施していくような予定でございます。

47ページの方、3番でございますけれども、登録者数、利用者数の割合、それから4番のところで、利用件数と1件当たりの区負担額等について、グラフを使って表示させていただいております。こちらにつきましては、本年の4月20日からタクシーの運賃改定がございました。ちょうど1割アップしているような状況でございますので、今までの1人を運ぶのに幾らということで1,500円という形であったのですが、そこを1割アップの1,650円ということで表示させ

ていただいているところでございます。この後も少し出てまいりますので確認ください。

お進みいただきまして、50ページをお願いいたします。

こちら花畑地区の花畑ぐるりの取組状況でございます。

こちら令和7年の10月より実証実験を開始している状況でございます。

1番、花畑地区の運行計画につきましてということで、後ろの方に、52ページの方にこれまでの状況を付けさせていただいております。

それから、2番の運行方法等の見直しということで、こちらにつきましては6月15日から便数を少し増やしました。それから、終わりの時間をこれまでよりも1時間ほど延ばすような形での運行に見直しております。

それから3番のところで、利用実績につきましてはグラフを表示させていただいておりますけれども、先ほどのチョイソコと同じでございます。

1,650円、1人を運ぶのに見込みの額、そこを目指すというところでございます。御覧ください。

お進みいただきまして、54ページをお願いいたします。

こちら扇周辺地区の地域内交通の導入の取組状況でございます。

1番、これまでの取組状況でございます。こちらは、はるかぜ10号、こちらが令和6年3月に終了しております。それに伴いまして、地元の皆様から御意見等をいただきまして、(1)で地域との検討状況ということで順次やってまいりました。直近では、本年の5月27日に協議会の第4回というのを実施しまして、乗降スポットの検討ということになってございます。こちら乗降スポットでございますけれども、千住で実施しているチョイソコと同じような形で、デマンド型で運行するというところでのスポットの検討というもので

- 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。

ございます。そちらの方、資料で56ページの方に付けさせていただいております。

(2) 番で運行計画とありますけれども、これはスポットを掲載させていただいてるところでございます。

55ページ、今後のスケジュールでございますけれども、扇周辺地区につきましても秋ぐらいから地元への説明会、それから出張登録会等を実施して、冬になるくらいには実証実験を開始したいというふうに考えてるところでございます。

57ページをお願いいたします。

こちらは舍人地区における地域内交通手段の検討状況についてでございます。

こちらにつきましては、都住の舍人自治会、舍人町アパートですね、そちらの方から御意見等をこれまでいただいております。

1番のこれまでの取組状況の中でございますけれども、実は令和3年度末に、今現在の計画になる前の段階の総合交通計画の時代なんですけれども、バス以外の多様な交通手段ということで、足タクというのを検討しておったのですけれども、その際に、舍人町会の方にも、連合会ですか、そちらの方にお話をさせていただいたときには、入谷の町会のみが参加をされるというような形になっておったところでございます。その後、令和6年3月ということで、舍人町アパートの自治会長からも御相談をいただきまして、それから何回か勉強会的なものを実施してきたところがございます。直近で6月5日に交通課での意見交換会ということで、仮称ですね、協議会の形で実施しております。その内容につきましては58ページの方で、開催した結果ということで、6月5日に舍人町アパートの集会所で29名の方、参加いただきました。下の方、主な意見を記載させていただいております。あと、その後ろのページは資料を付けさせていただきました。

77ページへお進みください。

足立区デマンドタクシー「足タク」の取組状況等についてでございます。

こちらは先ほどお話をさせていただきました入谷・鹿浜地区で実施しておる足タクでございます。令和8年度についても、1日当たり大体10件程度の利用ということで推移しているところでございます。こちらと同じように4月20日から運賃の改定がございましたので、その関係で費用が少し上がっている状況でございます。

下の方、2番でございます。運行継続基準及び利用料金の改定についてということで、運賃が1割上がったことについてのお話と、それに伴って、うちの方からも令和8年4月からは金額が上がった内容での歳出をしているところでございます。

78ページにお進みいただきまして、利用料金の改定ということで、足タクの場合には、メーター料金で2,000円未満であれば500円、超える場合には1,000円ということでこれまでやってきておりましたけれども、今回から2割上がったということで、2,200円行かない場合には500円、それを超える場合には1,000円という形で、利用者の負担は変わらないようにということで進めさせていただくところがございます。

それから3番でございますけれども、足タク配車アプリについてということで、これも少し前に御案内させていただいてるところではございますけれども、今、開発を進めているところがございます。アプリを使ってオンラインで配車依頼ができるようにということで、今年の後半、暮れぐらいからは参加を募りまして、その方たちに限定的に試験運行ということで、アプリの有効性について確認をしていただくような形で進めてまいりまして、年度末までには利用できるような形を取っていきたいというふうに考えているところがございます。下の方に簡単なイメージ図を付けさせていただきます。

- 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。

79ページでございます。

地域内交通の導入サポート制度自体の今後の運用についてということで今回報告させていただいております。

1番のところで、制度の経緯につきましては、令和5年度にこのサポート制度を創設してということで、手引きを発行して、今回、令和8年3月には改定を一度実施しているところでございます。

今後の運用方針というということで、先ほど来の1,500円から1,650円というのを基準の料金の目安を改定したところでございます。

最後、80ページのところに、下の方に実験に係る区の負担額なんですけれども、月々、運行経費について150万円ということなんですけれども、これまで、それと合わせて地元の協議会等の費用がその中というような形であったのですが、今回、新たに地元協議会の運営費用ということで新設させていただいて、その内容につきまして、今、鋭意精査させていただいて、準備をしているところなんですけれども、金額まではここに掲載できておりませんが、次回の委員会では報告できるように、地元の皆さん方が継続して協力、活動いただけるような内容になるように、経費について新設させていただきたいというふうに考えているところでございます。

長くなりましたが以上でございます。

○岡田将和委員長 それでは、質疑に入ります。

○長井まさのり委員 私の方から、青切符制度と自動運転サービスの2点について伺わせていただきます。

青切符制度でありますけれども、自動車等の事故が多発している交差点ということで、3人1組で、大体1日何か所ぐらい巡回しているのでしょうか。

○交通対策担当部長 やはり大きな道路沿い、国道4号線であったりとか、環七だったりとかというのは、やはり事故が非常に多うございます。そう

したところを時間に合わせてというんですか、朝の通勤時間帯であったりとか、昼間になれば商店があるところとか商業施設ですか、そうしたところの前ということで実施させていただいておりますので、その日によって差が出るんですけれども、1日に3か所、4か所とかということで、移動しながら啓発を行っているような状況ではございます。

○長井まさのり委員 分かりました。

1日に3か所、4か所ということでもありますけれども、この区内に自転車等の事故が多発している交差点は幾つかあると思うんですけれども、大体、区として何か所ぐらい区内にあると把握されているのでしょうか。

○交通対策担当部長 交通量の多いところにつきましては結構起きてはいるのですが、どこで何か所というのはなかなか難しいところであります。

ただ、4署の警察署と、それから足立区とで、今回のこういう活動をしていくに当たって、六つの地区を重点的にやっていこう、綾瀬の方でしたら綾瀬駅前周辺、それから五反野の辺りだったりとか、そうしたところを決めて進めておりますので、そういったところでは事故の多いところを中心にやらせていただきたいとは考えております。

○長井まさのり委員 分かりました。

あと、週3日程度ということでもありますけれども、曜日とか決まっていらないのか。また、違反指導の内容で、逆走が非常に多くて、歩道上の違反、一時不停止ということで、この場合は配置人員の方がその場で注意をして、警告をしていると思いますけれども、その際に、しっかりすぐ聞いてくださる方はいいと思うのですが、トラブル等の状況はいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 週3回、月で15日間ということで仕様書で規定しておりますので、そうした中でやっていただいて、当然、天気等もあります

- 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。

ので、その辺では変動するところで、曜日は月曜日から金曜日までの中でやっていただいているところでございます。

指導なんですけれども、割と遠くからでも目立つように、赤い旗、それを持ちながら、例えば逆走の方が来たら止まってくださいというような形で、危なくないように止まってもらうような形を取っている。また、今回の委託の中でも、3名の方と一緒に同じ交差点でという形を取っておりますので、何かトラブルがあるというようなところでは複数で対応するようなことでやらせていただいているところでございます。お話を伺う中では、男性の50代ぐらいの方は、特にいろいろ御意見があるようなことはお聞きしております。

○長井まさのり委員 分かりました。

あと、年齢別でいうと、男性の50代ぐらいの方が、おっしゃる方が多いということでありまして、逆走とか歩道上の違反等、一時不停止ということで、年齢別ではどうなのでしょう。

○交通対策担当部長 御意見は確かにあるんですけども、そのほかでは、やっぱり朝の時間帯等、特に高校生なんか通学で利用してる方が多いので、その時間帯ですとか場所ですとかということで、大分その傾向も変わってくるような状況でございます。

○長井まさのり委員 分かりました。

時間帯を見ると、午前8時台が100件、4時台、2時台が50件台ということで、8時台が非常に多いなと思いますので。今後、状況を見てありますけれども、配置人員をしっかりと手厚く、さっき、大体1日で3か所から4か所ということがありましたけれども、やっぱり広範囲でしっかり指導に当たっていただきたい、しっかり無事故につなげていただきたいと思っておりますけれども、いかがですか。

○交通対策担当部長 今年から青切符の導入ということで、併せて区の方で実施させていただいたと

ころではございますけれども、今、ちょうど2か月、3か月経ってきているところではございますけれども、この間でもいろいろ委員御指摘いただいたような状況で、いろいろなことが分かってきておりますので、今後についても、こういった内容をしっかり確認しながら、増員等についても含めて検討させていただきたいと思っております。

○長井まさのり委員 分かりました。

また、区内で、違反行為で青切符で取り締まった事例というのは、ほかではよく報道で耳にしますが、区内ではどうなのでしょう。

○交通対策担当部長 区内では、まだ、どの署で何人というところまでの確認はできていない。今後、確認していきたいというふうに思っているところでございます。

○長井まさのり委員 分かりました。是非、確認の方もお願いいたします。

また、この制度は16歳以上の方が対象ということでございます。小・中学校については交通安全教室であったりとか、また、中学、高校もスタントマンということであると思っておりますけれども、高校生は、このスタントマン教室とかというのは、区内たしか高校11校ですかね、開催状況はどうなのでしょう。

○交通対策担当部長 スタントマンを活用した自転車の交通安全教室というのは、3年で1回ずつ回っていくような形になっております。中学校で1回、回れて、高校でも1回、回れてというような形になってございます。

○長井まさのり委員 分かりました。この区内で自転車事故が多いのは、中学生、高校生というふうに聞いていますので、また、この中学生、高校生、特に高校生は今回の対象になっていきますので、しっかり啓発をしていただきたいなと思います。

私も予算特別委員会で、高校生がよく登校したりとか下校するときに、目にするとところに大きなポスターを張って、しっかり掲示していただきたい

- 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。

い、啓発していただきたいと要望しましたがけれども、それについてはいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 交差点のところで止まった際、通行してても目に付くところに、そうした自転車に向けた啓発のものを掲示させていただいているところでございます。

今後も、そうした内容については充実を図っていききたいというふうに考えております。

○長井まさのり委員 分かりました。

また、高校生についてはお知らせメールでも情報共有していると聞いていますので、先ほどの交通安全教室とともに、しっかり状況を見て、回数も増やしていきながら、未然の事故防止につなげていただきたいと思いますので、お願いいたします。

もう1点は、公共交通の自動運転サービスでございますけれども、これは令和8年冬頃を予定しているということで、私も地元の六町駅が西新井駅東口と運行ルートになっていますので、非常に地域の方も楽しみにしております。

午前9時から午後6時の時間帯ということでありまけれども、夜間の運行というのは、今のところ考えてないのか伺います。

○新たな交通担当課長 運行の時間の夜間帯の話なんですけれども、現時点では、やっぱり夜には夜の状況があって、暗いとか、いろいろな反射があるとか、そういったところもかなり検証していかなければならないところになりますので、まずは今の時間帯でやっていくというところを進めさせていただきたいと考えております。

○長井まさのり委員 分かりました。午後6時までだと通勤の足にならないなという面もありますので、今後は状況を見て、時間帯の拡充についても、また検討していただきたいと思います。

