- 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7年3月14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

○杉本ゆう委員長 それでは、定刻前ですがおそろいですので、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。

————— ◇ —————

○杉本ゆう委員長 初めに、記録署名員の指名を行います。たがた委員、市川委員、よろしく願いたします。

————— ◇ —————

○杉本ゆう委員長 それでは、陳情の審査に移ります。

(1) 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、

(2) 6受理番号5 地域住民の足を守るための陳情、(3) 6受理番号6 足立区の公共交通の充実を求める陳情、以上3件を一括議題とします。前回は継続審査であります。

最初に、6受理番号6の陳情について追加署名の提出がありましたので区議会事務局次長から報告をお願いいたします。

○区議会事務局次長 6受理番号6の陳情につきましては、2月13日付で455名、3月12日付で280名の追加署名の提出があり、合計で7,779名になりましたので御報告いたします。

○杉本ゆう委員長 ありがとうございます。

また、報告事項の③から⑨が本陳情と関連しておりますので、併せて報告をお願いいたします。

執行機関お願いします。

○交通対策担当部長 おはようございます。よろしく願いたします。

それでは、報告資料14ページをお願いいたします。

足立区地域公共交通計画の策定状況でございま

す。

1番のところでパブリックコメントを実施いたしました。1月14日から2月14日までの1か月間、意見の提出が475件、313名の方から頂いております。

下の方へ進んでいただきまして、4番のところで、区の考え方等につきましては16ページ以降に掲載させていただいております。

また、同じような内容で、5番のところで計画への主な反映内容についても表に記載させていただいているところでございます。

15ページで2番のところで、第4回活性化協議会の開催ということで、来週になりますけれども3月18日に活性化協議会を開催する予定でございます。

更に3番のところで、今後のスケジュールでございますが、第4回の活性化協議会に今回修正をしました内容につきまして計画を出しまして、議決されましたら速やかに公表するように考えております。令和7年度から、しっかり事業をやりたいというふうに考えております。

お進みいただきまして、29ページをお願いいたします。

足立区デマンドタクシー「足タク」の本格運行についてでございます。

こちら、令和6年6月から実施させていただいておりました実証実験につきましては3月末までということで、4月1日より本格運行ということで考えております。

1番、利用者登録数は1,607名、これは1月10日時点で、昨日時点で1,658名になっているところでございます。

2番で利用状況でございますが、下の方にグラフがございますが、12月に少し気温が下がってきて寒くなって、出る機会が減ったのかなということで少し下がっている状況ではございますが、変わらず利用いただいている状況でございます。

- 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。

だというような状況で準備はしているところでございます。

また、(2)のところでは、サポート制度の中で、1人を運ぶのに目安として1,500円ぐらいというようなことで掲載させていただいているところでございまして、今回の常東地区の場合をそこに当てはめてみた場合の収支を掲載させていただいているところでございます。1日に30件程度の利用があった場合でも、まだ収入が足りない状況で、その場合には、月当たりですと28万円ほどの運賃外の収入で、協賛金等なんですけれども、そうしたものがあれば1,500円が達成できるというような状況ですので、そこは、ちょっとこれから地域の皆さんとも協力しながら、協賛金についても準備を進めていこう、すぐにはなかなか難しいところなんですけれども、進めていこうというふうに考えているところでございます。

お進みいただきまして、4番のところでは予定を掲載させていただいておりますけれども、7月頃の実証実験開始ということで考えております。35ページにスケジュールを掲載させていただいているところでございます。

36ページへお進みください。

花畑地区における地域内交通の検討状況についてでございます。こちらにつきましても、常東地区同様で掲載させていただいております。

花畑地区の運行計画については記載のとおりでございます。こちらは定時・定路線ということで、バスのような運行で、まず7月下旬ぐらいから同じように週3日からスタートということで考えているところでございます。運賃は100円ということで考えております。

こちらにつきまして、一つ皆様に進捗の御報告なんですけれども、地域の皆様と検討を進めておりまして、その中で、またちょっと週3日の曜日ですとか、それから運賃のことですとか、あと、運行の時間ですとか、最終的な部分でもう少し

検討しようよというような話をいただいておりますので、これにつきましては、その期間を設けますと、若干、7月後半というよりも2か月程度は少し後ろへ遅れるかなというふうに今考えているところでございます。

進んでいただきまして、同じように運行経費、収支予測について掲載させていただいております。運行経費につきましては、表を御覧いただきますと、実験前の準備経費として100万円、ランニングコストとして340万円、ごめんなさい、これ、合計のところ370万円と書いてあるんですけども、440万円の誤りでございます。大変申し訳ございません。

それから、2番のところは、同じように1,500円を達成するための状況ということで、ランニングコストとして340万円掛かった場合に、1日20人が利用したらどうなるのかということで、これもやっぱり少し不足するような状況がございまして、15万円ほどの不足でございまして、こちらの場合につきましては、25人から30人ぐらいの利用者があれば、今のこの運行の計画に対してでは1,500円ぐらいになるような状況でございます。

花畑地区の取組状況についても同じように掲載させていただいております。地元の説明会を2月6日に実施させていただきました。また、同じような内容で3月1日土曜日にも、やはり50人ぐらいの方が御参加いただきまして、桜花住区で実施させていただいたところでございます。

今後の予定でございますけれども、先ほど申し上げましたとおり、実証実験開始が7月頃ということについては、2か月ちょっと後ろにいくかなということ考えているところでございます。

お進みいただきまして、41ページでございます。

他区のデマンドタクシー実証実験等の視察結果についてでございます。こちらにつきましては、

- 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。

近隣の区で実施されているデマンド交通あるいは自動運転を視察してまいりましたので、その結果を報告させていただきます。

視察先としては、練馬区、それから台東区、それから大田区は自動運転のバスを視察してまいりました。

次のページの42ページに表がございまして、そちらを御覧いただければというふうに思います。一番左側のところは、足立区の常東地区のデマンドタクシーを参考に載せさせていただいております。

練馬区、台東区のデマンドタクシーも、AIということで同じようなシステムで動いております。ただ、練馬区、台東区のお話を伺ってきたんですけども、両区とも、その地区で今すぐにデマンドタクシーを実施しなければということではなくて、これから先、10年、20年先の公共交通を考えていくための計画づくりのための実証だということで、データをまず取りたいというようなことで実施されているというような状況でございました。

大田区につきましては自動運転でございまして、こちらはレベル2から始まっているんですけども、レベル4を目指すということで、大田区の市街地を走るようなところで運行されておまして、最大速度も35kmまで出ていて、バスとしては普通な感じに乗車できるような状況ではございました。

○杉本ゆう委員長 北綾瀬も、スマートサービスまでお願いします。

○交通対策担当部長 大変申し訳ございません。恐れ入ります、43ページでございます。

北綾瀬駅前交通広場へのバス路線の乗り入れ予定についてでございます。

こちら、6月下旬の北綾瀬駅前交通広場完成に伴いまして、バスの乗り入れの予定でございます。1番のところでも乗り入れ予定の路線を記載させて

いただいております。新規の路線についても1路線、便数は少ないんですけども予定をしております。

あと、3番のところでも、竹17と記載させていただいておりますのは、今検討を進めている状況でございまして、6月末の運行スタートの1か月後ぐらいまでには運行できるということで準備をしているものでございます。

次のページのところに路線図を掲載させていただいておりますので、参照いただければというふうに考えます。

それから、45ページでございまして。

先ほど少し申し上げました東京都スマートサービス実装促進プロジェクトの取組についてということでございます。

こちら、まず私どもとしては、コミュニティバス「はるかぜ」の7路線の共同事業で、遅延が発生していたりとか、それからやっぱりダイヤによって乗っている・乗っていないの時間帯と、あと、運転士の休憩時間の確保といろいろ課題を抱えておりました。また、先ほども「足タク」を御案内させていただきましても、精算事務等でやっぱり負担が出ているというような、そういう課題が二つございました。それらにつきまして、この東京都スマートサービス実装というプログラムで2番のところでもございますけれども、東京都が、この真ん中のスマートサービス実装促進事業者ですか、eicon（イーコン）ということなんですけれども、そちらに委託を出して、そこで、足立区みたいにそういう課題がある自治体や、あるいは会社、そうしたものの募集をされて、一方で、そういう課題を解決してくれるスタートアップありませんかということでお声掛けをいただいてマッチングをすると、そういった流れの中でお話をいただいていたところでございます。

東京都の方で300万円を出して、残りの部分について区の方で負担が出てくるというようなも

- 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。

のでございます。

46ページにこれまでの経過等も書かせていただいているんですけども、昨年の10月からお話が始まりまして、2月までのところで事業者がほぼほぼ、この相手方とだったら進められるかというところまでは来ているところでございます。

これにつきましては、本定例会の最終日に補正予算でまたお願いするという形で、ちょっと準備をさせていただいているところでございます。よろしくお願いたします。

○杉本ゆう委員長 ありがとうございます。

それでは質疑に入ります。

何か質疑ありませんか。

○市川おさと委員 まず、他区で実施している実証実験の概要というのがあるんですけども、この練馬区の乗合型デマンドタクシー、私も乗ってきました。

その前に、区の長澤部長たちも現地に行ったということなんですけれども、まず、どのような印象を持ったのかお聞かせください。

○交通対策担当部長 私、練馬区役所の方でお話を伺って、実際にはちょっと乗ってないんですけども、申し訳ございません。いろいろとお話は伺えたところでございます。

○市川おさと委員 お話を伺ったということで、中身を全然言わないので、どんな話を聞いた、どんな思いを持ったのかが全然分からないから、それを聞かせてください。

○交通対策担当部長 先ほど少し御案内させていただいたんですけども、練馬区の中では少し空白の地域ということであったところについて、このデマンド型を入れてみて、皆さん方が利用がどうかということを集中的に確認してみようということでやっていらっしゃいました。ですので、この表をちょっと御覧いただきますと、運行も毎日ですし、昼間の時間なんですけれども利用できるように形になっておりますので、そうですね、そ

の中で実際の、しっかり、どういう人が利用いただくかというデータを取りたいというような意向でございました。

○市川おさと委員 多分、部長が行ったその後だと思うんですけども、2月6日に私も家内と二人で行ってまいりました。何で行ったかという、新聞で見て、車椅子でも乗れるよとはっきり書いてあったので、どんなものかなと思って行ったんです。

平日の午後2時だったんですけども、乗ったら僕と家内の二人だけだったんです。車種はノアなんです。ノアの1個前のエスクエアというもので、ノアなんだけれども、後ろからスロープが出て、運転士が乗せてくれるという、そういう車だったんです。これは事業者が持っている車を使っているということで、運転士は4人いるんだそうです。4人いて、4人でぐるぐる1台の車を回すという、そういう形だったんです。

エスクエアというのは、ノアというのは御案内のとおり5ナンバーで小さい車なので、3ナンバーよりも小さい車で、少なくとも僕らの車椅子だと全然問題なく乗れたし、家内も乗れたし、ほかにも何人も乗れるというそういう形だったので、足立区でも買う際にはこういった車というのも非常にいいのかなと。実際に車を見てないということなのでちょっとあれなんですけれども、よかったなというふうに思いました。

それで、何で行ったかという、さっきも言っただけなんですけれども、新聞で車椅子でも通れますよとはっきり書いてあったから、だから行ったんです。書いてなければ行きません、分からないから。面倒くさいから行かないんですけども、乗れるとはっきり書いてあったから、それで行ったという、そういう話があり、それが一つと、もう一つは、大田区の自動運転バス、これはティアフォー製のミニバス2.0というものなんですけれども、これは車椅子でも乗れるという、そういうことでよ

- 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。

ろしいんですね。

- 交通対策担当部長 車椅子にも対応できるということ聞いております。
- 市川おさと委員 というのは、自動運転の車というのは、あちらこちらで実証実験をやっているんだけど、私の知る限りでは車椅子は乗れないというのがかなり多いです。かなり多いので、それが僕らの仲間内でもちょっと憤りと呼んでいるという部分がありますので、足立区でも導入する際には、当然こういった、全ての人が使えるという、そういう形で検討してもらいたいなど、やるとしたら思うんですけども、いかがですか。
- 交通対策担当部長 私どもとしましてはバリアフリーというのは基本だというふうに考えておりますので、その辺につきましては、もう先行してこういう事例もございますので、やっていきたいというふうに考えます。
- 市川おさと委員 それから、常東地区における「チョイソコ」の話なんですけれども、これはジャパントクシーを使って車椅子も乗車可と説明にはっきり書いてあります。はっきり書いてあるんですけども、やはり一般の人にも伝える、地域の人に今度新しくこういうシステムが始まりますよというチラシとかリーフレットを必ず配るはずなんです。その表紙にはっきりと、車椅子の人が乗っている、乗せるところのイラストなり写真なりを必ず載せてないと伝わらないですから、議員に説明する書類のときにははっきり書いてあっても、区民は見てないからこんなもの、区民に分かるように、地域の人に分かるようにするためには表紙というのがすごく大事。この間もちょっと予算特別委員会でも言いましたけれども、表紙はすごく大事ですから、表紙にはっきりと、イラストなり写真なりでそういう形のものを描いてもらえば、地域の人にもよく分かりますから。
- そのところはちょっと検討してもらいたいです、いかがですか。

