

- 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7月8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

○しづや竜一委員長 定刻前ではございますけれどももおそろいですので、始めさせていただきます。

開会前に申し上げます。委員会の審査が長時間になった場合には休憩を取りますが、休憩時間なくても、トイレには我慢せずに行っていただいて構いませんので、よろしくお願いいたします。

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。

————— ◇ —————

○しづや竜一委員長 まず初めに、記録署名員の指名を行います。吉田委員、野沢委員、よろしくお願いいたします。

————— ◇ —————

○しづや竜一委員長 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ておりますので御了承願います。

次に、陳情の審査に移ります。

今日は新しい委員構成になって初の委員会審査でありますので、継続審査中の内容につきましては執行機関から、また、過去の審査状況につきましては区議会事務局長からそれぞれ説明を求め、その後審査に入りたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

初めに、(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 件を一括議題といたします。前回は継続審査であります。

なお、報告事項③から⑦が本陳情と関連しておりますので、併せて説明をお願いいたします。

それでは、執行機関よろしくお願いたします。

○交通対策担当部長 よろしくお願いたします。

それでは、陳情説明資料の方をお開きください。2 ページをお願いいたします。

5 受理番号 38 小さな交通「グリーンスローモビリティ」の早期実現を求める陳情。

陳情の要旨でございますけれども、福祉としての交通の在り方が全国的に問われていると、狭い生活エリアの移動手段であるグリーンスローモビリティを早期に実現してほしいという内容でございます。

内容・経過でございますけれども、グリーンスローモビリティの概要につきましては、時速 20 km★★ということで、環境に優しい電動車ということで、全国的にも導入事例が増えてきているところでございます。23 区においても、試験的に導入されている区もでございます。

それから、2 番目でございます。現在の状況でございます。

(1) 足立区地域公共交通計画の策定。こちらにつきましては、本年 3 月に足立区の公共交通計画、新しいものを策定しております。その中におきまして、サポート制度の導入といった中では、交通手段の一つとしてグリーンスローモビリティの導入についても検討するという位置付けしております。また、自動運転システムを搭載したグリーンスローモビリティについてもございますので、こういったところでは、足立区としても、令和 9 年度以降については自動運転車両の実証実験の実施について検討していくというようなことで位置付けております。

3 ページでございます。

(2) で、地域内交通導入サポート制度について御紹介をさせていただいているところでございます。内容につきましては、後ほど報告事項の方でも一緒でございますので、そこで御確認をお願いしたいと思います。

- 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。

4ページをお願いいたします。

二つ目でございます。6受理番号5 地域住民の足を守るための陳情でございます。

陳情の要旨でございますけれども、こちらは、公共交通を区が責任を持って担ってほしいと。

それから二つ目としては、サポート制度は収支率だけではなくて、地域住民のアンケートで利便性等の向上を図り、本格運行へ移行してもらいたい。

それから、はるかぜ協働事業と同様に、花畑地区から桑袋団地までバス路線を延ばしてほしい、それを区が検討してほしい、あるいは地域の提案を中心とした公共交通を検討してほしい。

それから、四つ目として、桑袋団地などの不便地域や花畑団地にアクセスできる路線、それから花畑車庫、今廃止になっておりますけれども、こちらの方を通過していたもの、それから、はるかぜ7号も今年の3月で終わっております、そうしたところの後について、グリーンスローモビリティ事業を早期実現してほしいという内容でございます。

下の方、内容・経過でございますけれども、先ほどと同じように、区としては地域内交通の導入サポート制度を実施しておりますので、その概要について記載させていただいておるところでございます。

5ページの方で花畑の状況、それから6ページの方で常東地区の状況ということで記載させていただいておりますけれども、こちらにつきましても報告事項の中でまた詳しく御説明をさせていただきたいと存じます。

それから、7ページでございます。

6受理番号6 足立区の公共交通の充実を求める陳情。

こちらにつきましては、交通権を保障し、公共交通の活性化を図ってほしい。

あるいは、バス路線を廃止された地域や、それ

以外の地域についても地域住民の声を聞き、改善を講じてほしいということ。

それから、タクシー券の支給を実施してもらいたい。

あるいは、デマンド交通を使った社会実験の際にも、収支率や乗車数等を指標にすることは改めてもらいたい。

更に、交通事業者と協働した上で、自治体が組織化、運行することの役割を担ってもらいたいというような話をしてございます。

最後に、ライドシェア、グリーンスローモビリティなどの導入は、二種免許を保持してない方に委ねることはやめてほしいといった内容でございます。

下の方、内容・経過でございますけれども、こちらについては、新しい公共交通計画の策定について少し記載させていただきました。計画の中では、数値指標を定めて、対応する取組、そうしたものを実施していくということで、その内容について下の方で、(1)数値指標ということで、表のような指標を挙げさせていただいているところでございます。

8ページに進んでいただきますと、(2)のところ、主な取組ということで掲載させていただいております。地域内交通の導入ですとか、はるかぜの路線の維持事業ですとか、そうしたものがございます。