また、このバスは何人乗りのバスなのか。

○新たな交通担当課長 こちらは着座で、定員が1

5名ということになっております。

○長井まさのり委員 分かりました。片道四、五本で、着座で15人ということでありまけれども、地域への説明も踏まえて、皆さんもすごく楽しみにしてますし、区内初ということで、非常に注目を集めるなと私は思います。運行したら乗りたいとおっしゃってる地域の方もおられますので。

四、五本ということは、せっかくこの停留所、今回11か所整備するということでありまけれども、停留所に来て乗れないケースが出てくるのではないのかなと思いますけれども、その点についてはいかがですか。

○新たな交通担当課長 たくさん乗っていただければ非常にありがたいことなんですけれども、今まで、今回のコース、旧はるかぜ7号の路線ということで、令和5年頃のはるかぜ7号の実績ですと、1便当たり9.9人というようなお話もありまして、そういったところも踏まえて需要を予測させていただいたところではあります。ただ、乗っていく最中で、もし人が多かった場合には着座で乗らなければいけないという自動運転の一応ルールがございますので、その場合には、一旦手動での運転をするという可能性もあろうかと思えます。ただ、それが続いてしまうと実験になりませんので、なので、その場合には運用方法を検討していかなければならなくなるかなというふうに考えております。

○長井まさのり委員 分かりました。

その辺のことは、今、地域にも説明に伺っていると思えますけれども、また、この説明に来られない方についても、そうした点についてもしっかり御説明いただきたいと思いますけれども、確認ですけれども車椅子も乗れますよね。

○新たな交通担当課長 車椅子も乗れるようになっております。

○長井まさのり委員 また、あと、地域公共交通の分科会が開催されましたけれども、この中での御

- 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。

意見というのはどういったものがあつたのか。また、今回の運転サービスの導入に向けた運行について、どういうふうに生かしていくのか伺います。

○新たな交通担当課長 分科会での御意見なんですけれども、区民の御意見としましては、やはり地元周知を十分にしていってほしいというような御要望をいただいたところでもあります。あと、有識者の方からお話がありましたのは、手動に運転を切り替える際の、どういうときに手動に切替えたのか、何かシステム上の限界があつての切替えなのか、あるいは道での何か障害物があつての切替えなのか、そういった細かいところをちゃんと分析していくと今後につながりますよというようなアドバイスをいただいたところでもあります。そういった御意見も踏まえながら、地元の周知ですとか、分析などをしていきたいと思っております。

○長井まさのり委員 分かりました。

分科会での意見をしっかり聞いた上で、生かしていただきたいと思いますけれども、今、手動から自動に切替えたときとありましたけれども、令和8年2月に江東区の新木場で、レベル2の自動運転バスの実証実験がされていたわけですが、その際に、中央分離帯に突っ込んで接触してしまったという事故がございました。御存じのとおりでありますけれども、この事故の原因、そしてまた、再発防止、たしか事業者も、今回、足立区を走る運行ルートバス事業者と同じであるかと思っておりますけれども、その辺についてはいかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 江東区新木場での事故になりますが、令和8年2月27日に起きたもので、海の森公園から新木場駅に向かうシャトルバスで起きたというふうに思っております。まずこの事故の原因なんですけれども、車両自体の構造的な欠陥ではなくて、手動運転から自動運転に切り替える際の特定のソフトウェアの処理の不具合によるものだというふうになっております。具体的に

は、手動運転時に予定のルートを外れたところでシステムがその逸脱を正しく検知できず、そのまま自動運転に切替えたことで誤作動が起きたというふうになっております。

運行事業者については、既にこの不具合を解消するプログラムの改修と、あと、事前のルート逸脱を確実に検知するようなシステムへのアップデートをしたというふうになっております。

足立区でも導入に当たっては、こういった事故の原因の対策が確実にできることを確認しながら、安全第一でやっていきたいと思っております。

○長井まさのり委員 分かりました。

是非とも安全第一の運行に努めていただきたいと思いますけれども、あと、運行してる際は、バスをラッピングしたりして、試験運行の周知もしっかりしていただきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 ほかの自動運転の実施を見ても、やっぱり自動運転をやっていますというように、ところどころかなり分かるようになっておりますので、足立区の方でも、そういったラッピングですとか表示をしていきたいというふうに思っております。

○長井まさのり委員 分かりました。

また、そうした試験運行を踏まえて、レベル4はいつ頃予定しているのか、スケジュールを伺います。

○新たな交通担当課長 自動運転へのレベル4へのスケジュールなんですけれども、今のところ、令和10年10月からのレベル4での運行に向けて、もろもろの認可を受けたりとかというところで準備を進めたいと思っております。

○長井まさのり委員 分かりました。

そしてまた、今回の試験運行を踏まえて、今後の他の地域での試験運行、試験走行の考えについてはどうなるか伺います。

○新たな交通担当課長 今回の運行事業者は、ほか

- 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。

にもはるかぜを運行していたりですとか、他自治体でもコミュニティバスを運行している事業者です。そういったところへ横展開をしていくことで、自動運転のよさというものが広がっていくのかなと思っておりますので、そういったほかのコミュニティバス、はるかぜのほかの路線ですとか、他自治体への展開ということを検討していきたいと思っております。

○長井まさのり委員 分かりました。

これは、今の試験走行のレベル4を終えてから、他の地域の試験走行について検討したり、開始したりということなののでしょうか。

○新たな交通担当課長 令和10年10月の段階では、まだ足立区内であると思っておりますが、実験のモデルルートだと思っているのですけども、それと並行して、ほかの路線ですとか、他自治体などと相談というのを始めていきたいというふうに思っております。

○長井まさのり委員 分かりました。

試験走行をしっかり検証しながら、他の地域での導入についても並行して、しっかり検討を進めていただきたいと思いますので、要望して終わります。

○はたの昭彦委員 おはようございます。よろしくをお願いします。

私から、まず青切符制度開始に伴うということで、この中に違反指導の時間帯の件数とかもかなり出ているのですけれども、ただ、実際には継続した時間帯でやってるわけではないですから、実際はもっと多い、厳密に言えば多いと思うんですけれども、ただ、私たち共産党区議団が毎年行ってる区民アンケート、今年も行っているのですけれども、特に、区として自転車走行環境の整備を求める声が非常に今回多いなど。特に、今回この青切符の取り締まりが始まるということで言えば、それよりも、安全に自転車が行ける走行環境を整える方が先だろうというような声が非常に多くあ

るのですけれども、それについての区の認識はどうでしょうか。

○交通対策担当部長 はたの委員を御指摘なところ、ごもっともかというふうに思います。

これまで自転車を利用してこられた方々にとっては、この4月から急に青切符で、左側の車道を走りなさいというような話になってきているというふうに皆さん思われてると思います。そういったことではちょっと遅れてる部分もあるかとは思いますが、是非、整備もしっかり進めたいというふうには考えております。

○はたの昭彦委員 ここにあるように、事故の多い交差点等ということと言うと、やっぱり大きな通りが多いのではないかなと思うんですね。今、環七北通りについては、ブルーレーンが整備される用意ありまして、私も区役所来るときに、いつもあそこの通り通っているのですけれども、ブルーレーンが引かれる前に比べると、引かれた後は、やっぱりブルーレーンを通ってる自転車が確実に増えてるわけですね。そういう意味では、自転車専用に通ることができる通行帯を多く整備していくことが安全に走れる走行環境をつくることだし、ちゃんと自転車の走行ルールを守る、道交法を守るように進める道だと思うんですね。

そういった中で、足立区には自転車ネットワーク推進計画というのがあって、基本的には、計画道路については自転車専用通行帯を整備する予定だということだと思うのですけれども、それでよろしいでしょうか。

○交通対策担当部長 はたの委員おっしゃるとおりでございます。

○はたの昭彦委員 しかし実際には、まだ★★自転車専用通行帯が整備されてないというのが実情なわけですね。

この間、私たち東京都の方にも、区の計画が東京都の計画に基づいてということなので、警視庁の方にも、足立区内の都道については、自転車専

- 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。

用道路をもっとちゃんとやってくれと、急いで整備してくれというようなお話をしたのですが、何か東京都あんまりやる気を見せないというか、結構前向きではなかったのですね。

そういう意味では、やっぱり区としても、整備取り組むとともに、東京都に対しても、もっと積極的にこの自転車走行環境を整えるように求めているのだと思うのですが、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 やはりこのブルーレーンというか自転車の専用通行帯ということになりますと、交通の規制の表示にも該当するわけですので、そうしたところで警視庁のというようなところがあるかと思います。

ですので、新たにつくるときには、建設事務所もやられると思うのですが、警視庁の方にもやっぱり働き掛けが必要ということになりますので、併せて全体として、いろいろな会議体もございますので、そういったところで申入れ等もさせていただきたいとは思っています。

○はたの昭彦委員 足立区の自転車活用推進計画には環状七号線は入っていないわけですが、環七の一部には自転車ナビマークがあって、私、決算委員会だったかな、に取上げましたけれども、だけど、実際には、環状七号線を安心して自転車で走れるかという、やっぱりそうではないわけですよ。そうすると、どうしても歩道走行が多くなるわけですね。特に、朝の時間帯というのは、皆さん通勤で非常に急いでいるものですから、スピード走ってる。本来ならば、歩道は徐行して運転してくださいというのが、もし走るのであればね、そこが基本なんだけれども、そうならないということなんですね。

それで、特に北綾瀬の駅周辺が交通広場とかできたに伴って、横断歩道が狭くなったのが去年11月ですね。当時、走行環境というか道路環境が変わったということで、当初は警備の方が付いて、

いろいろ指導をしていただいた関係で、違反をして走る自転車が減った。そもそも自転車が走る台数が減ったというのは当時だったのですが、警備、今いなくなったのと、あと、時間とともに、今また自転車が歩道を走ると。あと、横断歩道を走ったり、歩道をスピード出して走ってくる自転車が非常に増えているのですね。とりわけ、辰沼の方面から中央線の車庫に沿って走ってきた車が、ひょっと環七のところで歩道に右折するのですが、あそこ駅を利用する方たちが赤信号で待ってる、人がたまってるところにすごいスピードで走ってくるものだから、立っていても、後ろを気にしないといけないぐらい、結構待ってる人が後ろ見ながら待ってるような状況なんですね。

そういう意味では、そういった北綾瀬駅も含めて、そういう危険箇所を改めて区としてピックアップして、大きな交差点だけではなくて、そういう問題があるところについては、こういった指導ですとか、取組をしていただきたいと思うのですが、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 今、御意見いただきましたけれども、やはりそうしたところが幾つかあろうかと思っています。

そういう点では、御意見いただいた内容について、うちの委託事業者、そうしたところを行っていただくような内容、あるいは拡充をもしできれば、そういったことで拡充もしていきたいというふうに思いますので。あと、東京都であったりとか警視庁であったりとかというところでもそういう話を共有させていただきたいというふうに思います。

○はたの昭彦委員 以前は綾瀬警察署の署長、積極的に協力していただいて、北綾瀬周辺なんかは頻繁に警察官の方、立っていただいたのですが、署長が代わったらなくなっちゃったというのがありますが、やっぱり事故が起きてからでは遅いので、そういう事前の活動、特に環状

- 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。

七号線の歩道というのはそんなに人が通らないのだけれども、北綾瀬は駅前なので、非常に人通りが多いので、そこも含めて取り組んでいただきたいのと、あとは、周辺の高校生、どこの高校かは名前言いませんけれども、高校生が通学で使っている、歩道を走っているのですけれども、これもまた非常にスピード出して走って、私も毎週、駅で朝とか挨拶しているのですけれども、立っていても恐怖を感じながら、身の危険を感じながら立っているのです。そういう意味では、学校に対しても、小・中学校だけとか中学校だけではなくて、高校生もう大人なんだから、そういうことも含めて、是非、区の方からも声を上げていていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。要望します。

それと、自動運転の取組の報告がありましたけれども、西新井から環七北通り通って、六町駅まっすぐ路線が計画されてるわけですが、ここは先ほど申し上げたように、ブルーレーンがずっと通っているのですけれども、このブルーレーンとの関係でいうと、この自動運転のバスは、ブルーレーンをよけて走るという認識でよろしいのでしょうか。