- 交通対策担当部長 よく分かるように工夫したいというふうに考えています。
- 市川おさと委員 それから、花畑地区における実証実験ですけれども、当初は、実証実験中は車椅子は使えない、事業者が持っている車両を使うということ聞いていますが、それでよろしいですね。
- 交通対策担当部長 市川委員おっしゃるとおりでございます。
- 市川おさと委員 実証実験ということで私そんなに厳しく言わないけれども、そうだとしたら、この車両は実証実験中は車椅子の方はそのままは乗れないよと、車椅子を使っている人でも歩ける人もいるからそういう人は使えるんでしょうけれども、そうじゃない僕みたいな車椅子に乗りっ放しの人については、実証実験中は使えないということは、さっきも言ったように、地域の人への配り物、パンフレットとかリーフレットとかチラシの中にもはっきり、ぱっと見て分かるような形で記載してもらいたいと思うんですが、いかがですか。
- 交通対策担当部長 今、市川委員がおっしゃっていただいたとおりで書かせていただきたいと思います。
- 杉本ゆう委員長 よろしいですか。
- ほかに。
- ぬかが和子委員 私も何点かお伺いします。
- 一つは、「チョイソコ」、常東地区と花畑地区の実証実験についてなんですけれども、検討状況についてなんですけれども、両方とも関係者に話を聞いてきたんですけれども、一つ共通していることがあって、やはり実証実験が半年では短過ぎるということなんです。
- 花畑でいうと、先ほど少し延びるという可能性が出て、少し逆にほっとしたんですけれども、何しろ7月に始まって、1日6便しかなくて、しかも昼間の時間しか出さない、暑い時期ですよ。そ

- 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。

うすると、そこからの半年のデータで決めていくというのは非常に無理があるということで、しかも、両方とも関係者、当事者からそういう声が出ていると聞いたんですけれども。

いわゆる検証運行、実証実験の半年という期間については、必要に応じて延ばしていくということになるのでしょうか。

○交通対策担当部長 実証の中では、いろいろとやっぱり御意見だったりとか、結果として利用があまり進まなかったりとかということだと改善を必要としますので、そういったことについて更に検証を進めていくということでは、延ばすということも必要になってくると思います。

○ぬかが和子委員 それから、先ほど、今後変更も少し検討していくんだという話もありましたけれども、先ほど市川委員も言われていた練馬区とか台東区とか、こちらでいくとデータを取るためだと言いながらも毎日なわけです。

それが、2か月後は週3回に増やしますとかなんだという話はあるにしても、やっぱり週に3日とか、週の半分走ってないというのはどうなのかという声も非常に多いんじゃないかと思うんですが、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 確かに最初から準備をすることで利用が多くなるということもあるのかなとは思いますが、花畑につきましてもブンブン号でのデータもございますので、そうしたところから照らし合わせると、そこまでの利用が急に多いというようなことはちょっとなかなか考えづらい状況でございますので、そこでは、週3日あるいは4日ということでスタートさせていただいて、次をまた見ていくというふうにやらせていただければというふうに考えているところでございます。

○ぬかが和子委員 つまり、今、週3日ないし4日とおっしゃったけれども、当初、今までの説明の中では週3日というところで、ぱしっと切られていたけれども、今後の調整という中で、そういう

ところについて検討するというのでよろしいんでしょうか。

○交通対策担当部長 正に今、そうした状況で皆さんでお話をいただいております。そこにタクシー事業者もちょっと参加いただいて、事業者としても可能かどうかということも含めて話をさせていただいておりますので、そこでは、できること・できないことというのはお話に出ておりますので、協議を進めたいというふうに考えます。

○ぬかが和子委員 それから、運行時間についても、当初は3時とか言っていたけれども、夏の暑い時期に3時までの間に、買物だって少し涼しくなってから行きたいというのが圧倒的だという話もある中で、また、これは花畑住区センターのイベントのお知らせですけれども、3時までだと、このイベントを使ったら乗れないという中で、少し延ばすということになっていくのでしょうか。

○交通対策担当部長 今、花畑ところにつきましては、花畑から北へ向かって出る便については3時三十何分というのが最後に予定をしておりますので、そのところも意見を聞いておりますので、考慮していこうということでは準備しております。

○ぬかが和子委員 要は、事業者とも三者でしっかりと話し合いながら、先ほど話し合いをされたという話を言われていましたし、私もその話聞きましたけれども、その中で、やはり可能な限り、そういうニーズに応えるようにしていただきたいと思いますというふうに思っています。

それと、もう一つ非常に強く出ていたのが、結局、定時運行だけれども6人しか乗れないわけですよね。そうすると、乗り切れない場合はどうするかという質問が出たときに、当初、ここに出ている説明会の中では、乗り切れない場合は次を待ってもらいたいという回答をされていたと。だけれども、次を待ってもらいたいというのは、次が10分後、15分後に来るならいいんです、でも、1日6便だと1時間後ですよね。ましてや暑い時

- 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。

間帯、スタート時点で、暑い時間帯に乗り切れなかったらどうするんだという声が非常に強いというふうに思うんですけども。

その辺についても、是非今後、相談しながら検討していただきたいと思っているんですが、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 そうですね、そこの朝の時間帯、特に病院等へ行かれる方が多いかと思うので、そこで乗り切れないということにならないようにということで、走らせ方を工夫したりとかで、朝については8時、8時半、9時ということで30分置きに出せるように今はしてはいるところでございます。

しかしながら、おっしゃるところの乗り切れなかったらというのはやっぱりあるもので、それについて、車両が準備できる、別に、タクシー事業者が持っていらっしゃる車じゃなくて準備できないかということは今ちょっと検討はしております。

○ぬかが和子委員 是非、当事者の事業者、それから協議会、地域の方と、とにかく、今ちゃんと話し合いをしてくださっているという話も聞いたので、しっかりやっていただきたい。その声を大事にすることが、本当に、いわゆる地域交通が成功するかどうかということにつながるわけです。

私、代表質問で申し上げたけれども、みんなの交通となることが、みんなで頑張っつくり上げた、「チョイソコ」も同じだと思うんですけども、みんなで作った交通なんだという意識が持てるような話し合いができるかどうかというのが、非常に成功の鍵になると。だから、そういうことでやってほしいというのが1点なんです。

その上で考えると、いろいろ事前に、それに携わる職員の体制はどうなのと。新年度から1人増やすという話を聞いたんですけども、まずは実証実験でも2路線やるわけですよ。それから、「はるかぜ3号」とか「はるかぜ10号」とか廃止したところについても新年度着手していこうと、

検討に着手していこうという議論があるわけです。そうすると、非常に職員の数が少ないんじゃないかと、職員の数が少ないと十分な体制が取れないんじゃないかと。

だから、これは必要に応じて職員も充実するような方向性を持っていただきたいと思っているんですが、どうでしょうか。

○都市建設部長 職員の定数のことについては今ここで増やすとは申し上げにくいのですが、ただ、当然、丁寧にやっていくとなればマンパワーは必要ですので、政策経営課の方とも相談しながら、動きを見ながら適宜対応していきたいと思っております。

○交通対策担当部長 少し補足になるんですけども、なかなか職員でできない部分は、外部への委託も含めて協力してもらおうと考えております。

○ぬかが和子委員 本当に、岐阜市の教訓から見たときにも、職員の方が地域の中にしっかり入り込んで、そういう中で一緒につくり上げていく、自分のまちの何々さんだというぐらいの意識を持って、職員の方と一体感を持ってやっていったというのが非常に大事で、そうなる、だからといって特定の職員だけを過重負担にしちゃいけないわけだし。でも、今でも仕事量が多いと私は思っているんです。ですから、そこはしっかり政策経営課サイドとも検討していただきたいというふうに思います。

それから、廃止された「はるかぜ3号」のところについては、予算委員会の中でも質疑がありましたけれども、地域の方々の話し合いも始めたりと。また、予算委員会の質疑の中では、やはり廃止した当時は共同運行という枠組みがなかった中で、国際興業はどうしてももう存続できない、お金を出しても存続できない、だけれども、ほかの事業者だったら存続できるんじゃないか、当たってほしいということが予算委員会の中で質疑されて、それに対して、それぞれ共同運行も含めて経営改革をしている途上なので、折を見ていろいろ

- 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。

話をしていくという答弁をされているんです。

是非、それは本当に地域の願いなので、しっかりそこをやっていっていただきたいと思っているんですが、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 今の「はるかぜ」の件なんですけれども、やはり共同運行をしている事業者、私、話をしております。しかし、やっぱり同じようなお答えの状況でございますので、これはちょっと引き続きやらせていただければというふうに考えているところでございます。

○ぬかが和子委員 それから、北綾瀬駅前交通広場の整備に伴う周辺バス路線の再編案と書かれていて、先ほど御報告いただいて、新規路線と書いてあるから本当に新規路線ができるのかなと思っていたら、大谷田方面を通過して北綾瀬に乗り入れる路線というのが、これ、ほかの路線もそうなんですけれども、便数が極少となっていると。極少というのが1日に1便ないし2便、車庫へ戻るついでに寄ってあげましょうという。

足立区の公共サービス水準の考え方からいったら、1日1便もないようなバス路線というのは、事実上バス路線がないのと同じですよ。その辺どうお考えですか。

○交通対策担当部長 ないわけではないんですけれども、葛飾営業所の方がそこを運行していただくというんですか、六木から綾瀬に行っているとか、亀有に行っている便もそうなんですけれども、そうした関係の中で、車庫へ戻るときを一旦、そこはまずやろうということに入れていただいたところではございます。

○ぬかが和子委員 違うの、私が聞いたのは、だって公共交通のサービス水準をつくったときに、10便以下というのはサービス水準が低いとか、そういうレベル分けをしたわけでしょう、1日15便でしたか。

つまり、1時間に1便どころじゃない1日1便というのは、足立区の仕分からいったらほとんど

ないのと同じような低い水準ということになるんじゃないかと聞いているんですけれども。

○交通対策担当部長 その点は、ぬかが委員おっしゃるとおりでございます。

○ぬかが和子委員 新規と言っていて1日1便はないだろうと思っていて、これも確かにいろいろな事情があるのも分かるんですけども、しっかり事業者にもお願いもしていただきたいというふうに思っているんですが、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 ほかの皆様からもそうしたお声を頂いているところでもございます。飯塚橋を渡って向こう側からということでもあるので、逆に北綾瀬のアプローチということでも利用できないかという話もございますので、そこは東武鉄道にもちょっとお話は継続してしていきたいというふうに思います。

○杉本ゆう委員長 よろしいですか。

ほかに。

○たがた直昭委員 私、「足タク」でお願いしたいと思えます。

まず、本格運行がいよいよ4月1日からということで、今まではずっと実証実験を実施したんですけれども、いよいよ地域においては4月1日ということなんですけれども、この辺の周知方法についてはいかがですか。

○交通対策担当部長 町会・自治会を通じて、ニュース等を出させていただいているところです。あと、ホームページ等をやらせていただいています。

○たがた直昭委員 本当に町会・自治会の協力があってこそ今回の経緯だと思いますので、その辺よろしくお願ひしたいと思います。

あと、今回、事業の見直しということで、新たに子育て世代への割引券の交付ということでもあります。これについては、今までどちらかという高齢者の方が多く利用されていた中で、今回、若い方にも利用していただくということなんですけれども。

- 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。

まず、割引券についての交付の方法というのは、
 どのような形でやられているんですか。

○交通対策担当部長 そうですね、こちらの資料の
 ところで、オンラインでの申請をいただく、ある
 いは区の窓口でもいいんですけども、そういっ
 たところで受付をさせていただいて、うちの方か
 ら送付させていただくというような形を取ってお
 ります。

○たがた直昭委員 ちょっと確認なんですけれども、
 中学生以下のお子さんの保護者を対象にというこ
 となんですけれども、現実的にはその保護者が、
 うち中学生以下がいるから欲しいですと言えば、
 そういう形で頂けるということの解釈でよろしい
 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 3月3日現在で8セットという
 ことで、これはもう当然これからだと思ってい
 ますけれども、これに対して、こういうことをやっ
 ているよという周知方法がすごく大事だと思うん
 です。単なる、区でやっていますといたって保護
 者の人たちが知らなくちゃいけないし、それを知
 っていればリピーターとかいろいろなるんですけ
 れども。