下の方、2番で、実施中の主な取組ということで、(1)「足タク」について記載させていただいております。

また、(2)では地域内交通導入サポート制度について記載させていただいて、9ページの一冊下のところになりますけれども、(3)では、はるかぜ協働事業について触れさせていただいております。

陳情の説明資料については以上になります

続きまして、報告資料の方をお願いいたします。

- 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。

4ページをお願いいたします。

はるかぜ路線の維持事業の進捗についてでございます。

こちらにつきましては、1番のところ、令和6年度のはるかぜ協働事業におけるバス路線の維持状況でございます。日立自動車交通と新日本観光自動車の2社の7路線について、区は昨年度から3か年ということで協働事業ということで実施しているところでございます。

改めまして、このところで経費としてどういうところを区が負担しているのかということ、図のところでも示させていただいております。これまで、なかなか運行収入だけでは経費を賄えなかった赤字の部分、区が補填する形で事業者を支援しているというような状況でございます。

下の方、2番で、はるかぜ協働事業路線の運行ダイヤの最適化でございます。こちらについては、東京都スマートサービス実装促進プロジェクトということで、スタートアップの事業者と一緒に、今、最適なダイヤ改正に向けて準備を進めております。今後、10月に新日本観光自動車の4路線、それから12月には日立自動車交通の3路線についてダイヤ改正を進めていきたいという、準備をしているところでございます。

5ページに移っていただきまして、3番、はるかぜバス事業者等の運転手の確保状況ということでございます。こちら、アンケートを実施している中での報告でございます。実際、表の中にバス事業者、A、B、C、Dと記載させていただいているところなのですが、募集をしても、採用に至ったのが61%、51%、一番下は20%というような状況もございます。また、事業者ヒアリングしますと、年間を通じて募集はかけて、随時面接等もやっていますという事です。ここに記載されておりませんが、離職をされていく方も非常に多いので、そんな中で継続してやっていますという状況でございます。

ます。

それから、4番でございます。公共交通の自動運転サービスの導入推進でございます。こちらにつきましては、今年度、できれば年明けの1月から3月ぐらいの中で、どこかで2日間程度の日程で、自動運転車両に試乗もしくは展示をするということで、触れ合っていただけるような機会を設けたいというふうに関今検討を進めているところでございます。実施の候補地等、車両については記載のとおりでございます。

めくっていただきまして、6ページのところで、今後の方針になるのですけれども、ここに少し記載させていただいたのですけれども、御案内のとおり、自動運転については、まだ経費的なものが大分掛かる状況もございますので、そうしたところも、補助金等の導入も検討しながら今後進めていきたいというふうを考えているところでございます。

7ページでございます。

足立区デマンドタクシー「足タク」における取組状況等についてでございます。

こちら、昨年6月から実証実験ということで取り組ませていただきまして、今年4月からは本格運行に移行しております。

1番のところ利用状況ですけれども、グラフのとおりで、1日10件程度の利用がございます。下の方の利用実態の分析につきましては、9ページ、10ページにグラフ等を掲載させていただいておりますので御覧ください。

それから、8ページのところで、こちらについても、事業者の精算事務の省力化ということで、システムを今導入して、試行を行っている状況でございます。引き続き取り組ませていただきます。

また、4番のところ、アンケート調査の実施ということで、登録者に対してアンケートの依頼を掛けております。アンケートの内容につきましては、11ページ以降に掲載させていただいてお

- 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。

るところでございます。また、まとめましたら、これは委員会の方に報告をさせていただきます。

17ページへお進みください。

ここから、サポート制度の内容になってございます。

「チョイソコ×せんじゅ」における利用者登録状況等についてでございます。こちらにつきましても、下の方に「チョイソコ×せんじゅ」の運行計画というのがございますので、こちらを参照いただきますと、今年の8月5日から実証実験をスタートしたいというふうに考えておるところでございます。当初は週2日というようなことで運行開始、44か所で、1回200円というような内容でございます。

進んでいただきまして、18ページを見ていただきますと、事前の登録会の状況を掲載させていただいているところでございます。

6月22日時点で165名で、昨日時点で今212名の方が登録をいただいている状況でございます。

中ほどの表で、6月5日から1回、2回ということで、後半は6月28日まで登録会を実施したところでございます。

19ページでございますけれども、改めまして、サポート制度で実施していく場合の継続運行基準について掲載させていただいているところでございます。サポート制度の中で記載させていただいている内容を、少し図にしたような状況でございます。

今後、利用者登録を進めて、8月から実証実験というようなことで、また、秋にはアンケートを実施したいというふうに考えております。

20ページには、これまでの取組の経緯を記載させていただいております。

21ページは、乗降スポットでございます。

22ページをお願いいたします。

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。こちらについてもサポート制度でございます。

1番、花畑地区の運行計画についてということで、こちらは、ブンブン号が以前走っておりまして桑袋から、それから花畑の特に5丁目の辺りまでを結ぶような形で、東側の方が5丁目の商業施設ですか、そうした所に買物ですとか通院等ができるような形を目指しているような状況でございます。