- 新たな交通担当課長 ブルーレーンは自転車の専用通行帯ですので、自動運転もそうなんですけれども、車道の部分を走るということになります。
- はたの昭彦委員 そうすると、バス停でバスが停車するときも、ブルーレーンを開けて停車するというのでしょうか。
- 新たな交通担当課長 バス停は歩道に寄せたところで止まるような形になると思います。
- はたの昭彦委員 そうすると、そういうときは、自転車は後ろから来たら待ってるとのことですよ。車とかで言えば、追い抜くスペースがなければ待っているのが当然なんですけれども、自転車運転する方は、なかなか道路交通法を理解していないという方も多いので、止まったらいきなり歩

道に乗り上げるとか、車道側に出るとかというふうなことも十分考えられるので、その辺の安全対策も十分していただきたいと思うのですけれども、どうでしょうか。

- 新たな交通担当課長 バス停の作り方といいますか、整備のところでも、そういった自転車専用通行帯との兼ね合いを整理して考えたいと思います。
- はたの昭彦委員 やっぱ何よりも安全第一で、私たちが岐阜の自動運転バス乗ったときに、障害物があるとバスが止まるというのが前提だったので、恐らく今回の足立区の取組もそういうふうになるのだと思うのですけれども、十分、安全対策は取り組んでいただきたいと思います。

次は、日暮里・舎人ライナーの混雑緩和の取組についてということで、回答の傾向の中に、バスの輸送力では混雑緩和につながらないのではという意見もあったということもあるのですけれども、私たち最初から申し上げたように、やっぱり江北駅だけしか乗車できないというのが一番の課題だと思うんですね。そういう意味では、江北駅からの乗降客しかメリットないということでしょう、今後も検証していくのだと思うのだけれども、混雑緩和策の一つとしてやっぱり今後も続けていていただきたいのですけれども、そういう意味では、江北駅だけではなくて、途中駅でも止まって、利用者を乗せて行くということで利用率が上がり、費用対効果という面でも出てくるのではないかな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 こちらにつきましては、今これから東京都と最後詰めの協議をしていくような状況ではございます。

一つは、やっぱり費用対効果のことも考えなければいけないということ。また、はたの委員おっしゃっていただいたような、実際にバスを運行させるについても、もう少しやり方があるのではないかなというところの御意見もあろうかと思っておりますので、そういったところを全体的に評価し

- ・ 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。

ながら、検討を進めさせていただきたいと思います。

○はたの昭彦委員 混雑緩和策として、議会としては最終的に増結をしてというような話があるのだけれども、当面、急いでできる対策ということで、本会議の代表質問で、時差通勤、オフピーク通勤の通年利用、通年活用というのを申し上げたのですけれども、なかなかそこは難しいみたいな答弁だったのですけれども、ＪＲ東日本がオフピーク定期券というのをやっていて、朝の通勤時間帯だけは乗れないけれども、ほかの時間帯は普通の定期として利用できて、費用が１５％安くなるという、オフピーク定期券というのは、今、自宅で仕事をするとか、あと、フレックスタイム制を導入している企業も増えていることから、そういうことも、是非、検討課題に加えていただきたいと思いますのですが、どうでしょうか。

○新たな交通担当課長 オフピーク通勤の推進とかというところは非常に効果もあると思いますので、他の鉄道路線の状況なども見ながら、そこも議題に入れていきたいと思います。

○はたの昭彦委員 是非よろしくお願ひしたいと思います。

それと、ここでやっていいのかどうか、シルバーパスのＩＣカード化の報告がありました。ＰＡＳＭＯを持たない方が新たな負担増になるということで、今、東京都の方から更新の通知の封筒がどんどん届いていて、私のところにも、何でこんな負担増になるようなことをやるのだみたいなおしかりを受けたんですけれども。それは、東京都の方なので、一応都議にお聞きしたら、説明を受けたときには、ＩＣカード化は進めるという話だったのだけれども、新たな負担増が生じるという話は全くなかったというようなことなんです。デポジットの５００円と発行手数料金の５００円で１，０００円、だから区が来年度から、今まで１万２，０００円掛かった方も１，０００円にす

るという報告ありましたけれども、新たにＰＡＳＭＯ持っていない方は２，０００円掛かってしまうということで、私のところに来た声は、私なんかは電車なんかはほとんど乗らないからＰＡＳＭＯなんか要らないのよと。それでもこれを使わなきゃいけないという、新たな専用に変えなきゃいけないという、何で余計な１，０００円負担しなきゃいけないのだということと、あと、Ｓｕｉｃａなんかで使ってる方は、Ｓｕｉｃａ使えないので、ＰＡＳＭＯに変えなきゃいけないという、またそういう手間も掛かる。一番の問題は、今までの磁気カードを使えなくしてしまうと、両方、どちらか選べるというのだったら選択肢があるけれども、これを統一して、全部それにしちゃうということは問題だと思うのですけれども、どうですか、答えられれば。

○高齢者施策推進室長 私どもも、今、はたの委員お話しのあったＳｕｉｃａの人は使えない、新たにＰＡＳＭＯを持たなきゃいけないですとか、高齢者の方に非常に分かりにくく、また、御負担の掛ける内容の今回改正だというふうに思っています。

ただ一方で、ＩＣカード化という御要望もあったということで、それは東京都の方でこれまでも進めてきたというようなことも聞いております。

先日も厚生委員会の中で、新たにＰＡＳＭＯを発行するのに余計に１，０００円掛かるというような、その点については東京都の方に要望してほしいというような御意見もいただいておりますので、私どもも東京都に伝えますけれども、是非、先生方からも、都議の先生方を通じて、東京都の方にはお話しいただけたらというふうに考えております。

○はたの昭彦委員 当然、うちの方はもう伝えてありますし、言っていただくことになってますけれども、こういうやり方は本当にどうなのかなと、選択肢が限られてしまうというところは。今回、

- 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。

そういう分かりにくい、非常に、制度が変わるといって、やっぱり相談窓口を、今回は郵便局、区内の3郵便本局だけに限ってるわけですが、やっぱり区民事務所等で相談窓口を設置するとか、そういう対応を是非、区としてやっていただきたいと思うのですが、どうでしょうか。

○高齢者施策推進室長 東京都の方で、今、はたの委員からお話あった郵便局3局で相談窓口をつくる、これは昨年度よりも二つ多く窓口設置しております。

やはり区民の方というのは、身近な区民事務所に御相談に行くというのはこれまでも多くありましたので、私どもも今回、東京都の変更の内容については、区民事務所にも御案内はしておりますが、組事務所の方でも細かく御説明はできないので、相談の窓口ですとか、電話番号の御案内、そういったところはきちんとやっていただくように伝えてあります。

○はたの昭彦委員 利用するのは高齢者なので、是非、丁寧に説明していただきたいと思います。

この説明の中に、日暮里・舎人ライナーのPASMOについては、日暮里・舎人ライナーの券売機で地下鉄情報の書換えが必要、常にPASMOを持ってる方でも書換えが必要というふうな文書があるのですが、これは1回書き換えればいいのか。それとも利用するたびに書き換えるのか、分かれば教えてください。

○高齢者施策推進室長 今、無記名のPASMOを持っている方は記名式に変えなきゃいけない。それが日暮里・舎人ライナー等での券売機でやっていただくという御案内になっております。

もう既に、今、記名式のお持ちの方は、申請書に記名式持ってるということで、裏面にある17桁の番号を入れていただければ、1,000円の御負担の振り込み用紙が届くというものになるのですが、ですから、無記名のPASMOを持って

いる方で、もう1枚PASMOが発行されてしまうのをやめたい方は、今お持ちの無記名を記名式にする手続が必要。

ただ、これを高齢者の方にお伝えするというのは非常に難しいことだと我々も感じておりますので、是非、相談の窓口に行っていただければと思います。

○はたの昭彦委員 是非お願いしたいと思います。

最後に、地下鉄8号線の整備の取組状況についてということなんですけれども、実は私、地元なんです、大谷田5丁目に住んでますので。★★の会長が大谷田5丁目のうちの町会の会長で、この間、町会の総会に出たときに、町会長の方から、今度LRTの見学行ってくるのだよと、議会はこの間行ったみたいだねみたいな話で。そのときに、別に、議員が参加できないから云々というおしかりを受ける話はなかったのですが、今回の見学会の目的としては、鉄道が走ることによって、まちがどう変わるのかというイメージを地元の方に持っていて、今後、一緒になって、地下鉄8号線誘致、今年10月にも促進大会また開きますけれども、一緒に進めていこうということでイメージを持っていただくということだと思うので、私は今回、特に1月に委員会で視察も行ってのわけですから、そういう意味では、今回、議員が行けなかったからといって、★★、私は問題にするべき話ではないなというふうに思います。意見として申し上げておきます。

○市川おさと委員 私の方から、まず都営バス直行実証実験の結果検証についてお尋ねします。

ずばりお尋ねしますが、これがライナー本体の混雑率の寄与、これが今の段階での区の認識はどうなっているのかということ、やはりこの混雑率緩和ということでやってるわけですから、混雑率緩和への寄与というのを、今の段階での区の認識をまずお尋ねします。

○交通対策担当部長 数字の方は記載させていただ

- 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。

いているところでございますけれども、混雑率として寄与した部分としては1%から2%というような状況でございます。

○市川おさと委員 1%から2%ということですが、その数字に対して費用対効果ですね、2,580万円掛けたわけですが、費用対効果として、寄与率というのをどのように今の段階で捉えていますか。

○交通対策担当部長 やはり利用いただいた率も少し低うございます。

実際のところ、都と区で合わせて2,500万円ということでの支出の中では、お一人運ぶのには相当額の費用が掛かってる状況でございますので、そこについてはしっかり確認をして、今後の検討を進める必要があるというふうに考えております。

○市川おさと委員 これ実験ということなんですけれども、これは恒常化するのか、あるいは、先ほどの拡充していくのかという話、これから出てくると思うのですが、区はどんな指標、混雑率とか、費用対効果とか、乗車率とかあってあるかと思うのですが、どのような指標を一番重んじて今後のことを考えていきたいと、今の段階で区として考えているのか。

○交通対策担当部長 1つということではないのですが、いくつかあるかと思います。

その中で、やはり市川委員おっしゃるとおりで、混雑率全体を緩和できるような方策をやったり考えていく必要がある、根本的な解決策を考えていく必要があるということが一つでございます。

一方で、一部の方はバスを利用することで救済されるような人たちもいらっしゃるのではないかということもございますので、そういったところは確認していきたいというふうに思います。

○市川おさと委員 今、混雑率混雑率ということで、私も言ってるし、今、交通対策担当部長もお答えになりました。正に混雑率の問題というのは、私

もさきの予算特別委員会でも熱弁を振るったわけでもあります。

その中で私が申し上げたのは、例えば、今は日暮里・舎人ライナー最大の課題は、全国最悪の混雑率だと。そうした中で、区議会からは延伸論が時折出ていることに懸念を示しました。ネットワーク力強化は私も望むと、しかし、今は混雑率緩和に全力を尽くすべきだと、延伸は更なる混雑を招くことは確実だ、したがって輸送力の抜本的強化がなされていない今は延伸を言うべきではなく、反対するべきだということを申し上げました。埼玉県は東京都に間違ったメッセージを送ってしまうことになるということも申し上げました。

その後、私、何言ったかという、埼玉県は間もなく、「あと数マイル・プロジェクト」の検討会議の報告書を作成し、年度内に大野知事に提出すると、その中には日暮里・舎人ライナー延伸の実現に向けた取組が記されているはずだと、軽視するべきではないということも3月10日の時点で申し上げました。その後、3月30日に、正に、あと数マイル・プロジェクト推進検討会議の報告書というのが出ました。これ、日暮里・舎人ライナーの延伸の取組をばたっと、今までの延伸論一辺倒から広域ネットワーク論に変換をするという、正に、非常に大きな転換があったのですが、正に、埼玉県が出した、あと数マイル・プロジェクトの報告書の日暮里・舎人ライナー部分は、もう既にお読みになっていますか。

○交通対策担当部長 申し訳ございません。そこまでまだ私は確認できておりません。

○市川おさと委員 誰も読んでないのですか、長澤交通対策担当部長のほかにも。角田新たな交通担当課長も読んでないのですか。副区長も読んでないのですか。読んでないのね。読んでないということを確認しました。