その辺の周知に対しては、どのように考えてい
 ますか。

○交通対策担当部長 今、少ないことをどうするか
 というところで検討しているところなんですけれ
 ども。今ちょっと声があったんですけども、学校
 の子どもたち、あるいは親の方が皆さん見られる
 C 4 t hというのがありますよね。ヘルメットの
 周知だったりとかにも利用させていただいたん
 ですけども、その辺等もできないか、ちょっと検
 討させていただきます。

○たがた直昭委員 すごく大事なことだと思います
 ので、当然スーパーとか住区センターはスポット
 になっておりますので、この辺何かしらの検討を

お願いしたいと思います。

ちなみに、目標はどのぐらいと考えているん
 ですか。

○交通対策担当部長 なかなか、もともとの利用も
 少ない状況の中でございますので、そうですね、
 今全体が1日12件とか10件超ぐらいですので、
 その中の例えば3割ぐらいの人が利用いただける
 よう、一般の方が、利用いただけるようになれば
 などは思っているところではございますけれども。

○たがた直昭委員 是非幅広くやっていただきたい
 と思いますので、よろしくお願ひしたいと思いま
 す。

あと、もう1点なんですけれども。指標が四つ
 出ているかと思うんですけども、ちょっと確認
 したいんですけども。指標3のところ、バス
 事業者からは、バス利用者は減少傾向であること
 やというふうに書いてあるんですけども、これ
 は、「足タク」の利用者がいるからバスの利用者
 が減少したということではないですよ。

○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 分かりました。1日の利用が1
 2件程度ということなんですけれども。

あと、もう1点が、「足タク」の運行計画が拡
 大する場合、要は、私、この間の予算特別委員
 会でも、是非、舎人団地等とも声を聞いていただ
 いて、拡大をしたいということなんですけれども、
 そういう意味の拡大という意味で捉えてよろしい
 ですか。

○交通対策担当部長 そうですね、バス事業者とし
 ての懸念ということでは、タクシーを利用する人
 が増えることはやっぱり自分たちとしては懸念し
 ているという状況でございますので。

今、「足タク」は範囲の中だけでやらせていた
 だいておりますので、その範囲の周辺として整合
 性が取れるようなところの地区を入れていくとい
 うことについては、検討すべきかなというふう

- 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。

考えているところではございます。

○たがた直昭委員 分かりました。是非しっかり声を聞いていただいて、検討していただきたいと思えます。

最後に1点、タクシー事業者あつての今回本格運行となるんですけれども、今4社ということがありますけれども、裏を返せば、当然4社以外にも他のタクシー業者がいますよね。こういう人たちに對して、「足タク」をやることによって、こういう方々、事業者は影響を受けているか受けてないか、ちょっとそれだけ最後に確認をさせてください。

○交通対策担当部長 また事業者にお声掛けをさせていただいている中では、特にそうしたことのお話はいただいておりますので、バス同様、自分たちのお客さんが持っていかれたとか、そうした状況までは全然出ていないというふうに認識しております。

○杉本ゆう委員長 よろしいですか。

○長井まさのり委員 私も端的に、ちょっと伺わせていただきます。

北綾瀬駅前交通広場へのバス路線の乗り入れ予定ということで、予算特別委員会でも伺わせていただきましたけれども、これまで要望を重ねてきた六町駅から北綾瀬駅を結ぶ路線について、竹17系統の路線の延伸となり評価するものでございますけれども。

令和7年夏以降に交通広場へ乗り入れ予定とありますが、先ほど、6月の開業から1か月ぐらいいかなとおっしゃっていましたが、時期としてはおよそどのぐらいでしょうか。

○交通対策担当部長 今、長井委員おっしゃっていただいたようなところで、大体1か月遅れぐらいになるかというふうに見ているところではございます。

○長井まさのり委員 分かりました。

運輸局の認可はすぐ下りる、延伸ですからね、

と思いますけれども、全体で大体何本ぐらい通るんでしょうか。

○交通対策担当部長 今現在は竹の塚と六町の間を結んでいるもの、往復だと90便ぐらいございます。しかし、六町まで延ばすものについては、基本的には商業施設がオープンしている時間帯とかということで考えていらっしゃるの、まだちょっと便数については出ておりませんので、出次第、皆様に御報告させていただきたいと思えます。

○長井まさのり委員 分かりました。商業施設がオープンすれば、六町から北綾瀬に向かって商業施設に行かれる方も大変多く予想されますので、そうした人の流れを見て、また増便についても検討していただきたいと思えます。

また、この別紙にありますけれども、当初は環七を通るルートと聞いています。また、六町加平橋を通るこの点線のルート、こちらも将来的な経路変更と記載がありますけれども、6月の「ららテラス」開業を踏まえて、将来的な経路変更というのはいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 実は、こちらの検討に当たりましたが、長井委員おっしゃっていただいたとおりで、ちょうど六町加平橋を渡って川の手通りですか、綾瀬警察署のところまでというのは、そのところがバスが通ってない部分もございまして、新規ということでは検討しておりました。

ただ、商業施設ができたときに、川の手通り側も渋滞が発生するのではないかというような状況もちょっと見込まれる中でございまして、まず環七を通るルートで一旦は運行を開始しようということで考えているところでございます。将来的には検討していくということで考えております。

○長井まさのり委員 バス路線が通ってないルートもありますので、そうした地域の声もしっかり聞いていただきながら、また当然、開業当初は混雑も入り口付近で予想されますので、しっかりまたそうした状況も踏まえてお願いしたいと思えます。

- 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。

また、この経路変更については、経路の延伸で
すか、地域の方々への周知についてはいかがでし
ょうか。

○交通対策担当部長 路線上のバス停等には、決ま
り次第そうしたものの掲示をさせていただこうと
思っております。また、区のホームページ等でも
そういう周知が図れるところでは、あとSNSで
すか、そういったものを使って、しっかりやって
いきたいというふうに考えております。

○長井まさのり委員 是非お願いいたします。

今後、六町駅も商業施設も、将来的に開業の方
向で今話が進んでいるところがございますけれど
も、様々な課題はあるにせよ、六町と北綾瀬の商
業施設を結ぶこのバス路線というのは大変重要な
路線の一つと考えておりますので、今後ともどう
かよろしくをお願いいたします。

終わります。

○吉田こうじ委員 私も端的に、花畑の件でお伺い
いたします。

ちょっと残念な御報告だったんですけども。
地域の皆さんが御心配になるのも、これは当然の
話だと思うんです。ブンブン号のデータを見れば、
ブンブン号どおりに乗る方が決まっていけば、乗
り残しになってしまうようなことはあまり心配は
ないのかなというのは漠然とは分かるんですけれ
ども、ただ、地域の方というのは、今回はサポー
ト制度という形の中で協議会をつくっていただい
て、皆さんボランティアで責任を持って一生懸命、
地域のためにとやっていただいている方たち
が、万万が一、そこで熱中症だとかそういう方
が出たときに、どう責任を取っていったらいいの
かということをご心配なさっていることは、
これは当然なのかなというふうには思います。

そういう中で、例えば今後、交通導入サポート
制度を足立区の中でほかに広げていくという、そ
ういう方向性の中で、この花畑のやり方というの
は非常に、私は一つの大きなキーポイントになる

んじゃないかなというふうにも思っています。

1点お聞きしたかったんですけども、交通導
入サポート制度を、今回の花畑の場合は地域の協
議会の皆さん、タクシー事業者、それから区、こ
の三者で協定を結んでスタートしようという、協
定というのはこの三者で行われるという認識でよ
ろしいのでしょうか。

○交通対策担当部長 吉田委員おっしゃるとおりで
ございます。

○吉田こうじ委員 千住の常東地区に関しては、協
議会とタクシー事業者になるのか、仕組み全体を
考えていらっしゃる事業者と区というのか、どう
いう形での協定になるのでしょうか。

○交通対策担当部長 常東地区につきましては、足
立区と、それからタクシー事業者、今回3社に協
力いただきますので、この3社、それから地元地
域の住民の皆さんの代表の方、あと、システムが
入っておりますので、アイシンという会社なんで
すけれどもシステムの会社で交わすような形にな
ります。

○吉田こうじ委員 ということは、導入サポート制
度は、進めていく中で関わってくださるそれで
で、皆さんで協定を結んでいくという形になっ
ていくものだと思います。

それで、実証実験に行くまでに、例えば今回、
花畑の場合は、陸運局とか運輸局やなんかの申請
も必要になると思うんですけども、その申請と、
それから活性化協議会というのをよく伺います、
今回の計画の中にもあったんですけども、この
活性化協議会というのは、規定の中では、協議会
で協議が調った事項については協議会の構成員は
その協議結果を尊重しなければならないとなっ
ているんですけども、必ず活性化協議会も経なけ
ればいけないということなんでしょうか。

○交通対策担当部長 国の法律の中で、活性化協議
会を置きなさい、活性化協議会で運賃ですとか経
路ですとかそうした議論をした上で運輸局へ届け

- 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。

ることを求めているという状況でございます。

絶対ということじゃないのかもしれないんですけども、まずそこを通していくことで、運輸局として受け付けてもらえるというような状況で聞いているところでございます。

○吉田こうじ委員 これは、どのぐらいのスパンで開かれるものなのかを教えてください。

○交通対策担当部長 活性化協議会の中で、運賃ですとか、今回のような新しく実証実験をやるといったものについての確認につきましては、まず、今回はたまたま3月に活性化協議会の本会ですか、もあるので、そこの前段で、運賃部会という形で開こうということで準備をしているんですけども、それが一つ先になってしまうという場合には、運賃部会をまず別で開いて、本会へ報告するという流れになろうかというふうに考えております。都度、来ていただくような形にはなろうかと思えます。

○吉田こうじ委員 分かりました。議会の報告、委員会の報告もあつたりとか、活性化協議会があつたりとか、あと様々な、陸運局とかそういうところの申請があつたりとかということで、例えば一つ修正を加えたとしても、結構な時間は取られてしまうんだというのが実感としてあります。

それで、今回なぜ2か月も延びちゃうのかなというのをちょっと伺いたくて、今の質問をさせていただいたところだったんですけども。本当に困っているから、この制度をやりたいわけなんです。本当に困っているのはどなたかというのは、やっぱり花畑七丁目、八丁目の桑袋団地とかで、階段の下までしか降りられない、自転車でも自分で病院に行けない、買物に行けない、そういう方たちが、100円でスーパーまで行ける、100円で次のバスに乗り換えられるところまで行けるというのが一番のスタート地点だったと思うんです。

そういう意味では、1日でも早く、伊藤委員が

まず走らせようよという話を毎回されるんですけども、地域の皆さんの御心配があつて、それでもやっぱり、そこをきちっとゆっくり話し合っていこうよということも大事は大事なんですけれども、やはり今日もあしたも、そういうことで困っていらっしゃる方がいらっしゃるということは、私は少し考えていただきたいというのが一つあります。

あと、もう一つは、本当にそのバスを利用する方の意見を聞けるような場を、区でセッティングしてあげるべきじゃないかなというふうにも思います。今までの説明会というのは、どこの地域の方も皆さんウエルカムで、新しい交通の仕組みに対しての意見を聞く場というのは私は必要だと思うので、そういうやり方もありだったと思うんですけども、ここまで来たんだつたらば、例えば、桑袋団地の集会室でやるだとか、それから、★★団地の集会室でやるだとか、地域の町会の会館を介してやるだとか、具体的にこの交通を使うであろうという方は是非御意見をお聞かせくださいという方法もあるんじゃないでしょうかというのを、そういうことって、地域で一つの物事をつくり上げようとしている、地域の皆さんの協議会ではなかなか分からない部分がいっぱいあると思うんです。その辺の知見は区がいっぱい持っているわけですから、その辺はそういうふうにするという点もありますよね、こういうふうにするという点もありますよねとかという、そういうサポートをしていただきたいというのが、本当はこの交通導入サポート制度なんじゃないかなと思うんですけども。

そういう意味で、本当に使いたいと思っていらっしゃる方の意見を聞けるように、もう1回持っていていただくというのも一つなのかなと思うんですけども、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 昨年の3月にブンブン号が終わった後ということで、終わる前からなんですけ

- 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。

れども、一昨年、もう一つ前の12月ぐらいから地元説明会等やらせていただいて、こういう形で小さなことを考えましょうということでお話をさせてさせていただいております。その中では、花畑の主に東側の方の町会・自治会の会長方に御尽力いただいて、我々と検討を進めさせていただいてきたところがございます。当然、町会・自治会の皆さんですので、地域が、どういう方たちが困っているかということはよく把握していただいているところかと思っておりますので、そういった御意見を伺いながら一緒にやらせていただいてきたところなんですけれども。