それは私おかしいと思うんだよね。どうしてかという、私は予算特別委員会でもしっかり申し

- 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。

上げましたけれども、埼玉県のと数マイル・プロジェクトというのは、県が強力に推進している。しかも今の野田知事という方は、川口市辺りが地盤なんだよね。日暮里・舎人ライナーの延伸ということを非常に強力に今まで言っていた。川口市議会なんかでもこの延伸論というのは、非常に、実は議会議事録見ても強く言ってるわけですよ。その延伸論が、実は3月30日に出た、あと数マイル・プロジェクトの推進検討会議の報告書ではっきり方針転換をしているわけだ。どういう方針転換をしているかというと、そのまま延伸することは非常に困難だと、延伸にこだわらず柔軟に検討すべきだということを3月30日の時点ではっきり言っているのですよ。言っているのだけれども、それについても把握してないということね。

○交通対策担当部長 以前の中間のところでは、そうした方向性が出てくることは確認しておりましたが、最終的なところ私見ておりませんでした。

○市川おさと委員 やはりこれおかしいんだよね。私も予特で言って、間もなく出るとははっきり言ったのだから、それをまだ見てなかったというのは、私はちょっとおかしいなというふうに思いますよ。別に恥かかせるのが目的で言っているわけではないけれども、それはちゃんとアンテナ高くしてみてもよかったと思うんですよ。

この報告書では何て言ってるかというと、舎人ライナーの既設線での延伸以外に、新たな交通システム導入の場合など選択肢が多くあると言っています。新たな交通システムの導入可能性、適切な交通モード及びルートについても検討するということも言っているのですね。これ具体的に言うと、埼玉高速鉄道線と日暮里・舎人ライナーと東武伊勢崎線竹ノ塚駅、これを結ぶBRTや高規格バス等を含む東西交通軸の可能性を検討すべきだということも言っているのですよ。そうしますと、これはすごく大事な話なのだけれども、そもそも

日暮里・舎人ライナーの混雑率が何で高いかというと、あれは一種の盲腸線なんだよね。乗って西日暮里か日暮里で降りるという、だからこそ、一番込むのが赤土小学校から西日暮里のところ、あれが混雑率が177%でしたっけ、日本一の混雑率になってしまっているという状況になっているわけですが、これを横方向にそらすという新たな取組の可能性を、この、あと数マイル・プロジェクト報告書で埼玉県が、報告書の段階ですけれども、推進検討会議の段階ですけれども、推進検討会議の報告書の中ではっきりと示しているのですね。これはつまりどういうことかということ、日暮里・舎人ライナーの弱点二つありますけれども、一つは、最大の弱点は混雑率ですけれども、もう一つはネットワーク力の弱さです。このネットワーク力の弱さと混雑率の高さ、これを東西交通、特に埼玉高速鉄道ですね、こちらに流すことによって、両方が一気に解決する可能性があるかと私認識するのですけれども、このあたりの認識いかがですか。

○副区長 今、私も確認をしておりました。正に今、市川委員おっしゃったとおりの考え方で、委員会の検討会の概要がそのとおりでございます。

そうしますと、やはり広域的なネットワークになりますので、日暮里・舎人ライナーの混雑は解消する可能性が出てくるというふうに考えます。

○市川おさと委員 これは埼玉県から出てきた話ですけれども、是非、足立区も、検討会議とか何とかそういう形ではなくて、交渉のテーブルの中で、足立区はどういうところで協力できますよとかという話を是非してもらいたいと思うし、それだけではなくて、舎人ライナーの話だから、東京都もそのテーブルに巻き込んで、是非、埼玉県や川口市や足立区、東京都を巻き込む形で、そうした交渉のまずは話合いのテーブルについてもらいたいと思うのですけれども、いかがですか、副区長。

○副区長 非常にちょっと難しい問題もあるかなと

- 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。

いうふうに思います。といいますのは、埼玉県の方考え方に東京都の方が乗っていく方がいいのかどうかというところの検証を都内でしっかり行わないと、本当にそれがいいのか。少なくとも、今までの日暮里・舎人ライナーの車両をもっと長くするというのが大前提になってきますので、それも含めての検討になりますので、慎重に対応していく必要があるかなと思います。

○市川おさと委員 ただ、私が言ってる話というのは、これは埼玉県の報告書、正式な形で出ている考え方ですから、雲をつかむような話ではない、夢を語っているような話ではないのですね。埼玉県がはっきりそういう形で報告書出しておりますので、こういう形は、一体どういうことなんですかとか、正式な会議体をつくるという話ではなくて、まず担当者レベルで話をするというような交渉をする、話を聞く、そういう場を、まず担当部長クラスで構わないと思いますけれども、まずは持ってほしいなというふうに思いますけれども、いかがですか。

○交通対策担当部長 現在、東京都と足立区は混雑緩和、利用促進の協議会を設定しております。そうしたところございますので、そういったところに少し、今、市川委員が御提案いただいたような内容をお話ししてみることは可能かと思いますので、まずそこから、東京都がどういうふうに考えるかというのもございますので、その上で、足立区としても動くのであれば埼玉県にお話を伺いに行くとか、そういったことができるかと思うのですけれども、区だけで単独でというのは、なかなか難しい状況があるかなとは思いますが。

○市川おさと委員 区で単独でやる、僕は言っていないですよ。東京都巻き込んでやれと言っているのです、その前にまず埼玉県の方に、個人的なつながりもあるでしょうから、まずは話をしてくれという話を僕は言っているのですよね。そうして、そういう話をまた東京都の方に持っていくとか、あ

るいは、副区長も先ほどおっしゃったように車両を延ばすとか、そういうものとの比較考量という話もあるかと思うんですよ。これは、混雑率も下がる話につながりますし、また、ネットワーク力の強化にもつながりますので、私は、埼玉県がはっきり言ってる話なのだから、まずは、私は瀬踏みとして、副区長でもいいよ、交通対策担当部長でもいいけれども、向こうのカウンタパートと、プライベートでもいいけれども、まず話をして、話を聞いてみるという話は、私は是非必要だと思います。

報告書の中でも、既設線からの終点からの延伸以外の方策、あるいは新たな交通システムの導入、こういったことははっきり書いてあります。他路線への流動分散が図られるなら、足立区民の利益になります。区は混雑を悪化させる単純延伸には慎重ではあるのですけれども、それは私も今まで主張していました、あるのですけれども、埼玉県が新たな展開をはっきり見せておりますので、これについては、まず相手方の考え方を聞きながら、東京都とも連携を取りながら、是非やってもらいたいな。今のまま、ぐずぐずぐずぐず時間ばかり過ぎてもしょうがないので、その辺についての思いを、改めて副区長語ってください。

○副区長 報告書が出されましたので、まずは埼玉県の考え方を聞くという、それも非常に重要だと思いますので、聞く機会を設けたいと思います。

○岡田将和委員長 他に。

○小林ともよ委員 私の方からは地域内交通のところで質問させていただきたいと思います。

まず、チョイソコ×せんじゅについてですけれども、今回、週3日から週5日で、15時までから16時までに拡充されたことは本当にうれしく思っております。

ただ、3月の総合交通対策調査特別委員会の報告資料の23ページで、出発希望時刻と予約確定出発時刻で20分以上差があった件数の報告があ

- 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。

りました。その中で、断トツに多かったのが、12時と12時半の予約が希望してたけれども駄目だったということで、ここの時間帯というのは、今、運行していない時間帯なんですけれども、通院のために行きに使ったけれども、12時から13時使えないから帰りは歩いて帰ってくるという声が多くあるわけですね。病気や持病があってチョイソコを使っているのに、帰りは使えないというのが体力的にも大変だと思うのですけれども、これからまた見直しをしていく中では、12時で運転手を交代してもらうなどして、12時から13時の運行の検討もしていただきたいと思いますがいかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 現在、お話のとおり、お昼はドライバーの休憩時間になっているところでございます。

限られた資源の中でやっていただく部分もあるのだと思いますので、そういったところは事業者とまた相談しながら、地元の協議会の方と相談しながら、どういったことができるか検討していきたいと思います。

○小林ともよ委員 利用者増やしていくという点でも、ここの希望がかなってなかった方が多かったということですから、そういった点でも検討していただければと思います。

それと、先日、足をけがした地域の方とお話しになったときに、通院のタクシー代が高いというお話が出たんですね。チョイソコ×せんじゅあるのに何で使っていないのかなと思ったのですけれども、その方、日ノ出町団地に住んでいらっしゃる方で、スポットがあるところに住んでいるにもかかわらず知られていなかったということで、紹介して、使った感想を聞いたら、非常によかったという感想をいただいたのですけれども、以前、週2日から始まったという関係で、自分が利用したい曜日がそもそもないということで、登録もしていない方も非常に多いと思うのですね。今回、週

5日まで拡充したということで、利便性が非常に上がると思いますので、再度、登録の支援や予約の仕方、あと、周知をもっと大々的に行っていたきたいと思いますがいかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 今までも制度が変わる段階ですとか、そういったときには地元でニュースという形で配布したりはしているのですけれども、今回、週5日になるところもありますので、また改めて、そういったことができるように検討していきたいと思います。

○小林ともよ委員 それと、度々聞くのですけれども、この常東地域に図書館がありません。学びピアに行きたいという要望が非常に強く出されているのですね。ただ、学びピア、ちょっと離れた飛び地になりますので、できるかどうかというところもあると思うのですけれども、そういった点では、葛飾区ではその地域、外れたところにも行くような運行にもなっておりますけれども、それも取り入れていただきたいと思いますがいかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 デマンド交通で少し範囲の外れた公共施設に行きたいとか、そういった御意見はよくお聞きします。

ただ一方で、かなり離れたところに行ってしまうと、配車の効率性がすごく悪くなって、次の方が乗れないとか、そういったバランスもあると思いますので、そこら辺も考えながら、その範囲は検討していきたいと思います。

○小林ともよ委員 是非検討して行けるようにしていただきたいと思いますので。

あと、もう1点、選挙のときに、日曜日なんですけれども、やっぱり足が悪くて、投票したいけれども行けないんだという声も結構多く聞くのですね。なので、日曜日はチョイソコ×せんじゅ動かない曜日ですけれども、選挙当日だけでも、こういった臨時でサービスを行っていただきたいと思いますがいかがでしょうか。

- 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。

うのですけれども、いかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 いろいろなイベントごとというか、そういったものもあると思います。選挙も含めて、そういったときに臨時で、曜日として設定できるのかどうか、事業者の部分があると思いますので、そういったところは相談していきたいと思います。

○小林ともよ委員 よろしくお願ひします。

次に、花畑ぐるりんについて伺います。

今現在、タクシー会社1社がなっていると思うんですね。チョイソコ×せんじゅは3社で行っていますけれども、花畑ぐるりんについては1社が行っているということで。地域協議会の方々から、バス停で待っている人がいるのに、停車せずに飛ばして行ってしまうということが何度も起きていたりとか、ちょっと不安を感じることがあるということで、停車スポットを飛ばすことがないように、月3万円程度の運行管理システムなどを導入してほしいという要望が出ていますけれども、運航会社になかなか採用してもらえないということで困っていらっしゃるのですけれども、こういった対応は、区の方としてはどのような対応をしようと思っていられるのでしょうか。

○新たな交通担当課長 定時定路線の中で、お待ちいただいている中で、飛ばされてしまったというか乗れなかったという事象があったということはお聞きしております。本当に大変申し訳ないと思っております。事業者にも注意して、かつ協議会の皆様とお話、情報共有もした上で、利用者の有無にかかわらず、必ず停留所で止まるとか、そういったルールもつくってきたところではあるのですけれども、そういったシステムの導入とかにつきましては、どういう形で事業者のメリットになるのかですとか、費用の部分とか、そういったところも踏まえて、少しまた相談しながら検討したいと思います。

○小林ともよ委員 利用者の側からすると、待つて

いたのに行ってしまうと、また1時間待たなきゃいけないということで、利用できないということになって、信用して利用できるものになっていかないということは重大だと思ひますので、そういった信用にも関わってきますので、是非この点は事業者とも検討していただきたいと思ひます。