また一方で、先ほど吉田委員もおっしゃっていただきましたけれども、他の地域にお住まいの方たちにもやっぱり情報がちょっと不足していたという点では、そうした地域の説明をやってもらいたいということで、年が明けてからになるんですけども何回か実施させていただいて、御意見が出てるところが現状としてございますので、そこは、やっぱり我々もこの経験を生かしながら、本当に必要としている方々に利用いただけるような形というのを、毎回思い起こしながらというんですか、そこに立ち返りながら、しっかり進めていきたいというふうには考えております。

○吉田こうじ委員 是非よろしく願います。

あと、少し余計なお金は掛かるかもしれないんですけども、夏場だとかそういうときは、乗ろうが乗るまいが、タクシー会社が1台、ワゴン車を動かす、後ろにもう1台タクシーを走らせるとか、万が一ワゴン車に乗れなかったら、その後ろのタクシーに乗っていただくというようなことを、例えば一月やってみるだとか、そういうことをやって、やっぱり後ろのタクシー要らないよねというのを分かっていた上でじゃないと、皆さんやっぱり心配だと思んです。そのぐらいのこともやってもいいんじゃないかなという気はするんですけども、これは今どうこうというよりも、

そんなことも検討事項に入れていただければなどというふうに思います。

何としてでも成功させていかないと、今後の足立区の新しいサポート制度というのが、私は花畑を成功させられるかどうかというのが、本当に地域の皆さんを中心として進めていけるかどうかという試金石にもなっていくとも思いますので、その辺、延ばすと、延びていくということであれば、また意見をしっかり聞きながら、また事業者も含めて三方よしになっていかなきゃいけないと思いますので、そういう意味では、またじっくりと、その辺もしっかりとこちら側でも作戦を練って、地域の皆さんとしっかりとお話し合いができるような材料もそろえた上で進めていただきたいというふうにも思いますけれども、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 吉田委員おっしゃっていただいたとおりで、私もそうやって思っているところがございます。

ブンブン号がスタートしたときの検討は、令和元年の12月からやっています。もう令和7年になりますので、そんな中で取り組ませていただいている交通でございますので、是非皆さんに利用いただけるような形でやらせていただきたいと思っております。

○吉田こうじ委員 本当に、制度、物事をつくり上げていくというのは、生みの努力というのはすごく大変で、やっていることに対して批判するのは意外と簡単なんですけれども、何も無いところからつくり上げていくということを地域の方が一生懸命やっただけでいるわけですので、そこを是非とも、今後とも私たちもしっかり応援させていただきながら頑張りたいと思いますので、よろしく願います。

○杉本ゆう委員長 ほかに。

○伊藤のぶゆき委員 吉田委員が私の思っていることもしゃべってくれたんですけども。とにかく走り出すことが決まって、ちょっと花畑が2か月

- 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。

遅れるということですが、個人的に北綾瀬駅からディズニーランドのバスが出ないのが少し残念なんですけれども。

陳情自体が足立区内の交通の充実ということだと思っただけなんですけれども、要するに、バスが走らなくなってきた移動ができなくなったところから話が始まっていると思っただけなんですけれども、多分「はるかぜ7号」が3月に終了しますよね、西新井から六木の、そうすると、2号が通っておりますけれども、案外、六木の3丁目とか神明の1丁目、3丁目、神明南とかは結構バス路線が走ってないんです。

そうなってくると、先ほどたがた委員もおっしゃっていましたが、もし、「足タク」が今回本格的に運行されるようになってきて、タクシー会社の営業的に大きな問題がないという話があったとなると、ちょっとこの地域に対しても何か考えていただきたいと思っただけなんですけれども、いかがですか。

- 交通対策担当部長 3月で、東武バスの関係で、そのほかにも幾つかの路線が終わる予定もございます。そうしたところ、私たちもしっかり捉えていかなければいけないと思っただけなんですので、そういう点では、今実証実験ということで、これから始まる花畑・常東についてもモデルということで実際やっていくということでもございますし、その状況は状況として見ながら、次の地区のお話もやっぱり伺っていく必要もあるかと思っただけなんですので、そこはしっかり取組としてはやらせていただきたいと思っただけなんです。
- 伊藤のぶゆき委員 是非お願いします。3月に廃止になってしまいますので、また移動するのが大変になってきてしまうと思っただけなんですので、なるべく早急に、地域の方々にどういった方法がいいのか。「足タク」なのか「チョイソコ」なのか、花畑方式なのか分からないですけども。
あと、もう1点、「足タク」の方で、これはほど

こまでできるかという提案の話なんですけれども、要するに、今後、実証実験をするのに対して、ふと思っただけなんですけれども、大人料金と子ども料金があるじゃないですか。子ども料金というのは、多分小学生ぐらいまでは子ども料金なのかな、電車とかバスとか。中学生になると急に大人料金になるじゃないですか。もし実証実験を今後していったら、子ども料金は取らないであげてもいいんじゃないかなと思っただけなんです。

要は、前から言っているように、僕、シルバーパスというのは高齢者の方々から見ればいい制度なのかもしれないんですけども、それというのは結構大きな弊害であって、高齢者の方々はもちろん現役世代で働いていただいて、年金を頂いて今生活をしていただいている、それはもちろん感謝なきやいけないことなんですけれども、ある程度収入があるわけです。その収入の多寡によって払う金額というのは変わってくるんだと思っただけなんですけれども、子ども自体は別に収入ないわけなんです。なのに中学生になったら急に大人料金を取られるし、小学1年生なんて未就学児とそんなに変わらない中で、小学1年生、2年生の子どもを連れてきた親が、大体自転車に乗っちゃうんだらうけれども、足立区、もう子ども料金、全てのバス会社にとって面倒を見てあげてもいいんじゃないかなと思っただけなんです。

例えば小学生が100円だとするのであれば、1万人乗ったって100万円じゃないですか。でも、小さなお子さんがいるお父さんとかお母さんが、子どもがただだったらバスに乗ってみようとか、小学生がただだったらバスで移動してみようという発想になってきたときに、前から言っているように、バスに乗る癖ではないんですけども、選択肢の中に自転車のほかにバスという考えが出てくると思っただけなんです。

なので、子ども料金というものの定義というのが、どこで、世の中で決まっているのかちよっ

- 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。

と私分らないんですけれども、急に中学生になると大人料金になるし、小学生になると子ども料金で100円取られるというのが、何かいろいろな政策をやっていくのも当然大事なんですけれども、案外ここに目を当てて、補助金ではないですけれども、子どもを産んでほしい増やしてほしいという話になるのであれば、収入のない小学生・中学生、高校生までいくとバイトもするのかもしれないけれども、小・中学生ぐらいまでは足立区が子ども料金の面倒を見てあげてもいいんじゃないのかなと思うんですけれども。いかがでしょうかという、なかなか難しいことなんでしょうけれども、そうすると、みんな結構バスに乗るんじゃないのかなと思うんです。お金が掛かるから自転車で行っちゃいますけれども、みんな、小学生・中学生なんて自転車に乗りますけれども。

案外、よく考えてみたら、子ども料金というのは何というところに結構ぶつかってくるというか、それに関してどうですか。

- 交通対策担当部長 公共の乗り物としては、今伊藤委員おっしゃっていただいたような状況かと思えます。私どもも、「足タク」については中学生以下は保護者と一緒に乗ってくださいという形です。基本はお金を取らない、高校生以上を取るといような形になっております。

ただ、この先となりましたときに、例えば「はるかぜ」に、共同事業をやっているの、そこは無料という形にということで乗れるのかもしれないんですけれども、今、「はるかぜ」も結構、昼間の時間、高齢者で混雑しているような状況もございまして、無料ということじゃなくて、パスを買ってもらうというんですか、シルバーパスも年間で1,000円は払っていただいているという状況もありますので、何かそういうことで、無料ではなくてちゃんとパスを購入して乗っていただいているという形があるといいのかなとは思いますが、ちょっと、実現す

るかどうかは検討が必要だと思いますけれども。

- 伊藤のぶゆき委員 実現するかどうかあれですけれども、結構画期的なんじゃないかなと思うんです。足立区は小学校・中学校はバスがただですなんていったら、多分全国的に広がっていく話になるんじゃないのかなと。それがどれだけのお金が掛かるか分からないですけれども、二番煎じじゃなくて、足立区はそれだけ、要するに大人の移動もそうですけれども子どもの移動にも、要するに交通安全対策をしているわけだから、だからバスがただなんだという選択肢が入れば親たちだって、バスに乗って行きなさいよとなるし、自転車止めて駐輪場で幾ら払うという話になるのであれば、バスだったらただだから駅までバスで行ってみればとか。

そんなに金額は掛からないとは思っているので、これ、結構検討する余地はあるんじゃないのかなと思うんですけれども。とにかく小学生から100円取るって何だと、考えてみたら何で100円取るんだかと思ってきて。すみません。

- 交通対策担当部長 今いろいろ御意見をいただいたところですが、1点、私ちょっと先ほど申し上げなかったんですけれども、「はるかぜ」の場合には区も共同事業という形で参画しているんですけれども、民間のバス事業者、あるいは都営バスだったりとかが区内でたくさん走っている状況がございまして、自分のうちの近くは東武バスだとかそういったところの路線でも使えるよということになると、そこについては運賃の負担を区がしっかり全部していくという形になろうかと思っておりますので、そのあたりのこともやっぱり考える必要はあるのかなとは思っております。
- 伊藤のぶゆき委員 もちろんです、もちろんです。区が全部負担すべきなんです。小学校・中学校、IC化か何かにしてカードを渡してあげて、ピッピッと通れば全部集計できてくるんだから、そこ

- 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。

でやってあげてもいいのかなと。

とにかく、子ども対策をしていって、これからどんどん人口が、去年だって100万人近く減ってしまっていることを考えたときに、足立区がこれだけ子どもにも優しくしているんですよ、移動しやすいまちになるんですよというふうに。なかなかむちゃなことを言っているのかもしれないけれども、でも、検討する余地は実はあるのかなと。

「足タク」に補助金が何百万円、年間で1,000万円掛かりますとあって、1,000万円、1000円でやったら10万人乗れるんだから、逆に既存の今あるものを活用してもらって、乗る癖を付けてもらってれば悪くない話なのかなということなので。

これ以上、なかなか答弁難しいと思いますけれども、結構画期的なことじゃないのかなと思うので、是非、頭の片隅というか、検討材料にしていただければと思います。

○市川おさと委員 今の件で、無料化で聞いたことがあったので、今ちょっと簡単に検索したら、幾つかの自治体ではもう実験的にやっているんだよね。神戸でも何年前にやったことがあって、仙台でもあるのかな。やっちはいるので、ただ、その後の話は聞かないので、どうも何かいろいろあるのかなという気はするので、興味があったら、伊藤委員、是非視察にでも行って聞いてください。

○杉本ゆう委員長 ほかに質疑ありますか。

○土屋のりこ委員 陳情の審査ということなので、5受理番号38のグリーンスローモビリティなんですけれども、今回の総務委員会に「足立区第2期SDGs未来都市計画（案）2025～2027」という報告が出まして、これを見ていたら、23ページのところで、「新たな価値を生み出す、環境にも配慮した事業の展開、エコで快適な移動手段グリーンスローモビリティの導入」とタイトルがあるんです。

足立区いよいよ導入するのかなと思って期待して

見たら、綾瀬駅と北綾瀬駅のイベントでグリーンスローモビリティを試験的に走行させると、まちのにぎわい創出に資するか検討するというところで、指標、ゴール、ターゲット番号ということで、2027年現在の駅の平均乗降者数を指標として事業を見るということ、評価するというところで書かれているんですけども、これについて少し説明していただけないでしょうか。

○交通対策担当部長 こちらの計画は、政策の方で出された中に掲載されているところで、申し訳ございません、細かい部分ちょっと……。

○土屋のりこ委員 事前に担当課の方に聞いたら、これの担当は交通対策担当課だということで★★、いかがなんでしょうか。

○副区長 当時つくったときに、SDGs未来都市を目指すに当たって、やっぱりそういったエコな環境を目指すということで、綾瀬から北綾瀬ということ提案をさせていただきました。実験的に「しょうぶまつり」のときにやってみたんですが、実際やっぱり道路上を走るということ自体がなかなか綾瀬から北綾瀬の中で難しいのではないかとということで、実現には至ってないというのが実態でございます。

○土屋のりこ委員 第1期計画のときに実現に至っていないというふうな結論に至ったということであれば、第2期計画ということで、内閣府のモデル事業ですよ、内閣府の評価委員と今の計画案について3月末まで正にすり合わせているという、検討しているという今現在進行形の状況なわけで。これからの、2027年までの計画の中に試験的に走行させるというものがあるということは、やっぱりやる意思があるんじゃないかということで、文脈としては捉えますよね。

それについて、ここでは、グリーンスローモビリティの早期実現を求める陳情ということですので、第1期のときに難しいという結論に一旦はなったのかもしれないですけども、せつかく第2

- 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。

期の中にも試験的に走行させるという文章を載せているわけですから、これからも走行をどうしたからできるのかということで、実際に道を走る、公園の中をちょろちょろするだけじゃなくて実際に走ってみるということを検討すべきじゃないかと思うんですけども、どうでしょうか。

○都市建設部長 この議論、とても大切なところなんですけど、そもそもの話をするのが、グリーンスローモビリティで全ての交通を賄うという話なのか、それとも新たな交通手段として、選択肢の一つとしてグリーンスローモビリティを入れた方がいいのかという、この出発点が違ってしまうとなかなか難しいと思います。

地方の自治体でも、グリーンスローモビリティの導入実績がたくさんありますので、それが足立区にすんなりはまれば当然いいと思いますし、ただ、都市部とまた地方では道路環境も違いますし、僅か20kmの低速で走っていくこと自体が、そもそも足立区の交通環境に馴染むかということもありますので、区として交通を総合的に見たときに、グリーンスローモビリティを否定しているわけでは全くないんですが、本当に実態に合わせたときに何がいいのかということ、是非、委員の皆さんとも議論させていただく中で、これが選択肢として一番いいですよという話に持っていくことが一番大切なんじゃないかなと思います。

ですので、もともとSDGs未来都市計画にそのことが書いてありますが、書いてあったことを私も否定するわけでは全くありませんので、そういう意味では実現の可能性については、今回の陳情も含めて、引き続き検討すべき内容じゃないかと思います。

○土屋のりこ委員 そういうことであれば、これ、内閣府に対して出しているわけですよ。足立区はこうすることでSDGs未来都市計画をやっていくと、貧困の連鎖解消に向けた都市型モデルを構築するという一環として、指標まで設けてグリ

ーンスローモビリティを導入と挙げちゃっているわけですから。これ、横連携ができてないのかもしれないですけども、しっかりそこを取っていただいで。言っちゃっている以上、やらなかったら粉飾決算じゃないんですか。公がそんなことを内閣府に対してやるというのは、ちょっと問題じゃないかと思うんですけども。何か、やる気がなかったら、無理でした、できませんでしたという文書であれば、頑張ったけれども無理だったねで済むんですけども、これからの計画ということなんですけども、そういうことじゃよくないんじゃないかと。

政策経営課と検討すべきなのかもしれないですけども、これ、発行しているのは足立区ですから、私ではないですよ。どうなんですか、そのあたり。どうこれは結論というか……。

○副区長 2027年までという計画の中で検討させていただきます。ただ、今のグリーンスローモビリティなのか、無人の実験のバスなのかということも含め、実は無人の方もやっていってはどうかということは今検討していますので、その辺も含めて考えたいと思います。

○土屋のりこ委員 分かりました。無人走行も含めて検討するというので副区長からいただきましたので、検討して進めていただきたいと要望して、終わります。

○加地まさなお委員 まさか、私もグリーンスローモビリティの質問をしようとしていたので、最高のスルーパスを頂いたので、得点したいなというふうに思っているんですが。

先日、厚生委員会がありまして、そこで、セーフティーネットあだちが、今度、学びピア21に移転します、それを厚生委員会の中で考えていたときに、すごく広くもなるのでいい話だなというふうに思っています。その中で、移転の理由が、相談しやすい支援拠点の整備、利用者の混乱や負担軽減というのをまずは目指しているというところ

- 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。

るので、それに対して質問させていただいたんです。今は区役所でやっています。今度、学びピア21になります。皆さん多分御存じだと思うんですが、学びピア21は駅からアクセスが悪いんです。北千住駅から歩くと結構ある。ただ、歩けなくもない。例えば区役所の方から来るんだとしたら、バスはあるんです。北千住からあるのかというところ「ばるかぜ5号」というのがあります。ただ、★★するんです、北千住で。ちょっと遠回りになっちゃうんです。だったら歩こうかなというふうに思ってしまうなと思ったんです。さっきのセーフティネットあだちというのは正にひきこもりの理解と支援を進めていく非常に重要なものなので、ここで、学びピア21もそうですが、活用をしっかりしていただきたいんですが、今のバスの問題、あと、駐車場の問題、56台ぐらいだというふうに聞いています。現状今使っている方がいる、これから来ていただくために増やしていくといった場合に駐車場が足りるのか。そもそも、ひきこもりのことに関して来ていただく方が、遠回りしてコミュニティバスに乗って行くと考えたら、来やすいのかと。負担が増えているんじゃないかというところで、私考えたのが、陳情に今日あるグリーンスローモビリティじゃないかというところで。

まず、お聞きしたいのが、地域内交通導入サポート制度の中にグリーンスローモビリティというのが入っていると思うんです。その、協議会で話し合うと思うんですが、足立区の方から住民の皆様はどういった形で、例えばこういうグリーンスローモビリティもありますよという提案をしているのかなというのを、まずお聞かせください。

- 交通対策担当部長 サポート制度のお話の中では、やらせていただいております。いろいろな種類がありますよという中の一つとして。
- 加地まさなお委員 その中で、住民の皆さんはグリーンスローモビリティに対してどういうふうに捉えている、どういう声があるのかなというのは、

あれば。

○交通対策担当部長 皆さん方、ゴルフ場のカートというふうにして、私、例として御説明差し上げるんですけども、なかなかどういふものかというのを、乗ったこともないというので分かりづらいつらいのかなとは思っております。

○加地まさなお委員 だとしたら、今のを聞いて、土屋委員の話じゃないですけども、足立区としてもやるというふうに言っていて、提案をして、住民の方がそれを理解できてないとすると、それはしっかりと説明ができてないんじゃないかなというふうに思いますが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 ちょっとその点については、サポート制度を紹介していく中でもう少し分かりやすいものにしていく必要があろうかと思っております。

それから、やはりグリーンスローモビリティの場合には、どうしても20km以下の走行ということになりますので、地域の方が選択される時に、そこにお金を払って、運行ということになれば二種免許を持った方に運転してもらわなくてはというふうにもなりますので、なかなか選択肢に今のところはちょっと挙がりづらい状況ではございます。

○加地まさなお委員 ありがとうございます。

そこで、提案があるんですが、正に千住は、千住宿400年、100年に一度のイベント、予算特別委員会の委員の皆さんがおっしゃっていました。本当にそのとおりだと思います。その中で、北千住、学びピア21に行くまでは細い道が結構あるんです。そんなに車の交通量が多くない道があります。広い商店街もあります。北千住の駅から学びピア21に行くまでというのは、実は今その路線がないです。そこにグリーンスローモビリティというのを入れるということは、まずは、セーフティネットあだちのひきこもりの理解と支援に対してのアクセスにもなります。それと同時に、今言った開宿400年、千住宿の400年のイベ

- 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。

ント、これはイベントとしても十分にプロモーションになると思うんです。走る場所としても、そんなに距離もないですし、例えば観光協会の方とか商工会の方とかと、イベントの一環として、まずは1回走らせてみようよというふうにやってみるというのは、先ほど都市建設部長がおっしゃっていたように、どこでやるべきかという、なかなかやっぱり20kmは難しいんです。

ただ、やっぱりグリーンスローモビリティは可能性としてやってみる、これはすごく必要なんじゃないかなというふうに思います。なぜ私そういうふうに思うかというと、台東区上野、私、国立博物館に行くのが好きなんです、行ったときに、ちょうど実証実験をやっていたんです、グリーンスローモビリティ。めちゃくちゃ乗りたかったんですけども定員いっぱいでは乗れないということもあって、これ結構乗るんだな。なので、やっぱりどこかきっかけというのは必要だと、伊藤委員の話じゃなくても、やっぱりきっかけとして何か始めるには、この100年に一度のイベント、そしてセーフティネットの学びピア21の利活用、アクセスも、これもう全部、★★じゃないかなと思うんですが、どうでしょうか。

- 交通対策担当部長 まず、400年を周知とか千住に来ていただく方を乗せるという目的になるのか、あるいは最初にお話をいただいていたように、ひきこもりの方の学びピア21までの足として活用するのかということで、そこを、やっぱり運行する主体が変わってくるのかなというふうにも考えておりますので、どういった形ができるのかということは、少し整理をさせていただければというふうには考えます。
- 加地まさなお委員 ありがとうございます。400年のイベントとして考えた場合に、十分に、まず商工会の皆さんとか観光協会の皆さんと話していただければ、これはプロモーションには最適です。ラッピングもしようと思えばできますし、な

おかつアクセスにもなりますし、これは是非検討していただきたいというふうに要望させていただきます。すみません、ちょっと長くなったんですが。

それと同時に、陳情の方、もう一方に行かせていただきます。

陳情で、小さい交通を求めていくという中で、ライドシェアに対して懸念点がある、今回の住民の皆さんの声の中でも、二種免許がない、やっぱり怖いんだよという声があるんですが、前回の委員会で聞かせていただいたんですが、地域内交通サポート制度の場合は、タクシー業者を主体にするというふうに聞いています。

その中で、今、外国籍の方のドライバーというのが実は緩和されて、できるようになっています。これについて、足立区は、バス会社、タクシー事業者で既に外国籍の方のドライバーというのはいて、実際に走っているのかというのは確認されていますでしょうか。

- 交通対策担当部長 バス会社はちょっと確認する中ではいっしょになかったんですけども、タクシーの方は、加地委員おっしゃるように、ライドシェアのところに参加されている方で外国の方もいっしょというふうな話も聞きます。また、運転が好きで、二種免許を取りたいというふうなことで勉強されている方もいっしょというふうに聞いております。
- 加地まさなお委員 ありがとうございます。私は、運転手不足というのが正に全国的な課題だと思いますので、皆さん乗りたい方がいっしょれば乗るといいと思うんですが、やっぱり文化の違いとか、習慣の違いとか、言葉の壁とか、きっといろいろあると思います。偏見にはならなくても、やはり今まで使ってなかったら、住民の皆さんも外国籍の方は大丈夫かなとなったりすると思うんです。その辺は、事業者はどういった感じで、今現状何人いるのかとか常に情報を共有して

- 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。

いただいて、ヒアリングをしていただきたいと思いますので、要望させていただきます。

それで、ライドシェアなんですけれども、これは二種免許がないと危険だということなんです、二種免許というのは何なのかなというのを調べました。そのときに、基本的には乗客を安全に降りさせるといふ、実際の運転の練習をするのは分かりました。あとは基本的には変わりません。大体、普通免許を持っていたら、25万円ぐらい持っていれば取ることもできるというのが分かりました。

ここで考えたいのが、今回の足立区の問題は、高齢者が増えていく、多分どこの区よりも増えていく。そして、今回、住民の声を聞かせていただくと、ほとんどがやっぱり小さい交通です。これ、今の地域内交通導入サポート制度で実際に全てを賄っていけるのかなという、私は何回も、去年の委員会から言わせていただいておりますが、問題は運転手不足なんです。

運転手不足というのは解決されているんでしょうか、タクシー事業者含めて。

- 交通対策担当部長 タクシー事業者も、タクシーの利用が増えているということで、やはり運転手は不足しているということで聞いております。
- 加地まさなお委員 その際に、また同じ問題に突き当たると私は思うんです。特に足立区は高齢者が多い、地域の本当に小さい交通が増えていく、地域内交通導入サポート、先ほども、今回のタクシー事業者の小さい7人しか乗れないもので本当にできるのかと。去年も私提案させていただきましたが、区から10人乗れる大型のワンボックスカーを、高齢者の方はシルバーカーをもうしているんです。シルバーカーも自分で乗せて、乗りたい方が乗れるようにするには、最低限10人ぐらいの大型のワンボックスカーを区が提供しますよという提案をするのも必要なんじゃないかなというふうに思います。

併せて問題が、話がそれていますが、ドライバー不足なんです。私が去年から提案させていただいているのは、皆はんが不安になるのは、何か犯罪に巻き込まれたり、事故に巻き込まれたりということなんです、既にもう23区ではライドシェア始まっています。そこで安全運行管理をしているのはタクシー事業者なんです、安全運行管理の中にあるのが、もちろん事故歴とか違反歴とかそういうのをちゃんと調べています。それを調べた上で、ちゃんと車両のメンテナンスもするというところをやっている、実はそんなに不安じゃないです。ただ、二種免許持っていません。二種免許持ってない、だったら何が必要なのと、うタクシー事業者の状態を調べたら、今大体タクシードライバーの平均年齢が60歳ぐらいです。定年が65歳です。タクシードライバー以外は大体70歳で定年です。そこで考えなきゃいけないのは、事故がタクシードライバーあるのかなと思うと、実は年間で1万件ぐらいやっぱり事故があります。二種免許を持っているから事故が起きないかという、そうではないです。先ほども言わせていただきましたが、海外での事故の発生率を調べていくと、事業者側の運行管理の問題なんです。そこに不備があった場合に、かなりの事故が起きています。