それと、あと、この地域協議会の方々から声が上がっているのですけれども、今1社だけで担っていて、何かあった際に、また一からやり直していかなければいけないかもしれないというような不安があったりすることも聞いています。これから足立区内では地域内交通を進めていくという方針ありますので、足立区内の事業者、タクシー会社や介護タクシーなども一堂に集めて、説明会を行って、ある程度、区内事業者の意向を把握しておくべきではないかという地域協議会の方々からの声があるのですけれども、その点についてはいかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 今実験を行っている、あるいは相談を行っている、地域の実情をよく知するような事業者とか、そういったところにお声掛けをして進めているところではあるのですけれども、今後、地域内交通導入のサポート制度を御検討される場合、どういう形で事業者を選んでいったらいいのか。一般論としては、1社でなければいけないということは当然ないわけなんですけれども、どういう形で選んでいったらいいのかですとか、どういう形で事業者にお声掛け、説明させていただくのかというのは検討させていただきたいと思ひます。

○小林ともよ委員 その点も是非進めていただければと思ひます。

それと、次に、扇周辺地区の取組についてなんですけれども、いずみ記念病院もスポットに入ってもらえたということは本当に喜ばしいことだということで声が届いていますけれども、町会や自治会、連合会だけとのやり取りではなくて、しっ

- 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。

かりと地域の方への説明や意見も取り入れながら、直接取り入れて進めていってほしいという声が上がっていますけれども、その辺いかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 56ページに扇地区の現在のスポットイメージがあると思います。こちら一旦道の狭さとか、そういったことも踏まえながら、イメージを区の方でつくった上で、各町会・自治会に持ち帰っていただいて、またどうかというところをまた集めたものになるのですけれども、一旦これでスタートしても、今後、説明会ですとか、利用の状況とか、また皆さんにお聞きするタイミングというのはあると思いますので、そういったところでスポットの追加とか、そういったところを検討していきたいと思います。

○小林ともよ委員 是非よろしくをお願いします。

今回また、ここはチョイソコみたいなイメージでいっちゃうのかなと思うのですけれども、運行曜日とかがまた少ないところから始まって、また3時までというところなんですけれども、チョイソコ×せんじゅの方で、それだけではやっぱり足りないと言って週5日まで拡充したので、やっぱり利便性を考えれば、最初から週5日の4時、5時ぐらいまでやるというような検討をすべきだと思うのですけれども、いかがですか。

○新たな交通担当課長 結果的にほかの地区についても、平日全て行われるようになったというのは、確におっしゃるとおりだと思います。

初めの段階で週5日で始めるとかという議論もあると思うのですけれども、まず新しく始める事業者のお試し期間といいますか、そういったところとか、あと、地域の方にまだ広まってない中で、週5日やるのがいいのかというところは議論があると思うので、進めながら、そこは効率的に拡大できるような形を御相談しながら進めていきたいと思っています。

○小林ともよ委員 そうすると、事業者との関係で少ない日数から始めているということだと、地域

の方はそういうふうには思っていないわけですね。このまま週2日だけで終わっちゃうのではないかという不安もお持ちになったり、これでは使えないから使わないと、全く興味示さなくなってしまうとかということもありますので、そういったことも地域の方に説明していく必要があると思うんですね。まずは、事業者の方に慣れてもらうためにこの日数で始めるということが分かれば、では慣れてきたら増えていくんだねというのが分かってくれば、まだ地域の方も納得できると思うのですけれども、そういったところも全く周知されていませんので、それも併せて周知の徹底をお願いしたいと思います。

それと、足タクに関してですけれども、今回、配車アプリ作成していくということで、利用者が1回配車の要請をすると、4社に一気に連絡が行くから、4回掛け直す必要がなくなるようにするというものだと思うのですけれども、これ1回、配車の要請した後に、どれぐらいいったら返事が来るのかというのは、大体想定しているのでしょうか。

○新たな交通担当課長 この配車アプリについては、おっしゃるとおり、配車の依頼をアプリでしまして、そこでチャットのような形で、各事業者から配車が可能かどうかとか、どれぐらいに着くかとかという返事が来るような流れを考えております。

その段階で、どれぐらいの期間あれば配車が成立したのかどうかという返事のタイミングというのは、今、正に検討しているところでして、あまり長いと、いつまでも待つような形になってしまいますので、そこはいいタイミングにできるように考えてるところになります。

○小林ともよ委員 是非よろしくをお願いします。

今年中には資金運用という形で始まるということですが、それまでの間に、実際にどんなふうにプログラムが構築されていくのかというのは、議会には説明はあるのでしょうか。

- 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。

○新たな交通担当課長 どういう形で進んでいくのか、どういう形のアプリになるのかというところは、また途中経過を御報告させていただきたいと思います。

○小林ともよ委員 是非よろしくをお願いします。

そして最後、地域内交通導入サポート制度の今後の運用について伺いたいと思います。

今回、運行経費と協議会運営費を分けるということで、実質的には上乗せという形になったと思いますのでよかったと思いますけれども、これは、まだ金額の上限など決めていないということでしょうか。

○新たな交通担当課長 まだ金額については検討中で、これまで地域で活動されてきた方々の状況とかを見ながら設定することで考えております。

○小林ともよ委員 利用できる項目という中に、消耗品や備品購入費などいろいろ書かれてますけれども、初めから用途を定めてしまうのではなくて、必要なものに合わせて柔軟に認めることが必要かと思えますけれども、いかがですか。

○新たな交通担当課長 区の負担金として、お支払いする際にこういった形とするのか。後で確認してみても、どういう形で支払ったかとかというのは、やはり交付金を使う関係で分からなくてはいけないと思いますので、その中で協議会の方々の使いやすさと、あと、区の方のそういった確認の仕方とかというところは併せて考えたいと思っております。

○小林ともよ委員 是非、地域協議会の方が煩雑にならないような形で、何を買うか協議をして、認められれば購入して、領収書を持っていけば支払ってもらえるというような形ですとか、とにかく地域協議会が負担にならないような形での運用にいただければと思いますけれども、その点いかがですか。

○新たな交通担当課長 なるべく地域協議会の方が手間にならないような形を考えていきたいと思っ

ております。

○川村みこと委員 花畑について伺いたいと思います。

花畑については、月に1度、意見交流会が開催されておまして、直近は30日の火曜日でした。そこでは、便利でありがたく利用しているというふうな声がたくさんありまして、私もうれしいなというふうに思ったのですけれども、一方で、花畑エリアに住んでいるけれども、最近知ったので、今回初めて意見交流会に参加したとか、そういった方もいらっしゃいました。

利用数を増やしていくには、利便性の向上と周知が重要です。委員会構成も変わりましたので、改めて確認なんですけれども、周知については様々やってきたところではあると思いますが、今後、区としてはどのように進めていくのか。そして、この層について、例えば年齢層であったりとか、花畑の中でもこのエリアについて特に利用いただきたいとか、そういった力を入れていきたいポイントなどについてお聞かせいただきたいと思っております。

○新たな交通担当課長 これまでも地域内の交通ニュースの発行ですとか、あと、制度が切り替わった、時間とか変わった段階での周知というのはしてきたのですけれども、やっぱりそれを定期的に周知していかないとまた知らない方も出てしまうと思いますので、周知というのは繰り返しやっていきたいと思っています。

また、ポイントといいますか、やはり利用する目的地での周知活動というのは結構重要なのかなと思っております、そこに来ての方が繰り返し使っていただくようなこともあると思いますので、そういったところでの周知活動のようなところも検討していきたいと思っております。

いずれにしても、協議会の皆さんと御相談しながら周知活動もしていければと思っております。

- 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。

○川村みこと委員 継続的にやっていただけると、そして、目的地の方での周知もやっていただけるというふうなお話でしたので、是非それは検討を引き続きお願いしたいと思います。

チラシ等で見たことがあって、知っていたけれども、どんなものなのかよく分からず、利用には至らなかったというふうな声もありました。そこについては、どのように制度の認知から利用へと実際に結びつけていくのか、改めてお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○新たな交通担当課長 花畑ぐるりんは、基本的には事前の登録とかも要りませんし、100円を払えば乗れるような簡単なシステムにもなってますので、1回使っていただければ、その部分の乗りやすさというのは御理解いただけるのかなと思います。

やはり1回乗っていただくような周知、簡単に乗れますよというところをPRしていくというのは重要なのかなというふうに思っております。

○川村みこと委員 正におっしゃるとおりだと思います。まず最初に利用いただかないと継続的な利用に結びつかないというところで、今利用いただいている方に、もっと利便性を上げていくというところも重要でもありますけれども、やっぱり利用数を増やすには新たな方に使っていただくというところも重要だと思いますので、是非お願いしたいと思います。

更に利便性向上と利用環境の向上というところでいいますと、先日の意見交流会では、乗るときステップについての御意見がありました。今まで何度か利用していて、持病により乗るのに時間掛かってしまうという方でしたけれども、乗り降りする際にちょっと時間を掛けて乗り降りしていたと。あるとき、初めてお会いする運転士の利用をしたとき、乗るときにちょっと時間掛かったら、下りるときに運転士がちゃんとその方だということを覚えてくださっていて、下りるときには、自

ら何も言わずに、運転士がステップを出してくださったというような話がありました。そのときに、ステップ自体があって、出してもらえるのだということは何度か利用して初めて知ったというような話もありました。この方は何度か乗ってくださったので、そういう対応もいただけるのだというように思ったということなんですが、最初からそのように丁寧に対応していただけていたら便利なのだと、一度でやめてしまうという人が出てしまっただけなのではないですので、やはり最初の対応が重要なんだというふうに思いますと、その方にとっての最初というのは分かりませんので、日常的に質の高いサービスを提供していく必要があるのかなというふうに思っております。

今のは一例ですし、ステップについては、今後、車両が変わることで解決するということもあるのですが、こういった小さなことで満足度は変わりますので、統一的な対応ができるように、事業者へも改めて呼び掛けていただきたいと思いますし、このステップは一例ですが、例えばそういったことがあれば表示をしていくなど、細かいところが大きな満足度向上につながっていくと思うのですが、その点についてはいかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 ドライバーの案内の仕方とか、そういったところもすごく利便性の向上にもつながって、満足度にもつながっていく部分だと思いますので、そういったところは情報を細かく入手しながら、ドライバー、事業者に伝えて、繰り返しやっていただくようにしていきたいと思います。

○川村みこと委員 分かりました。是非お願いしたいと思います。

続いて、79ページに飛びますが、先ほどもありましたサポート制度の運行経費の協議会運営費を新設するという件についてであります。

今回、上限150万円とは別に、新たに協議会

- 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。

運営費について定められるということで、この点について大変ありがたく思っております。金額については検討中ということで、次の報告を待ちたいと思いますけれども、この運営費の請求方法等についても協議会の皆様の負担がなくなるように、先ほど小林委員からもありましたけれども、進めていただきたいというふうに思っております。

そして今回、80ページの下のところ、令和8年4月20日にタクシー運賃が改定となり、約1割値上げとなったため現状維持するとあります。この記載の意味としては、協議会運営費がこれまで運行経費の中で賄われていたが、今後別になるので、しかし1割の値上げもあるから、150万円から減額しないからという意味での注意書きの記載というふうな認識で合っておりますでしょうか。

○新たな交通担当課長 川村委員お話のとおりでございます。

○川村みこと委員 これまで、私、個別でも要望させていただいたのですけれども、運行経費の中からしっかりと、消耗品であったりとか、そういった協議会の運営費が賄われていて、今回、別出しになるということであれば、その理論が成り立つというふうに思うのですけれども、実際には、消耗品等の購入について、問合せでも区の担当者からなかなか返答がないだったりとか、消耗品費をなかなか認めてもらえない件もあったというふうに協議会の皆さんから伺っております。そのような場合は、協議会の皆さんが実費でやってくださったりとか、コピー用紙を地域の企業が寄附してくださったりとか、そういったこともあったというふうに伺っています。

こうしたところがあるというところを踏まえると、別出しになったから運行経費が実質アップと、それが1割の値上げに充てられると、そういったことにも完全にならないというふうにも思うのですけれども、この点についての整理はいかがな

のでしょうか。

○新たな交通担当課長 以前、そういった実費の部分について、区に相談して、また回答が遅くなってしまったということがあったのかなというふうに思います。その辺は協議会の方々にも御心配をお掛けして申し訳ございませんでした。