ということは、今できると、ドライバー不足もあるという中で、私は、これから考えなきゃいけないのはドライバー不足なので、今団塊の世代と言われている方の中でも後期の方、大体今65歳から75歳の間に入るんです。退職して時間が空いています。そういった方に、地域のサポート制度、交通を一緒に担ってくださいというような提案を区がしていくべきなんじゃないかなというふうに思うんですが、いかがでしょうか。

- 交通対策担当部長 一旦は、サポート制度の中では、今、花畑ではタクシー事業者、あるいは常東もそうです、同じようにタクシー事業者というこ

- 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。

とで協力いただくという中でやらせていただいております。ですので、それ以外のところでの、いろいろな方策、やり方が出てくるので、これからはなるかと思うんですけれども、そういう中では、やっぱり運転手がいなくてという中ではどうしようかという、加地委員おっしゃるようなところの検討も必要かなと思います。

そこと、やっぱり利用される方々の安全を確保できていることが確認されればということだと思いますので。

- 加地まさなお委員 すみません、長くなって申し訳ないんですが、なぜ65歳から75歳かという、この年齢層、定年退職の後に時間に余裕があって、厚生労働省の2023年の調査ですと、約60%の人が地域活動に参加したいと回答しているんです。実際に地域活動に参加されている方は20%ぐらいなんです。きっかけがないんですよ。参加の仕方が分からないんです。そのきっかけにもなりますし、顔の見えるドライバーですし、ちゃんと事故歴とか違反歴も調べられます。そういった中で皆さん安心ができる、そして、その方に、普通のお給料の半分でもいいんです、何かインセンティブを与えてあげれば、その方たちは地域貢献をしながら地域と関わって、今日本全体で問題になっている自治会とか町会の希薄化にも一定の答えになるんじゃないかなと。

地域の交通から自治会をもう1回つくり直して、町会がまた広がって、今後、お祭りも駄目なんだよということも、それちょっと一緒にやろうよというふうになると思うんです。そういったことも含めて検討していただきたいと思うんですが、いかがでしょうか。

- 交通対策担当部長 ちょっと1点、先ほどの私のお答えの中に、補足みたいな形になるんですけれども、タクシードライバー様、個人でやられている方もいらっしゃると思うんですけれども、そして会社でやられた方も会社を辞められて退職さ

れた方ということで、個人ですね、そうした方が地域の交通を担う場合に、例えば区外、そちらの方にお金を支払う、あるいは利用いただく方からお金を取って運行するという形になると認可がやっぱり必要になってきますので、認可を必要とする運行をする場合には、事業者としての法人でないといけないというような条件がございます。ですので、もしかしたらNPOとかそういった形で組まれれば、そういったことが可能なのか、ちょっと確認してみないと分からないんですけれども、そういった手続を踏んでいく必要があるかなと思います。

いずれにしても、ちょっと確認をさせていただきたいと思います。

- 加地まさなお委員 分かりました。長くなりました。ありがとうございます。

私これを言わせていただいているのは、事故を起こさないためには、経験だと思うんです。70歳でもタクシードライバーやっていたら、普通にも私も運転しますが、やっぱり車というのは経験なんです。技術が伴うというのは、長年の運転の経験というのは非常に大切だと思うんです。60歳で定年退職となったタクシードライバーは、その後、委託とか契約社員になります。シフトが短くなるんです。フルタイムのシフトが組めなくなるんです。そういったところで、時間の余裕もできます。

そういった視点も持って、今のドライバー不足というのを足立区は解決して、皆さんが幾らでも乗れるように、いろいろな選択肢を増やしてほしいと私は常に思っていますので、是非検討していただきたいと思います。最後、いかがでしょうか。

- 交通対策担当部長 先ほどの件と重なりますけれども、そうしたことを確認もさせていただきますし、その上で検討したいというふうを考えます。
- 佐藤あい委員 私も少し、「足タク」の件です。

- 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。

まず、本格運行ということで、よかったなとっております。子育て世代へのチケット配布の件が、これからだなという周知の状況があったと思います。先ほどC4thもというようなお話がありましたけれども、やはり周知が重要かと思えます。

この地域の幼稚園、保育園等にお手紙の配布を行うとかということは難しいでしょうか。

○交通対策担当部長 すごくいい案だと思いますので、是非やらせていただきます。

○佐藤あい委員 是非よろしく願いいたします。

また、★★にも入っている子育てサロンですとか、そういったところでの周知ももちろんですけども、子育てサロン側の負担もあると思うんですけども、こちらで例えば配布の受付をしていただくとかというのを御協力いただけないのでしょうか。

○交通対策担当部長 一応、区に御依頼いただければ郵送する形になりますので、どういう形がいいのかはあるんですけども、中であつないでいただくとかということは可能かというふうに考えますので、検討します。

○佐藤あい委員 是非よろしく願いいたします。

一度使って便利だなということが分かると、今後より使っていただけるのかなと思います。また、「足タク」と違って、「チョイソコ」とか花畑に関しては、「足タク」ですと、たくさん使えば使うほどよいとかという話では、区にとって、使っていただけるのはもちろんよくて、ただ、使ってくれないと採算が合わないとかという話とはまた違うのが「足タク」だと思うんですが、「チョイソコ」ですとか花畑に関しては、やはりしっかり乗っていただく、利用していただくというところが必要になってくるんだと思うんですが。

「チョイソコ」、花畑に関して、実証実験を行っていくに当たっての成功との判断をしていく基準というのは、「足タク」のときにも提示されていたと思うんですけども、「チョイソコ」、花

畑に関しては、判断基準というのは設けられていないのでしょうか。

○交通対策担当部長 1人当たりの運送に掛かる費用1,500円というのを目安として今挙げさせていただいておりますので、そうしたところが一つ基準になってくるかなというふうに思います。ただ、この1,500円も仮置きさせていただいている状況というところでもございますので、昨今のいろいろなものの値上がりだったりとか、そういった中でございますので、なかなか事業者もちょっと厳しい状況もあるしということもあります。

ただ、それをクリアしていくためには、運賃収入というよりも、どちらかという利用者数だというふうな捉え方をさせていただいた方がいいかと思えます。

○佐藤あい委員 ありがとうございます。

その1,500円というところをクリアする・しないで、本格運行に行く・行かないを決めるわけではないということですかね。

○交通対策担当部長 おおむね1,500円というふうに今示させていただいております。その中では、当然、この委員会、議会でもお話をさせていただいて、目安の金額がこういうふうになりますということを皆さん方にも御了解いただいた上で、そうしたところで本格というようになろうかと思えます。

○佐藤あい委員 ありがとうございます。

こちらに関しては、1,500円が目安というところも含めたところは、各地域の皆様方にもきちんと周知をされているということでよろしいでしょうか。

○交通対策担当部長 花畑、常東ともに、皆さん方にもお話はしております。

○佐藤あい委員 ありがとうございます。やはりせっかく実証実験が始まってということになります。しっかりと地域の交通、本格運行に進めてい

- 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。

けるように促していくためにも、地域の皆さんと同じ方向を向いていく必要があると思いますので、ここはクリアをしたいというところの基準も明確に、皆さんと共有をしていただきながら進めていただきたいなと思います。

また、「チョイソコ」は広告だったり協賛を今後募っていくというところもあると思いますので、やはり周知というところはとても重要になってくると思います。そちらについても、地域の皆さんにしっかりと、盛り上げていくといいますか、区で盛り上げていくような動きをしていただきたいと思います。最後に、広告ですとか協賛に関してはいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 花畑もそうなんですけれども、特に常東は協賛金が必要なもとのスキームでもございますので、これについては、実証実験スタートはするんですけれども、その中でも、どういうふうな形で進めていくかということは、検討しながら進めていくということで考えているところでございます。

○佐藤あい委員 ありがとうございます。広告を出す側にちょっと立ったときに、実証実験ですごく短期となると、公告の期間というものすごく限られるので、出す側もどうなんだろうというところがあるのかなと思いますし、どの程度の効果があるのかというのも、すごく見えづらいので、すごく迷うという部分もあるなと思いました。

私も会社でバスに広告を出したことがあったんですけれども、ある程度の利用者がいるかとか、そういったところを広告を出す側は考えると思いますので、そういった意味では、実証実験中に広告等を出していただくという部分に関しては、より地域に近い会社の方がきっと出していただけるかなと、要は会社側が「チョイソコ」を応援したい、花畑の地域交通を応援したいという気持ちがあるというのが重要かなと思いますので、そういったところに対してのアプローチを、信用金庫と

かに御協力いただきながらなのかなと、地域の会社とつながりが強いと思いますので、そういったところにも御協力いただけたらいいのかなと思いますが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 特に常東地区については、そうかと思います。この件については、共済金が必要になってくるというような状況ではございますが、受け方であったりとかというのでもございますので、実証実験の段階で、まず最初6か月スタートするんですけれども、その中では、頂くというよりも、どういう事業者にお声掛けしようかとか、あるいは、今こういう新しい交通を始めたので、この先本格運行になるときは協賛金というのがこのぐらいになるので協力いただけないかということで話をしようということで、地元と相談しているところでございます。

その際に、地域の例えばお店であったりとかに対してお話をするときには、協賛いただいた方のステッカーを貼るとか、あと、お店の前にスポットを一つ設けるとか、そうしたことができないかというようなお話しはしているところでございます。

○佐藤あい委員 承知いたしました。是非、地域の商店の皆さんもしっかりと連携をしながら進めていただければと思います。

○杉本ゆう委員長 ほかに質疑ありますか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○杉本ゆう委員長 なしと認めます。

それでは、各会派の意見をお願いします。

毎回同じですけれども、三つの陳情について、それぞれ意見開陳をお願いいたします。

○伊藤のぶゆき委員 3件とも継続で。

○吉田こうじ委員 3件とも継続をお願いします。

○ぬかが和子委員 いろいろと質疑がありましたけれども、とりわけ花畑等の地域内交通の検討についての質疑の中で、例えば成功の判断基準うんぬんという話がありましたけれども、1年前、2年前とフェーズがもう変わっていて、結局、行政が

- 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。

支えながら地域を応援するんだと、そうしなければ公共交通は成り立たないということです、特に花畑地域の方々は、ブンブン号が本当に簡単に、よく会長が紙切れ一片でと言いますけれども、簡単に社会実験が止まってしまったと、中止になってしまう、中止というか廃止になってしまって、本格運行にいかなかったと、そういう思いを持っていて、だからこそ、何とかよりよい交通をという思いで本当に知恵を使っていると思うんです。そこをしっかりと酌んでいただいて、やはり前提として、この実証実験は、特にほかみたいにデータを取るための実証実験ではないわけですから、他の自治体みたいな。不便な地域をどう本格運行させるかという角度での実証実験ということを大前提として、しっかりやっていただきたいというふうに思います。

ほかの点についても本当に大事な課題だと思いますので、この3件とも採択を求めたいと思います。

○加地まさなお委員 いろいろと話させていただいて、検討してちょっと調べていただけたということなので、もう少し議論が必要だと思いますので、3件とも継続をお願いします。

○佐藤あい委員 3件とも継続をお願いします。

○土屋のりこ委員 5の38は、先ほど質疑したとおり早期に実現というか検討を、前に進めていただきたいということで、後押しする意味でも採択です。

6の5も採択で。

6の6に関してですけれども、本来、ここ特別委員会というか、陳情は、委員会の議論を交わす場ということで、是非、豊富に議論を交わしていきたいと思うところなので、少し意見を私も補足させていただければ、6の陳情の中で運転手不足ということで、先ほど加地委員からもありましたが、今実際にタクシー業界では、具合がいいところは新卒でどんどん入ってくると、私のパートナ

ーもタクシードライバーですけれども、月に五、六人は入ってくるというふうな、ドライバー不足というのが一辺で見えてはいけないことかなと思います。具合がよければ入ってくる、売上げがよければ、給料が稼げれば入ってくるということで、では、なぜ足立区で営業する車が少ないんだろうということが問題なんです。今は本当に物価高で、乗客不足だということが言われていて、12月に比べて1月でも乗客は8割、7割ぐらいに減っているという中なので、そういった労働実態であったり経営実態であったりというところを見ていただいて、この陳情の中にある運転手不足というところには私はちょっと賛同は致しかねる立場ではありますが、趣旨として、公共交通の充実を求めていくということは大事だと思いますので、これについても採択を求めます。