一方で、こういった金額、こういった消耗品だったら区としてお支払いできるのかというところは、まだ手探りで考えていた部分もあったかと思っています。これまで協議会の方々とお話ししてきた中で、こういったものは認められるよねとかいうところはかなり分かってきたところではありますので、そういうところをしっかりとめて、整理した上で、分かりやすくお示しできるようにしていきたいと思っております。

○川村みこと委員 分かりました。消耗品等については今の御答弁で理解したところなんですけれども、やはり別出しになって、別途定められたからといって、この運行形式が実質アップしていて、それが1割の値上げに充てられるというふうには、なかなかそこまでは分からないかなというふうに思いますので、今までどのように使われていて、どんなものが認めてきていて、1割アップがどのぐらいの影響でというのは、是非、数字を細かく精査していただいて、検証いただきたいなというふうに思っております。

更に、常東地区も花畑もそうなんですけれども、運行日数が増えたりとか、増便したりということがあると思います。実際、花畑でも、更に土日祝日の運行を求める声も伺っております。利用が増えること自体は、区にとっても大変いいことだというふうに認識をしておりますが、そういったどんどんどんどん広がっていくことによって、150万円では足りないというような心配の声も伺っております。

今後どのような目安で、この150万円の引上げ自体を検討していったりするのか、そのあたり

- 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。

についての現時点のお考えをお聞かせいただきたいと思います。

○新たな交通担当課長 土曜日、日曜日の設定とか、時間帯をどこまでするのかというところは、当然議論の場所だと思います。

サポート制度の趣旨としまして、日常の移動手段の確保というところが主になっていると思いますので、土日はどうするか、病院などがやってない日をどうするのかとかというところは、少し考え方を整理していく必要があると思います。

その段階でどれぐらいの時間帯を広く取った状態で、150万円で足りるのかというところは、しっかり確認して計算しておきたいと思います。

○川村みこと委員 分かりました。協議会の皆さん、地域の皆さんが頑張って周知などもやってくださって、量も増えて広がっていったと、増便もしていったって便利になっていくというところで、お金が足りないからこれを削らなきゃいけないとか、そういったことになっては本末転倒だと思いますので、是非これから、150万円のアップも含めて、どんどん広がっていくことはいいことだと思いますので、それに向けてのことも検討を続けていただきたいというふうに思いますので、これは要望させていただきたいと思います。

○富田けんたろう委員 私からは、43ページ、はるかぜ路線の維持について、まず伺いをします。

この43ページにはEV車両入替えについての報告がありましたけれども、この裏にあった事故について、先日の本会議でへんみ議員が質疑をしました。

まず確認ですけれども、事故の報告について、これまで議会にきちんと報告があったのでしょうか。

○交通対策担当部長 この委員会での報告という形ではございません。

○富田けんたろう委員 そうだと思います。一応4月21日付で、各議員に区議会情報提供資料とい

う形で、A4、1枚で、裏表でたしか報告資料が配られたと、そうだと思うのですが、正式には、この所管の委員会での報告は、今回もですけれども、ないということだと思うんです。

ただ、先日の本会議で区の方は、12月1日、去年の12月の時点で、この事故というのは速やかに議会に報告すべき案件だったよねというふうに認めていると、まずそういうことでよろしいですか。

○交通対策担当部長 これまで重症の事故があった場合には、議員の方々にも情報を提供させていただくという取扱いで進めてまいったところではございます。

交通事故で、過去に報告した事例はございますけれども、骨折等があったからということについて、毎回の委員会への報告という形ではございませんでした。

○富田けんたろう委員 4月のA4、1枚の報告資料には、確かに骨折の話とかは記載があったものを、実際入院をした、手術をした、それから事業者の報告の義務違反もあったという、そういう説明はなかったということなんですよ。更に、EVバスに関しては、前回のこの総合交通の委員会で、その他で質疑があったのかな、その翌日にはもう使用を休止になってると。これだけ重要な動きがあったにもかかわらず、今回もやっぱり正式な委員会報告がなされていないということは、やっぱり議会に対して報告責任をきちんと果たしたと言えるのかなというふうに考えちゃうんですけども、改めて、なぜこの委員会で質疑できるような正式な報告にできなかったのか、教えてください。

○交通対策担当部長 考えが少しそこまで及んでいなかった部分もございます。

また、議会情報提供という形で、議会の皆様にお出しさせていただいた段階で、皆さんに周知ができたものについて、改めて委員会へということとは重なる部分もあるので、控えている部分もござ

- 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。

います。

○富田けんたろう委員 だとしても、これだけ重要な話であって、実際に休止になっているという状況があるわけなので、先ほど冒頭、白石委員からもありましたけれども、やっぱり区議会を尊重していないというか、軽視してるのではないかと捉えても仕方ない話だと、今もやはりこれが続いている、正に現在進行形の話、議会軽視ではないかというふうに思います。

これについての答弁は求めませんが、現在進行形についてということに関しての認識はいかがですか。について、今回も報告されていないわけなので、そこに関して、やっぱり議会軽視ではないかという、その点に関してはいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 今後については、改めてしっかり御報告させていただけるような体制を取っていきたいというふうには考えております。

○富田けんたろう委員 日暮里・舎人ライナーについて伺いますけれども、これについては、根本的な解決というのは、バスを走らせることではないよねという前提で伺います。

まず3か月に2,500万円使ったけれども、1日54人の利用という、費用対効果はかなり限定的だったかなというふうに思いますけれども、これから検証していくという上で、ここでも私はこの資料を見たときに引っかけたのが、先ほど市川委員からありました、これを検証していくというのだったら、これを導入したことによって、どれだけ混雑率が緩和されたのかというその数字がここで報告されなければ、資料としては成り立っていないと思うんですよ。初めて今質問して、1%から2%減ったんですという数字が出てきたわけなんですね。結果、焼石に水だったという話ですけども。このあたりは効果検証を行っていくと言いながら、こういう数字出してこないというところはいかがなんでしょうか。

○交通対策担当部長 恐れ入ります、これまでの委員会の中では御案内させていただいたところではございます。

今整理をしている段階でございまして、東京都と、今回のところではアンケート結果についての概要ということでお知らせをさせていただいております。並行しまして、最終的な数値的なものも含めて、今、協議をさせていただいているところでございますので、次回8月の閉会中になりますけれども、そこではしっかり数字も御提示できるかというふうに考えております。

○富田けんたろう委員 極めて重要な数字なわけで、混雑率どれくらい緩和したのかと、ここは報告していただきたかったなと今回思いました。

あと、時差Bizキャンペーンについては、アンケートで9割以上の方が参加していないという、今回、回答が報告されてますけれども、このキャンペーンについては、区はきちんと周知されていたのでしょうか。

○新たな交通担当課長 区の方で、例えばSNS等を使ってさせていただいていたかといいますと、それはしていないのですけれども、駅周辺の駐輪場などでポスターを掲出したりとかという協力はさせていただいております。今後、あったときには、より協力させていただく必要があると考えております。

○富田けんたろう委員 周知はしたとそういう話かと思うんですけども、ただ、やっぱり周知したとしても、9割以上の方使っていないというのは、ちょっと使いづらいキャンペーンだったのかなというふうに思います。中身を見ると、都営交通のT o K o P o、これに入会して事前の登録をしないといけないというハードルがあるわけですね。

一方で、この前、委員長がそれこそ質問しましたけれども、つくばエクスプレスのクレカタッチでゆとり通勤キャンペーン、こちらの方は事前登録なしで、クレカをタッチするだけで適用される

- 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。

というキャンペーン、かなり中身の差があるわけ
で。また、この中身について大きく違うところで
いうと、日暮里・舎人ライナーの方のキャンペー
ンはポイントが付くという話で、一方で、TXの
方は、運賃がダイレクトに割引されていくという
ところだったと思うんですね。なので、日暮里・
舎人ライナーの方もポイントではなくて、私もポ
イント大好きですけども、運賃にダイレクトに
反映されるような、そういうキャンペーンという
のも、ソフトの話ですけども考えていかなきゃ
いけないのかなと思います。どうでしょうか。

○新たな交通担当課長 おっしゃるとおり、日暮里・
舎人ライナーの方は、1回入ると、1日につき1
00ポイントが入る、100ポイントはほかのお
買物にも使えるとかというようなメリットもあろ
うかと思います。一方、TXの方は、おっしゃる
とおり、入ると運賃が20%引きになるというよ
うな制度で、いろいろなやり方があると思います。
なので、他の鉄道事業者の方法なども見ながら、
どういった方法がいいのかというのは、交通局の
方で最終的には決めていただくことではありま
すけれども、区の方も情報収集して協議してい
きたいと思っております。

○富田けんたろう委員 分かりました。

最後にします。青切符の話です。

今回の報告には、課題として、配置スタッフに
よって指導に差が発生しているという記載があ
りました。警察OBの方、有資格者みたいな方を登
用してるにもかかわらず、指導にばらつきがある
というのは、それこそ指導を受ける区民の納得感
とか、そういうところにも影響してくると思うの
ですけども、これ具体的にどういうことなんで
しょうか。

○交通対策担当部長 警察OBの記載は、資格とい
うんですか、自転車安全教育指導員という者の指
導をしていただくところが、東京都の交通安全協
会ですので、そうしたところで受けていただくと

いう意味合いでございます。

今回の事業者もその研修を受けていただいて、
現場の方に立っていただいているところではあるの
ですけれども、やはり人によってというようにと
ころが出てきますので、その事業者の中でもマニ
ュアルをつくって、差が出ないようにということ
で実施をいただいているところではございます。

○富田けんたろう委員 分かりました。そこも現場
しっかり見ていただいて、入っていただいて、均
一化といいますか、やっていただきたいと思います。

それから、本当に最後ですけども、違反とい
うのが午前8時台に集中をしていると。結果とし
てこうなっているということなんだと思いますけ
れども、要は、一律の配置ではなくて、時間帯とか
場所にメリハリを付けて、効率的な人員配置とい
うのが必要かなと思いますけれども、最後、その
あたりいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 人員の数もまた検討していく
必要があるかと思うんですけども、今の4署
の警察署ともお話をさせていただきながら、やっ
ぱり富田委員おっしゃるとおりで、朝の時間帯で
危ないところを重点的に回ろうというようなこと
での話もしておりますので、そういったところを
もっと見えるような形で、委員の皆さんにも御紹
介できるようにしていきたいと思っております。

○たがた直昭委員 私もまず日暮里・舎人ライナー
の混雑緩和の取組についてなんですけれども、再
度確認、これは区が作った資料であって、東京都
からは正式に来月きちんと出て、報告という形で
よろしいですか。

○交通対策担当部長 来月、区の方と協議をした上
での正式なものが出てまいります。

○たがた直昭委員 日暮里・舎人ライナー12月2
2日から3月27日ということで、実証実験とい
うことで、この間、私も第一定の代表質問の中、
また予算委員会の中でも幾つか何回か取上げた

- ・ 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。

きに、やはり回答として、今、実証実験中ですのでということで、結果次第また正式に報告しますということで、ある程度こういう結果が出たのですけども、区としてこの結果をどういうふうに捉えていますか。申込み状況とか利用状況について。

○交通対策担当部長 実験についての周知であったりとかはある程度しっかりできていたのかなということで、ポスターもたくさん貼っていただきましたしということがございます。

そういった中で、利用いただいているバスの乗車率ですか、そうしたものを見た場合にも、少し低かったのかなというところはやっぱり感じているところではございますので、その辺について、やっぱり東京都とも再度協議をして、確認をしていきたいというふうに考えております。

○たがた直昭委員 先ほどから費用対効果云々というろいろ出ておりますけれども、アンケートの回答の中では、よかったとか、ややよかった、よいと思う、ややよいと思うということで、ある程度時間の余裕ある方は、当然バスに乗って、座って、余裕を持って行かれるということでよかったという部分が当然得られると思うし、その反対に、混雑緩和につながらないのではないかとか、また、バスの輸送力による費用対効果の疑問があったという声も、これも事実だと思うんですね。

私も朝、駅頭とかに立たせていただくと、今バスが出てますよという、やはり普通のサラリーマンの方は時間がないとか、当然時間が読めないとか、そういう回答が結構いたので、乗る方は少なかったのですけれども。先ほど副区長が、混雑緩和対策の中で、冒頭に、やはり即効性のある対策という言葉を使っておりましたけれども、やはり長いスパンで見なくちゃいけない部分と、即効性のある部分ということに関しては、やはりバスの利用とか、あとダイヤをまた変えとか、いろいろな即効性の対応があるかと思うんですけれども、今後について、この辺についてはどういうふ