○市川おさと委員 三つとも継続。

○杉本ゆう委員長 これより採決いたします。

以上3件の陳情について、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]

○杉本ゆう委員長 挙手多数と認めます。それでは、この3件の陳情については継続審査といたします。それでは、以下の審査に直接担当でない執行機関の退席を認めます。

[執行機関一部退場]

————— ◇ —————

○杉本ゆう委員長 それでは次に、報告事項を議題といたします。

報告事項の①②を都市建設部長から、⑩を交通対策担当部長から、⑪を道路公園整備室長から報告を願います。

○都市建設部長 引き続きよろしくお願ひいたします。

報告資料2ページ、御覧いただけますでしょう

- 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。

シェアサイクル事業の本格実施移行についてでございます。

現在、令和2年1月から開始しておりますシェアサイクル事業でございますが、本年4月から本格移行を実施したいものの報告でございます。

移行の理由でございますが、数年経っております、かなり区民の片の利用者が多くなってございます。その中で、今後移行した事業者については、現在オープンストリート株式会社と実証実験を行っておりますが、新たに協定を結びます。また、他の事業者の参入を拒むものではございませんので、区の内容について合致するものにつきましては新たに事業協定を結んで協議する予定ですが、今のところは特にございません。

移行後の留意なんですけれども、引き続き区との共同事業として位置付けます。併せて、自転車の安全運転に関する普及・啓発等々、事業者と連携しながら自転車の利用促進に努めてまいりたいと思います。

3ページ、今後の展開でございますが、現在212か所を超えたステーションがありますけれども、利用者の要望や実績等を踏まえて、引き続きステーションを増加させていただきたいというふうに思っております。

以下、実証実験の概要については記載のとおりでございますが、繰り返しになりますが、自転車の安全運転に努めるよう引き続き対応してまいりたいと思います。

続きまして、7ページでございます。

足立区総合自転車対策業務委託（竹の塚・西新井地区）の公募型プロポーザルによる事業者の特定結果でございます。

こちらにつきましては、業務の内容が、中段に書いておりますが、自転車駐車場の運営をはじめ、放置自転車の撤去・移送業務等を総合的に委託するものでございます。なお、自転車駐車場運営業

務については12か所で、別添、別紙10ページから11ページに位置図を付けさせていただいております。

なお、特定した相手でございますが、足立区内の事業者であります株式会社ソーリンでございます。

続いて、8ページを御覧いただきたいんですが、今回申込み事業者、残念ながら1社でございました。

以下、提案価格、業務期間等については、記載のとおりでございます。なお、特定までの経過については表でまとめさせていただいております。

最後、9ページでございますが、今後のスケジュール、7月と今月に契約成立しまして、4月1日から業務を開始する予定でございます。

○交通対策担当部長 報告資料47ページをお願いいたします。

有楽町線（地下鉄8号線）の整備促進に向けた取組状況についてでございます。

8号線につきましては、国土交通大臣ですとか各県知事への要望書の提出等を実施してきているところでございます。

（1）で、茨城県の知事へは2月6日、埼玉県へは2月10日、それから国交大臣へは2月17日ということで実施させていただいております。

2番のところで、地域の機運醸成ということで、梅まつり、2月16日に行われました。そこに参加させていただいたところでございます。写真を掲載させていただいております。また、これからの予定になりますけれども、3月30日に葛西用水のさくらの通りで流し踊りを実施するというところで、参加させていただくような状況でございます。

○道路公園整備室長 それでは、報告資料49ページでございます。

綾瀬駅東口駅前交通広場の交通開放状況についての御報告でございます。

- 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。

5番1でございます。整備前の状況が左側の写真、右側の写真が整備後の状況でございます。

5番2は、中にごございます番号を付番をされており、これが50ページ、51ページの事業者等との意見交換の番号でございます。

50ページを御覧ください。

1番から5番まで、交通管理者ということで警察との意見交換でございます。1番から5番まで、警察と意見交換をしております。

今後の対応については、このように進めていきたいということで、案として挙げさせていただいているところでございます。

続きまして、51ページでございます。

(2)⑥でございます。交通広場の西側の歩道が、今のところ住友不動産のマンションの塀があるということで狭くなっており、11月以降には広くなるということで、状況を見ながら今後対応していくところでございます。

(3)7番、8番については、タクシープールの待機順等、タクシー業者とのやり取りを記載してございます。

○杉本ゆう委員長 何かありますか。

○長井まさのり委員 私1点だけ、地下鉄8号線について若干伺わせていただきます。

区は令和5年度から、八潮市以北の期成同盟会に加盟をして、これまで要望活動に取り組んできたかと思えます。昨年秋の総決起大会があったかと思えます。つくばエクスプレスの八潮駅への接続を想定した、八潮から野田市移管後、優先整備されるよう求める発言が同盟会の複数の首長からあり、また予算特別委員会の中でも質疑があったかと思えます。

この点について、区はどのように捉えているのか、副区長に伺います。

○副区長 予算特別委員会でも御質問いただきましたけれども、令和5年に期成同盟会に入会した理由というのは、もともと野田市の事務局の方で、

八潮までまずは完成させて、そこからTXに乗るといふようなことで、期成同盟会の方は議論されてきました。ところが、令和5年になって野田市の事務局が足立区に來まして、検証したところ、やはり足立区を通して亀有に行つて延ばす方が採算性があるということで、足立区も一緒になって運動を盛り上げてはどうかというお話でございました。

その後、更に茨城とか向こうの方が増えてきたり、あとは首長が代わつたり、事務局が代わつたりして、最近ちょっと私、期成同盟会と直接話をしてなかつたんですけども、何かどうも前の意向にまた戻つてきているのではないかなというよふな雰囲気を実は感じています。それで、近日中に野田市に訪問して、改めて方針を伺つて、足立区としては、地下鉄8号線は当然、都心から真つすぐ行くと、当然その方が採算性があるし、その方向でなければ足立区としてやはり態度を少し考え直さなければいけないんじゃないかというよふな申入れをさせていただこうかなと思つています。

○長井まさのり委員 分かりました。そうした採算性についてもしっかりと検討を進めていただいて、野田市についてもしっかりと確認を進めていただきたいと思つますけれども。

今後の地下鉄8号線の誘致活動を進めていく上で、答申があるかと思つます。その答申を踏まえて、どのようなスケジュールで進めていく予定なのか伺います。

○交通対策担当部長 スケジュール感が非常に重要になってくるかなというふうには考へております。前回の答申が平成28年、198号答申ということでござつますので、15年置きぐらひに出されるということになっておりますので、それからいきますと、次が令和13年というよふところが想定されます。

そんなに時間がない状況の中かというふうにも考へられますので、ここはやはり足立区としての

- 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。

調査委託だったりとか、そうした事業性の調査委託とかもやっていく必要があるし、また、地元の皆さんと機運を醸成していくということを見える形で進めていく必要がございますので、その準備を早急にやりたいというふうには考えております。

○長井まさのり委員 分かりました。区としての調査委託も含めて、しっかり準備を進めていただきたいと思いますけれども。

過日、大谷田公園で梅まつりがあって、8号線のPRブースを出展されたと思います。地域の関心の御様子はどうだったか伺います。

○交通対策担当部長 ちょうど中でプラレールという、お子さんたちは関心を持ってそこを見られている間に、お父さん、お母さん方にパネルを見ていただきながら、ちょっとクイズにもお答えしていただきながらやったんですけれども、やはり御存じない方が多いというのも私のちょっと率直な印象でございました。

そういうことでは、やはり皆さん方にもっともっと周知をしなければいけないというふうに感じたところでございます。

○長井まさのり委員 分かりました。コロナ前は、地域で促進大会をしっかり開催してきた経緯がございます。地元地域の機運醸成の意味からも、過去に実施していたような取組も必要ではないかと、様々な議員からそうした要望もございました。地域には、コロナ禍もあって、地下鉄8号線の構想を知らない方々も多くいらっしゃるかと思います。

予算特別委員会でも伺いましたが、今後、地域での促進大会、それについての区の今の姿勢、また進捗はどうか伺います。

○交通対策担当部長 昨年、最初の御質問のところで、期成同盟会でのそういった首長方の御意見があって、その後、私どももこちらに取りまして地元の町会長方ともちょっと相談をさせていただきました。それで、御意見を伺っていく中でも、やはり地元でやった方がいいよねというような御

意見を頂いております。

ちょうど年度が変わるこのタイミングではあるんですけども、これからになってしまうんですけども、準備を早急に進めさせていただきながら、できるところから、例えば子どもたちに未来の足立区の絵を描いてもらうですとか、そういったものだったり、地元の人たちと集まる機会を、どういう形でできるか分からないですけども、促進大会に近いものを、まず最初にやれないかなというふうなことで考えておりますので、そういう準備を進めた上で、例えば令和8年度からしっかり継続的にというような感じにしていきたいとは思っております。

○長井まさのり委員 分かりました。是非よろしく願いいたします。

地下鉄8号線、ニュースも発行していただいて、関連する60町会に配布していただいたと聞いております。また今後の取組についても定期的に発行していただいて、地域の方に周知していただきたいと思っておりますので、どうかよろしく願いいたします。要望で終わります。

○吉田こうじ委員 1点だけ、シェアサイクルの御報告を都市建設部長からいただいたんですけども、ちょっとその中で、ステーションについては目標にしていたところは超えたという御報告なんですけれども、今後も増やして欲しいというお言葉だったんですが、本格実施に向けての協定の中でいろいろ分析された結果とか残っているんですけども、この辺の分析というのは区でもされている内容なのか、それともこの事業者がされている内容を区で受けてという形なのか。

要は何を聞きたいかという、区に例えばそういう声 came ときに、事業者とそういう話をして、ステーションを区から要望して増やしていただくという方向性もできるのかどうかを、一つお聞きしたいのですが。

○交通対策課長 まず、ステーションのデータなん

- 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。

ですけれども、データにつきましては全部事業者から回ってきます。GPSで自転車に★★、どこからどこまでいたとか、利用がどのくらいだとかという実績が区に来て、区で分析といいますか確認しています。

あと、ステーションを今後増やすということですけれども、区の方でも、ステーションのいい候補地があったら、設置するのは業者なので、ここに設置してくださいという形で要望したりして、連携しながら増やしていております。

○都市建設部長 すみません、補足でございます。

実際の声として、例えば、実は土屋委員からも以前お話があったとおり、借りたはいいんですが返すところがパンパンで止められないという、そういうお声も頂いております。ですので、利用者の実態を捉えて、事業者と協力して増やす、とにかく増やしていかないと利用者が増えないということになりますので、そこは引き続き現事業者と協定の中で進めてまいります。

○吉田こうじ委員 正しくそういう声があったものですから、その辺はしなやかに、お声を聞けるように仕組みを組んでいただきたいということを要望しておきます。

あと、もう一つ、これはこれからの課題としてあるんですけれども、この間ちょっとあるニュースで、自転車のバッテリーから災害時にスマホのバッテリーに充電できるとか、あれだけのバッテリーがあるという使い勝手がいいんだというようなお話もありました。

その辺についてもちょっと研究していただきながら、協定をしっかり結んでいただける方向に、この文章だとそんな方向かなと思うんですけれども、いかがでしょうか。

○都市建設部長 今、吉田委員御指摘のあったとおり、本格実施前でしたので、あまり事業者に負担を掛けるようなことはできなかったんですが、本格実施でありますので、先ほど触れましたが、自

転車の交通安全のことと併せて、災害時に、例えばですが、バッテリーから充電できるであったりとか、もう少し言うと、災害時に職員がその自転車を使って現場に行けるとか、そういったことを幅広に、災害時の対応の件からも事業者と協議してまいります。

○吉田こうじ委員 区があまり予算を掛けないでもできる、満足度の高い事業ということで、そういう意味では、そういう部分で御協力していただけるようお願いするのもなかなか難しいかもしれないんですけれども、その辺、事業者にとっても無理のないような形で、逆に事業者にもウィン・ウィンになるような、そういう取組も含めて検討していただきながら、災害時にも御協力いただけるという方向性に持っていただきたいなというふうに思いますので、よろしく願います。

○伊藤のぶゆき委員 私は1点だけ訂正です。岡田委員にも言ったんですけれども、岡田委員が予算特別委員会で、何か伊藤委員が北の期成同盟じゃなくて南の方に加盟しようと言っていたんですけれども、私そんなこと一言も言っていませんので、これだけ訂正をさせていただかないと、何か私が言ったみたいになっていたもので、あれを聞いていてええっと思ったので。

私の願いは長井委員と一緒に、足立区が誘致促進大会をやって、期成同盟の方を招いて、足立区が先頭に立って誘致活動をしてもらいたいということで、先ほど答弁はいただきましたので、丁寧に進めていただければと思いますので、要望で構いません。

○杉本ゆう委員長 ほかにありますか。

○加地まさなお委員 私も1点だけ、シェアサイクルのデータを見て思ったのが、一番乗られているのが、日常的な生活圏内の移動に一番使われているというのが分かりました。併せて通勤です。

これ、確か是々非々の会派の方でも提案させていただいたと思うんですが、ごめんなさい、話が

- 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。

飛びますが、皆さんの意見の中に、スマホを使えない方に対してはどういった形で交通を提供するんだというのは、これは結構入っています、これはやっぱり考えなきゃいけないのかなと、やっぱり持ってない人は、これだけの人が日常生活の中で乗っているのに、そういう人は乗れないわけです。

高崎市の例、「高チャリ」というのを、高崎市は普通の電動じゃないですが、無料で自転車に乗れるように、100円を入れると鍵が外れて、戻ると鍵をステーションに戻せると。結構利用されていると。

やはり、スマホを持たない方を対象にして、そういう取組も取り入れていくべきなんじゃないかなと思うんですが、いかがでしょうか。

○都市建設部長 加地委員も御承知かと思いますが、シェアサイクルはスマホとひも付けになっている関係で、一切、盗まれたりとかそういう事件がないんですが、確かに加地委員おっしゃるとおり、通常のいわゆるガラケーであったりとか、そういうものでは予約ができませんので、確かに、どこまでできるかはあれですが、事業者と少し協議の上、何か工夫ができるものがあるのであれば是非お話しはしていきたいと思います。

○加地まさなお委員 ありがとうございます。実際、高崎市とかは見に行かれたりとかはされたのかな。「高チャリ」というのは非常に派手なやつなんですけど、ちゃんとヘルメットも付いています。(発言する者あり) ごめんなさい、説明が悪くて。高崎市には「高チャリ」というのが、無料で、役所とか駅から。ごめんなさいね、説明が悪くて、はしょってしまいました。

そういうのもやっぱり、スマホを持ってない方にも、これは福祉なので、交通というのは、全員の方が対等に受けられるというものが必要だと思いますので。高崎市の「高チャリ」というのもありますので、是非調べていただいて、ほかに

も全国的にいい事例があるかもしれませんので、是非調べていただいて、スマホを持たない、ガラケーの方も併せて使えるような移動の手段というのを是非つくっていただきたいと思いますが。

○交通対策課長 加地委員のおっしゃるとおり、「高チャリ」とか、今度調査してみたいと思います。

それと、このオープンストリート株式会社も、スマホのない方に対してプリペイドカードでやっていたこともありますので、ちょっとそれを確認して、また後で御報告いたします。昔やっていたのを、ちょっと記憶の中にありますので、確認して、また御報告いたします。すみませんでした。

○加地まさなお委員 是非検討していただきたいと思います。要望させていただきます。

○杉本ゆう委員長 ほかにありますか。

○都市建設部長 大変申し訳ございません。ただ今、交通対策担当部長から地下鉄8号線の関連で御報告差し上げた件で、大変申し訳ございません、一点修正をしていただきたいと思います。申し訳ございません。

47ページなんですけど、すみません、年月日が間違っております。1番の国土交通大臣への要請活動の結果なんですけど、これが令和6年になっておりますが、令和7年2月17日の誤りでございます。

大変申し訳ございません。おわびして訂正させていただきます。全部、令和6年が全て、すみません令和7年でございますので、おわびして訂正いたします。申し訳ございませんでした。

○杉本ゆう委員長 ほかに何かありますか。

○市川おさと委員 今の件で事務局にお尋ねしたいんですけども、こういった文章のミスプリントとか間違い、これは、後で訂正して、ぴゅっとこっちに返ってくる、そういうことでいいんでしょうか。

○区議会事務局次長 区議会のホームページで委員

- 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。

会の資料を公開しておりますので、そちら訂正したものを公開させていただくことになっております。

○市川おさと委員 区議会のホームページではなくて、今僕らが使っているタブレットの方なんですけれども。

そんなに難しい話じゃないと思うんですけども。差し替えないと、ほかの委員会の委員が分からないものね。

○区議会事務局次長 皆さんに入っているタブレットの情報を替えるということであれば、替えることも可能です。

○市川おさと委員 ちょっと分からない、要するに、各委員会できょうこういうことがあるはずで、別にそれを責めているわけじゃない、間違いはあることなんだから、間違ったら、訂正をその場で口頭で言って、僕らが手書きでちやっちやと直すというのはおかしいので……。

○杉本ゆう委員長 今市川委員が言ったことは、それは事務局じゃなくて執行機関側でそれを要求しないといけない案件だと思うので……。

○区議会事務局次長 訂正するものについては、執行機関側からデータを頂いて、ホームページの方もデータを差し替えているんですけれども、タブレットは、今までは特に更新等はしておりませんでした。

○杉本ゆう委員長 では、取りあえず、今市川委員からそういうリクエストが出ていますので、執行機関、今おっしゃったのもそのとおりで、我々は今聞いたので分かりますけれども、ほかの委員、議員の方々が、これを見てしまっただけで勘違い、そこまで大きい勘違いは起きる案件ではないと思いますが、これ以外のことも含めて、もし訂正があれば、是非、直してもらったものを事務局に、Side Booksの中の資料も差し替えるようにということで。これは交通網に限らず、全般的なことだと思います。

副区長、そういうことでよろしいですか。

○副区長 大変申し訳ございません。資料については、私どもの方から修正したものを事務局に出させていただいて、修正していただくような形で対応したいと思います。

○杉本ゆう委員長 市川委員、大丈夫ですか、それで。

○市川おさと委員 大丈夫です。

○杉本ゆう委員長 ほかにありますか。

○佐藤あい委員 1点だけ、申し訳ありません。

足立区総合自転車対策業務委託というところで、公募型のプロポーザル、1社だけだったということで、そのまま決まっているということだと思わんですけれども。

今回1社しか手が挙がらなかった理由というのは、区としてどのように分析されておりますでしょうか。

○交通対策課長 総合交通委託といいまして、自転車の駐輪場の管理と放置自転車の対策業務、その二つをやる業務で、なかなかこれをやる業者というのが数が少ないんです。数が少ない中で、1社だけは応募のときにお尋ねがあったんですけども、最終的には1社しか来なかったということで。足立区にはもう1社、こういった総合の対策をする事業者がいますので、今の応募の仕方が、ほかの総合委託をやっていたらもう1個の委託はできないという規定になっていますので、今後、その辺をちょっと緩和したりして、皆さんが応募できるように、複数社できるような形で検討していきたいと考えております。

○佐藤あい委員 ありがとうございます。やはりプロポーザルをやる意味というところを考えると、1社だけしかなかったというのはちょっと気になるなと思いますので、今後に向けて、今緩和を検討いただいているということでしたので、そういったところは、この件に限らずだと思いますけれども、検討を進めていただきたいと思います。

- 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。

○杉本ゆう委員長 ほかにありますか、何か。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○杉本ゆう委員長 質疑なしと認めます。

————— ◇ —————

○杉本ゆう委員長 それでは、その他に移ります。
何かありますか。

○市川おさと委員 先月、2月25日に茨城県から新しい文書が出たんです。何かというと、つくばエクスプレス延伸構想の事業計画素案というものが新たに出ました。

これは何かというと、前回もうちの方で報告があったのが、つくばエクスプレスと都心部・臨海地域地下鉄の接続事業化促進期成同盟会というのできたんですけれども、これは要するに、秋葉原から東京駅、その先までつなげてほしいということなんだけれども、この茨城県が25日に出した素案というのは、一体整備ということで、つくばから土浦に延ばすということ、それから、今言った期成同盟会の東京駅から新しい地下鉄につなげるという話と、一体整備をするべきだということ、茨城県がこの素案を出してきているんです。

まず、この素案が25日に出たということは、執行機関も把握していらっしゃいますか。

○交通対策課長 ニュースでは確認しております。ホームページで確認しましたが、そちらの自治体から連絡とかは特にありませんでした。

○市川おさと委員 ニュースでもかなり大きく取り上げられまして、しかも、中身を見ますと、茨城県では一体整備ということを行っているんです。

要するに、つくばから土浦と、僕らがやろうとしている秋葉原から先という、この一体整備をするべきだということで茨城県が言っているわけで、一体整備の必要性という、A3の3枚印刷してきたんですけれども、これを見ると、一体整備の必要性という四つ理由があって、そのうちの一つに、

沿線自治体11市区による、つくばエクスプレスと都心部・臨海地域地下鉄接続事業化促進期成同盟会会長、守谷市長が発足するなど、東京延伸に係る機運が高まっていることというのを書いてありまして、正に秋葉原から先の話、その同盟会ができたということが一つの根拠となって、一体整備の必要性ということを行っているわけですが、

まず、副区長にお尋ねしたいんですけども、こうした茨城県の土浦の先の話と、秋葉原から先の話を一體整備するということの、かなり本格的な意思表示です。これが出たということに関して、都心部との期成同盟会に入っている自治体の副区長として、実際、副区長行ったわけですが、どのような認識を持っていらっしゃるのか。

○副区長 期成同盟会が発足したときに、私出席させていただきました。そのときには、臨海部への接続というような形でお話になったんですけれども、こういう記事が出たということですので、まずは事務局である守谷市に、まず確認をさせていただいて、これが茨城県だけの内容なのか、期成同盟会でどう考えるかということ、まず確認してから、区としては、私どもは都心に東京駅に通っていくというのは第一ですから、そういうことで進めてはいきたいと思えます。

○市川おさと委員 前回の報告資料、こちらの議会への報告資料には、茨城県、千葉県、埼玉県へ期成同盟会への参加を依頼していくことを決定していると書いてあるんですけども、この辺についてはまだ進んでないんですか。

○交通対策課長 今市川委員がおっしゃった自治体に打診を、守谷市からしてしまして、まだ返事は来てないんですが、今検討中という回答は来ております。

○市川おさと委員 やはり、つくばエクスプレスの東京への延伸というのは、全ての議員、みんな強く願っていることなんですけれども、この一体整

- 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。

備ということを茨城県が非常に力を込めて言っていると。しかも、接続事業化期成同盟会ですか、足立区が入っている、そちらの方にも会長が、守谷市とかということ、茨城県の自治体だということを見れば、何かそちらの方にも力こぶを入れていくような話にされていくのかなという思いも持っているんですけども。

そのあたりの、非常に政治的な話になってくるんですけども、どなたかお願いします。

○都市建設部長 確認は改めてしてみます。

実は、つくばエクスプレスが3月15日にダイヤ改正をする関係で、TXの上層部の方が説明に来られたときにも、茨城県の話とか、まず、何を言っていたかといいますと、私ども要望したのは、車両の8両化について早く促進してくださいということを、つくばエクスプレスに申し上げました。そのときに出た回答というのが、まだ累積赤字といますか借りているお金があるので、それを安定的に返さなきゃいけないことと、8両化のために事業費が掛かるので、そういったことをまず集中的にやっていきたいというお話がありました。

ですので、そのときには、実は茨城県内の土浦まで延長するという話は一切出ておりませんでしたので、やはり今市川委員おっしゃるとおり、政治的なこともかなりあるのかなというふうな感想じみた話で申し訳ないんですが、少なくとも、つくばエクスプレスとしては、土浦に延伸するような話は一切出ておりませんでした。

○市川おさと委員 そうは言っても、それは実務者レベルではそういう言い方になろうかと思うんです。だから、政治レベルでは、茨城県が張り切っちゃって、事業計画素案なんていうものを出して、あおりにあおっていると。土浦市長も、乗り乗りでインタビューに答えていると、そういう状況があるわけですし、やはりこれは関心を持って、僕らにも、当特別委員会でも伝えてもらいたいなど。

土浦延伸について僕はとやかく言うつもりない

です、賛成・反対とかそんな嫌なことを言うつもりはないけれども、都心部への接続という足立区の悲願です。その足立区の悲願とどう絡んでくるのかという、その思いだけは、区としてしっかり持ってもらいたいなど、そのことだけは強くお願いしておきます。

それから、もう2週間以上前に出た話なんですから、そういう話は、是非、当特別委員会にもちゃんと★★して、こんな話があったけれども、区はこう考えておりますぐらいの話は出してもらいたいなどということ、そのことも併せて要望しておきます。

○杉本ゆう委員長 ほか大丈夫ですか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○杉本ゆう委員長 それでは、本日の総合交通対策調査特別委員会を閉会いたします。

お疲れさまでした。

午後零時08分閉会