うに考えておりますか。

○副区長 今回のバスの実証実験の結果については、次の委員会で正式に御報告はさせていただきますけれども、費用対効果と、それからバスを利用しない方のアンケートの結果からすると、今のままの臨時バスでは非常に厳しいなというふうに私は考えております。

そうしますと、何が即効性のある効果かといいますと、時差通勤のポイント、もっと長時間にしてポイントを増やしてもらいたいというようなこと、それと、朝の時間帯に新型車両のみを走らせて、それで混雑率緩和を行う、それと、これは何度も言っているのですけれども、3分15秒間隔をもっと短くできないか、それと舎人公園を始発にできないか、こういうことを具体的に東京都には要望していきたいというふうに、それが即効性のある対策かなと思ってます。

○たがた直昭委員 今回の結果は、恐らくそれなりの結果で考えられると思いますので、我が党も以前から言っていたのは、とにかく見沼代からではなくて、舎人公園からの始発を朝何本か出せば、また違うのではないかとこのこと言わせていただいた中で、それも実証実験、実験というか、いろいろ検証していただいたのですけれども、その辺ちょっと時間が掛かるかもしれませんが、とにかく利用率、皆さんのことを考えてやっていただきたいと思いますので、よろしく願いしたいと思います。

あと、もう1点、舎人地区における、舎人団地のことなんですけれども、以前アンケート取ったときには、回収率約70%と結構高い数字だったんですけれども、今回の参加者が29名ということだったので、結論的には、やはりはるかぜ3号がなくなったので、それに代わるやつを出してくれというのが一番声が多かったのですか。

○新たな交通担当課長 はるかぜがなくなったのというよりは、58ページの主な意見でもあるの

- 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。

ですけれども、やはり団地の場所によっては日暮里・舎人ライナーに遠いところがあるとか、医療機関や病院で送迎車等が活用できるのではないかとかというところで、はるかぜ3号と必ずしも一致ではないのですけれども、やはり不便なところがあるというところでの御意見となっていると考えております。

- たがた直昭委員 いろいろ様々な声を聞く中で、この舎人団地というのは、始発で、赤羽行きと、あと川口行きも始発であるんですね。はるかぜ3号の場合は、帰りというか下りは見沼代の方に通ったということで、どっちかという、やはり見沼大に行く方が多いのかなというふうに私も聞いていたのですけれども。足タクの話というのは今どういうふうになってるか、この舎人団地の地域では。
- 交通対策担当部長 この中にも少し記載があるのですけれども、当初から実施してきた内容の中では、今、4社が協力いただいて運行してる状況でございますので、そこで、まだ難しいな、募集をしたけれども新しい事業者の参加がなかったということで、増やすところまではできていない状況でございます。
- たがた直昭委員 確認なんですけれども、今、タクシー事業者が4社、よく代表とかでも入っているのですけれども、もう少し地域を拡大してくれ、例えばスポット位置を女子医大までできないかと、また、地域によっては、舎人地域というよりも、せめて舎人団地を足タクの地域に入れてくれとか、そうすることによってスポットの拡大とかになるのですけれども、基本的には、事業者が今4社のうち、これを拡大、5社6社になれば、例えば女子医大までスポットに行けるとか、舎人団地が入るとか、そういうことは可能なんですか。
- 交通対策担当部長 その点が、ちょうど今回のアプリの開発等もそうなんですけれども、運行事業者の事務所の方々が少ない中で、その手数を省力

化できる、そういった状況が生まれてくれば、他の、これまでお声掛けをしていた会社でも、うちでもやってみようかというようなきっかけになるかと思っておりますので、そういった部分を含めて検討を続けているところではございます。

- たがた直昭委員 足タクと並行でお話させて、足タクは、今、利用率が大体10件程度ということなんですけれども、基本的には、目的地というのは白寿会とか、東部病院が多いと考えていいのですか。
- 交通対策担当部長 たがた委員おっしゃるとおりでございます。
- たがた直昭委員 舎人の病院、クリニック、あそこにもスポットできましたよね。あれの利用率はどうですか。
- 交通対策担当部長 そちらも多うございます。
- たがた直昭委員 ワンコインないし1,000円ということで、恐らく舎人団地内にも武井さんというクリニックがあるのですけれども、そういう病院関係が一番行きたいと思っておりますので、一つのこれから勉強会もやると思うんですけれども、やはり最後は足タクでも視野に入れて、今後進めていただきたいと思うのですが、再度いかがですか。
- 交通対策担当部長 今、舎人団地のところではボランティアの運行についても今検討をしているところでもございます。決まってるわけではないのですけれども。そうしたところでは、当然足タクの、少し遠いところまで行ける部分もございまして、そういったものと併せて、今後も引き続き検討は進めさせていただきます。
- 杉本ゆう委員 時間もあれなので、ぱっぱっとやります。

まず最初、自転車の通行帯のブルーレーンの話、先ほど長井委員もおっしゃってたんですけれども、この自動運転バスの関係のところ、バス停の話が出たと思うのですけれども、そこは最初聞くつもりなかったのですけれども、今、この会議の間

- 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。

もいろいろ調べていたら、道交法上、明確な規定はないというものの、基本的に自転車は、ブルーレーン上はバスが止まる場合は後ろで待たなきゃいけないというふうになっているということと、あと、ちゃんとしっかり整備している自治体は、バス停がある場合は、この先バス停がありますという黄色いマークをブルーレーンに付けてるという話なんですけれども、そこら辺の対策に関しては、この前の本会議でもずっと言ってますけれども、今回せっかくやるのに、そこで事故を起こしてしまったら全部おじゃんになってしまうので、できるべき対策を全部やらなきゃいけないと思うので、そこら辺どういう認識か、まずお願いします。

○新たな交通担当課長 バス停の整備費ということで予算も取っておりますので、そういったところがしっかり整備できるように整備を進めたいと思います。

○交通対策担当部長 あわせて、ブルーレーンの施行の予定にもなってる範囲でもございますので、そこでそこが出ないように、しっかり調整してまいります。

○杉本ゆう委員 さっきの話のバス停の整備の話はあんまり出ていなかったと思うんですけれども、ブルーレーン、今いろいろな方法あると思うんですよね。★★とって、ブルーレーンの外に交通バス停用の島をつくって、ブルーレーンの間は横断歩道は灰色にしちゃってというやつとか、広い場合は、逆に歩道側をへこませてとかあると思うんですけれども、多分そこまでは余裕はない道だと思うので、現場分かっているんで、だとしたら、もうブルーレーン上に止まるしかないバス停をつくると思うんですよね。整備というのは別に何か工事して整備というわけではないですよ。多分バス停の、いわゆるポールを置いて、ポールとか目印を置いて、でもブルーレーン上にも線を引いて、ここバス停ですよ書くしかないという意味の理解でいいんですよね。

○交通対策担当部長 車道上はそうした形になりますが、実は乗り降りされる方の切り開き等の工事等が出てくる箇所が幾つかございます。

○杉本ゆう委員 その点に関しては分かりましたので、いずれにせよ、ブルーレーンに止まる所に自転車のルール徹底は、最初のうちはちゃんと、人海戦術でやらないと、とにかく大切に大切に、車が人にぶつかることは、機械だから、ちゃんと自動運転だからむしろないと思うので、人が車にぶつかってこないように、自動運転なのに、より人手が掛かるような状況には最初はなと思うんですけれども、でも、ちゃんと性能を実験するためには、最初はそういうマンパワーを掛けないと意味ないと思うので、それをやらないと駄目だと思うというのが一つです。

このブルーレーンもともと質問しようと思ってたのが、足立区ブルーレーンがあるんですけども、ブルーレーンが結局、何も色が書いてあるだけなので、路上駐車し放題、あれも本当に違反なんですけれども、自治体とか地域によっては、あそこオレンジ色のラバーポール立ててるところありますよね、車が入ってこれないように。あそこをしっかりとした道にきなさいとか、くぼませて全然別にきなさいと、それこそ、おとし工藤副区長もオーストラリア一緒に行って、自転車通行帯、一緒に見ましたけれども、ああいうのつくるのは大変、本格的なものをつくるのは大変なので、せめてラバーポール立てて、車が入れないようにしないと、うちの近くの補助136号線、江北橋通り、うちの近隣も今ブルーレーン結構広いのが付いているんですけれども、結局、一定の時間になると大型車が止まって昼寝しているような、そういうスペースになっちゃっているんで、結局、自転車が歩道に入ってくるんですよね。だから、そこら辺の対策、そんなにコスト掛からない対策だと思うんですけれども、どうですか、そこら辺。

○交通対策担当部長 1か所、都市計画道路の14

- 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。

0号線で、青井の辺りについて皆さん御存じかと思うんですけど、そうした大型車両が止められないようにということで、コーンを立ててほしいというような要望がございました。結果としまして、やっぱり道路の出入口で本当に止められると危ない場所にはポストコーンを立てたのですが、それ以外のところは設置、東京都もされなかったんですね。そうしたところでは、警察との協議であったり、道路管理者であったりとかということで、なかなか難しい部分もあろうかとは思うんですけど、まずやっぱり安全第一というふうなことを考えると、その辺についても、積極的に区としては協議をしていきたいというふうに考えております。

○杉本ゆう委員 あと、本来の元の質問、今聞いていて疑問に思っ、たがた委員がお聞きになった舎人の話と足タクとの関係の話なんですけれども、舎人の地元の先生方いるところであれなんですけれども、もともと聞いてた話では、舎人も一緒に最初やりませんかという話だったのが、何となく、ここにはやんわり書いてますけれども、まずは入谷の方からどうぞみたいな話を書いてますけれども、これ何で純粋に足タクのエリア拡大では駄目なんですか。今の話だと、1日の利用件数10件ぐらいだというのだったら、事業者4社で、それでもうあっぷあっぷして、全然手が回りませんよという状況なんですか。

○交通対策担当部長 やはり朝の時間帯だというふうに聞いているのですけれども、やっぱり病院に行かれる方々の利用が多いということで、特に午前中しっかり予約、予約というか配車ができる事業者が4社の中でも2社というようなところで限定されているような状況もございますので、そこがなかなか難しい状況があるのが一番ですね。

○杉本ゆう委員 関連しての話で、今までもずっと、去年もおとしもこの委員会ですって言うのですけれども、今、足タクは地域内交通サポー

ト制度ではないけれども、事実上新しい交通は、足タクとチョイソコと花畑ぐるりとあって、それぞれコストが違いますという話で、これは、基本的にみんな同じように交通で、最後のラストワンマイルが厳しい人たちのための制度なのに、足タクは安くても500円、距離によっては1,000円掛かるという話ずっとしてきたと思うのですけれども、これ、だって、舎人や隣接している地域で違う制度やって、足タク500円だけど、万が一、横でチョイソコみたいなやることになって、200円で乗れますよとなったら、どうなんですか、そもそも。

○交通対策担当部長 これから地元の協議会の皆さんとの協議になってくるのですけれども、そういう点もありまして、ボランティアという選択、要はボランティアの場合には乗っていただく方は無料になると思うのですけれども、そういったところで、本当に近いところだけ運行できるような、可能性がどうかというような話がまず一つあるというような状況ではございます。

○杉本ゆう委員 そういった意味では、今、花畑ぐるりん、チョイソコ、足タクと三つある中で、一番古いのが足タクで、おとしのちょうど2年ぐらいたちますよね。次に始まったのがチョイソコ去年の夏で、ぐるりんが去年の秋というふうに考えて、一番最近のぐるりんでも半年以上は経ってるわけですよ。ある程度、実証実験、足タクは実証実験ではなくなりましたけれども、中間評価ではないけれども、1回終わって、こうだったねと、では次、対策考えようでは遅いので。今、中間評価1回現状知った上で、次どうすべきなのか、今の例えば足タクでは1日10件というのも大体分かってる。チョイソコも今、ごめんなさい、今数字忘れちゃった、分かってる。花畑ぐるりんだって、乗り切れなかったらどうしようという話があったところで、全然乗り切れてるという、ある程度数字は分かってるわけではないですか。だか

- 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。

らそのときに、では次の対策どうするのという話と、今日、花畑の方々も見に来ていらっしゃるのと言いつらい部分もあるんですけども、だったらもうみんな同じ、みんなが乗りたいという、それこそ花畑ぐるりんの課題で言えば、ベルックス行くのに結構時間掛かるという声が出てるといったときに、分かんないですよ、地域の方が今の定時で運行するバスがいいというリクエストが出てるのは十分理解した上で、もちろん区としては全部が費用対効果だけではないけれども、どうなんだろう、もしそこで、今実験ですから、いろいろな実験をやった方がいいと思っていて、ベルックスまで直行でデマンドで行った方が、実はもっと利用が増えるのかとか、そういう話とか、いろいろ試行錯誤はしなきゃいけないと思ってるんですよね。その中間評価として、この三つの事業、どうなんですかね、さっき言った値段の違い、一番安いのがぐるりん1000円です。チョイソコ2000円、足タクは5000円または1,000円というお札が必要になるという状況、ここを解消しないと、住んでる地域によっての格差、ラストワンマイル、助けてくれるという区の姿勢はありがたい話なんだけれども、その格差、いろいろ実験中だからいろいろなやり方をやりましょうというのは理解できるのだけれども、最終的に本格運行いろいろしていくとなったとき、地域によって、制度とか値段の差が全然違うというのだと、それは公共交通というか、区の税金の投入、地域の人に対して、言い方あれだけれども、還元するわけですよね。だからそういう点での公平性の観点からいうと、そこはちゃんと最終的には収れんというか、予算、負担額に関しても収れんしていかなきゃいけないと思うのですが、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 今、杉本委員から御指摘ありましたけれども、今現状としては、定時定路線の場合はバス停まで行って、乗って、バス停で降りるという状況で、1000円ということで。それか

らチョイソコの場合には、スポットが割と近いところなんですけれども、そこから利用できて、乗り合うということで2000円。足タクについては、自宅前から乗れて目的地まで行くということで、乗り合わないということで5000円とか1,000円という形になってございます。

御指摘のとおり、ある程度しっかり、だんだん進んできているところでございます。この地域内交通についての評価をしっかりして、その上で、足立区としての、こういった方向性を向いていくのかということについては、これからやっぱり議論はしていかなきゃいけないということではございますので、そこはしっかり我々としても課題として取り組んでいきたいと考えております。

○杉本ゆう委員 あと2点、もうすぐ終わります。

この舎人の中で、その話は1回分かりましたので置いていて、違うスタイルで今話合いましょうということで、また新しい、いろいろな提案、ここで今回出していただいていますけれども、何年か前に葛飾区でグリーンスローモビリティが走り始めて、地域の人が運転してくれてますよと最初話が出たときに、別に工藤副区長とか長澤交通対策担当部長がどうこうという話ではないんですけども、区は、人が運転すると危ないしどうのという、意外と後ろ向きだった、このタイミングで何で急にまたやる気が出てきたのかというのは、それはどういう点なのか。今まであんまり、事故が起きたときどうしよう、一般の人が運転して二種免許の話とか、そういう反対する委員もいたりとかしたのは覚えているんですけども、このタイミングで、いよいよもうこれしかないというふうになったのか、何でこの話が急に、今まで僕はやったほうがいいと言ってきたのに、いろいろ問題があるので結構後ろ向きだったのに、急に前向きになった理由は何なのでしょう。

○交通対策担当部長 当初は我々も情報を得られてる中では、やっぱり安全な運行をするのは運行の

- 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。

事業者をお願いした方がいいのではないかなという
ような立場での考え方でございました。

一方で、もう一つ、国交省の方の指針の中でも、
事業者には運行の経費を支払うことができるけれども、ボランティアで運行している方の運転士に
経費を支払うことができなかったのですね。実は
昨年の4月からはそこが転換されて、ボラン
ティアの運行を担っていただける方にも経費を支
出することができるように変わってございませ
うで、そういった意味では、安全をしっかりと確保し
た上で御協力をいただくということについては、
それは不可能ではなくて可能なのところにあるとい
うような考え方でございます。

○杉本ゆう委員 分かりました。その点に関しては、
今日時間もあれなので、次回以降またいろいろ聞
くタイミングがあると思います。

最後、扇地区での新しい、デマンド型にするとい
うこと、さっき、小林委員からいずみ記念病院
のスポットの話が出ましたが、ここはすごい
いいスポットだと思うんですよ。ただ、地域の
人も分かっていると思うのですが、区として
もちろんと地域の人に理解してもらわなきゃい
けないのが、今回の地図を見ると、扇大橋とか、大
師前とか、駅ですよ、鉄道の駅のところ、ここ
に接続できますというお知らせになっているのだ
けれども、いずみ記念病院前は、あそこ東武バス
の北千住・西新井大師のバス停があるんですよ。
東武バスの北千住・西新井大師の、しかも2系統
あって、尾竹橋通り通る方が本数少なくて、関原
の人たちが不便だと怒っているのですが、
一方で、本木新道通る方はめちゃくちゃ頻発して
るわけですよ。電車乗ると同じぐらい、10分
に1本ぐらいの頻発してるところなので、そのこ
話、逆に北千住へアクセスするための乗換えスポ
ットという、ちゃんと駅と同等の、いずみ記念病
院前プラス北千住行きのバス停、乗換えスポット
ですよという示し方をした方が、より利用率は上

がるのではないかなという、これ一つ提案なのと。

あと、これも去年までさんざん、小林委員にな
る前にぬかが議員とかからもさんざん言われてま
したけれども、実証実験するなら5日でしょとい
うのは、別にぬかが議員が言っているだけに限ら
ず、みんなが同じことを思っていて、今回、私も
代表質問でも聞きましたけれども、ちょうど副区
長もいるので、週5日やるのに、あとお金幾ら足
りないのか、マンパワーがどれぐらい足りないの
かというのを教えてください。それを聞いた上で、
区としても対策してもらわないと、実験でデータ
を取るためにやるのだから、ちゃんと5日やって、
日本のバスとか全般的にそうだけれども、あんま
り来ないから、不便だから乗らない、乗らないか
ら採算性が上がらないと、もう完全に負のスパイ
ラル入っちゃうわけだから、ちゃんと週5で走ら
せて、結構便利なんですよ、最初は周知期間、時
間掛かりますよ、便利なのが分かればそれなりに
乗ってくる、ではどれぐらいの人数乗るのかとい
うデータが取れるということなので、さっきの報
告漏れの話とかも、いつも心配してますけれども、
やっぱりマンパワーが足りなくて、長澤部長は
じめ新たな交通担当課長も、みんなであっぴあ
つしているのではないかなという、これは逆にもっ
と人付けてあげて、もっとお金付けてあげた方が
いいのではないかなという点で、副区長がいるの
でわざと聞いてますけれども、週5でやるために、
あとどれぐらいお金が必要で、何人ぐらい人がい
ると助かりますか。

○副区長 マンパワーのお話は、すみません、なか
なか十分に付けられなくて申し訳ないんですけれ
ども、もともと3日で始めるという前提条件は、
事業者との共存共栄ということで、タクシー事業
者はそこで営業しますので、そのお客さんを取
られると本来の収入が得られないというところか
らスタートしました。ただ、今回、一応3日から
とまた同じような仕組みで考えてますけれども、

- 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。

事業者との折り合いが付いて、そしてコスト的に可能であれば、少し地元の方にも提案して、やっていくという方法もあると思いますので、それはまた改めて再考させていただければと思います。

○杉本ゆう委員 それに対してなんですけれども、足タクも含めてそうなんですけれども、タクシー事業者をお願いしたら、タクシーのお客さんが取られちゃうからという部分があると思うんです。だから、もちろんタクシーの会社、民間企業だから利潤追求しなきゃいけないというところで考えたときに、では、区がどの程度、1件当たり1,650円で計算していると思うんですけれども、もうちょっと補助したら、タクシー会社はもうちょっと協力的になるのかとか、そういうところは手応えというか、そこら辺は感覚はどうなんだろう。1,650円だったら、どちらかというと、もう企業の社会的責任として、地域貢献のために、半分ボランティアではないですけどもやりましょというスタンスなのか、タクシー代会社側が。それこそ、もうちょい値段上げれば、もうちょっと利益出るから、もうちょっと前のめりに手伝ってあげられますよというふうなのか。そこら辺の感覚、タクシー会社と協力は、いろいろな事業でこの数年ずっとやってるわけだから、そういう声とか意見、どんな感じなんですか。

○副区長 1,650円というのはタクシー事業者に対するものではなくて、区として、新しい地域内交通を進めていく上で、1人当たり1,650円という一つの上限をつくりたいということで設定したものです。

タクシー事業者ですとかはるかぜの事業所ですとか、そういった方の今までの収益を守りつつ、新しい交通に発展させていくということですので、1,650円は事業者との関係ではなくて、区として新しい事業を始めるための設定の基準と、そういう考え方でございます。

○交通対策担当部長 タクシーの事業者ですと、今

ですと1時間5,900円になってる。前は5,360円だったんですけども5,900円ということで、運転士と車代ということで費用をお支払いする。そういった中で、1日8時間だったら幾らになって、それを利用者で割り返したときに、1,650円になるようにというような考え方でございます。

どちらかというと、事業者自体は、運行に最初慣れてくれば、それはしっかり継続できると皆さん大体分かっていたところで、最初の取っかかりのところで、自分たちでやれるのかなという少し不安が、どの事業者もあるのかなということでございます。それから進んでいけば、ある程度継続的に、そういった収入にもなろうかと思えますので、まずスタートの段階が、そういう感触を持たれてるところが多いのかなということでございます。

○杉本ゆう委員 続きはまた来月。

○白石正輝委員 もう12時も随分過ぎておりますから、報告事項についての質問したいのですけれども、次回の委員会で質問しますので、今日はなしにします。

○高齢者施策推進室長 先ほどはたの委員のシルバーパスの御質問で、券売機の書き込みのところが答弁が不十分でしたので補足させていただきます。

記名式のPASMOをお持ちの方は、申請する際に、裏面に書いてある英数字17桁を書き込んで申し出ます。お金を払い込んだ後、PASMOとなった登録の完了が来るのですけれども、10月以降そのままですと、都営バスは無料になるのですが、都営地下鉄やライナーは有料になってしまいうので、電車に乗る方がそこも無料になるという手続、書き込みを券売機でしないといけないということのようです。それは、登録完了の御案内とともに書き込みの御案内も一緒に同封されてくるということなのですが、分かりにくいと思いますので、御不明な方はお問合せいただければと思

- 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。

います。大変失礼いたしました。

○岡田将和委員長 続きまして、地下鉄建設促進五区協議会総会についてを議題といたします。

本委員会の調査事項に関する調査の一環として、来る7月30日木曜日、葛飾区において開催される地下鉄建設促進五区協議会総会に正副委員長で出席したいと思いますが、御異議ありませんか。

〔「意義なし」と呼ぶ者あり〕

○岡田将和委員長 御異議なしと認め、さよう決定いたしました。

なお、調査実施の決定をいただきましたので、議長宛てに委員の派遣承認要求書を提出いたします。

————— ◇ —————

○岡田将和委員長 次に、その他に入ります。

何かございますか。

○はたの昭彦委員 委員会の進め方についてなんですが、委員会の進行は委員長に一任されてるというわけなので、だから、冒頭、白石委員の発言を委員長認めたわけですけども、ただ、内容を聞くと、報告事項に沿った発言内容だったわけですから、そういう意味では、私は、あれは委員会の報告の中で質疑すべきだったと思うし、報告事項にないことであれば、その他で質疑できるわけですから、それについては、是非、委員長の方で判断をして、適切に運営していただきたいと思うので、要望します。

○岡田将和委員長 他にございますか。

様々な委員からいろいろと意見がありました。やはり地下鉄8号線の件に関しましても、議会軽視という言葉がありましたが、ここにおられる新しい委員の皆さんもおります。その後ろには足立区民がいると思うのですね。その足立区民を軽視してるのではないかということを、報告事項の前にお話したいということがありました。

この特別委員会も、ただの形式ばった委員会ではなく、二元代表制の一翼を担う、住民を代表した委員会であるということを執行機関の皆さんに御認識いただいて、本日は長時間にわたりましたが、委員会の閉会をしたいと思います。

お疲れさまでございました。ありがとうございました。

午後12時41分閉会