それから、2番で最新の検討状況でございますけれども、23ページの上のところから従前・従後というふうに表で書かせていただいておりますけれども、令和7年3月までの状況から少しその後、今現在そのようなですけれども、運行の計画を見直しております。延長が少し延びて、それから停留所の数が増えてということで、そうしたところでまた再度、中身の検討を継続しているところでございます。

中身につきまして、少し進んでいただきまして、26ページ、27ページを御覧いただくと分かりやすいかと思うのですけれども、26ページが今現在検討している乗降の場所、停留所の数で20か所ということで、赤い線が引かれているところが運行の経路になってございます。それ以前については、27ページのところで、13か所だったというような状況でございます。地域の協議会の皆さんの数も増えまして、しっかり皆さんに御議論いただいている状況でございます。

28ページをお願いいたします。

こちら同じサポート制度でございますけれども、扇地区についてでございます。

扇地区にも、はるかぜ10号が運行しておったのですけれども、そこが廃止となりまして、その後について地域の方から検討したいというお声がございます。進めておりました。

2番のところで準備会の開催ですけれども、6月3日に開催させていただいたところでございま

- 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。

す。今後も、参加できなかった町会の方への制度の説明等やってほしいといった声がございました。

29ページで今後の方針でございますけれども、7月、8月、11月頃ということで協議会を重ねていきたいということで検討しているところでございますけれども、1回、2回、3回で急にはなかなか進まないところもございますので、しっかりと我々としても取り組んでやっていきたいというように考えております。

30ページに、おおむねの扇地区の検討範囲ということで記載させていただいた状況でございます。

私から報告は以上でございます。

○しづや竜一委員長 ありがとうございます。

続いて、過去の審査状況につきまして、区議会事務局長に説明を求めます。

○区議会事務局長 三つの陳情は、公共交通を取り巻く社会情勢、区内の交通課題、現在進めている地域内交通の状況などを踏まえて、引き続き議論をしていく必要があるという意見が多く、継続審査となっております。

○しづや竜一委員長 それでは質疑に入ります。

何か質疑ありますか。

○石毛かずあき委員 私からは、グリーンスローモビリティに関して、ちょっと久しぶりなものですから少し確認させていただければというふうに思うのですが。

以前も、以前といっても4年ぐらい前でしたね、交通対策担当部長ともグリーンスローモビリティに関していろいろとお話をしながら、その後の定例会の一般質問でも私のほうから、当時は豊島区の池袋の「IKEBUS」ですか、あれが周遊を開始されるようになって、歩行者中心のウォークアブルなまちづくりを行っている。時速20kmでゆっくりと走行してくれる、ああいうような、電気自動車でしたけれども、そこからヒントを得

て、何か足立区でできないかというような、そうした質問をさせていただきました。

その当時の交通対策担当部長からの回答は、バス以外の多様な交通手段を導入するときには、環境に優しいこうした電動車を活用したグリーンスローモビリティの導入も含め、区内の施設のイベントだったり、また体験乗車等を開催して、幅広い世代の方に利用しやすく身近な交通手段となるよう取り組んでまいりますというようなお答えをいただいてから、随分年が重なっているわけなのですけれども。

それとはまた別に、新たな交通手段という中では、今、「足タク」も含めていろいろな実証実験も行ってきて、一生懸命、足立区も手を★★いただいているというのは分かるのです。ですので、ここで、どうしてグリーンスローモビリティがなかなか結果として出てこないのか、その辺の課題は今どうなっているのか、お答えいただけますか。

○交通対策担当部長 グリーンスローモビリティ、今御案内いただきましたけれども、19km、20km★★での運行ということになりますので、やはり石毛委員からもお話があったかと思うのですが、あまり広い範囲を運行するにはちょっと向いていないのかなという状況がございます。あと、やっぱりスピードの問題もございますので、併せて、遠くへ行く場合には少し不向きなかなという状況がございます。

そうした中で、安全に運行できる範囲というのですか、そういう環境があって、グリーンスローモビリティで地域の中で回りたいというような場所が整えば、可能性としては十分あるのかなというふうには今でも考えているところではございます。

○石毛かずあき委員 例えば「IKEBUS」も、主要の池袋駅の東西を分けて、区役所を経由して回るような本当に数キロ程度の、また今度、杉並区でも昨年ですか行いましたけれども、1周約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。

5km、カート型で、1日26便ですか、周遊して行っていると。また品川区も、北品川でも同様に、6.2kmですか、そういったものを周遊して行っていくというふうに、どんどんどんどん増えているのです。今交通対策担当部長がおっしゃったとおり、やはり広範囲ではなくて狭い範囲の中でのすけれども。

ただ、グリーンスローモビリティのやっぱり一番いいところというのは、例えば、はるかぜでも、また当然、普通の路線バスでも通れない所を通れる、要するに今までバス通りと言われてないような所でも通れる、そういった意味で非常に使い勝手がいいのではないかというような声も実際問題あるわけで。

ただ、一つの問題は、大きくても小さくても運転手が必要だということで、今までちょっとどうなんだというところが実はありました。人手不足のこともありますから。そこで今、技術がどんどんどんどん進歩して行って、今度、舎人公園もやりますよね、自動運転レベル4。ああいうような技術も今後発達してくると思うので、できれば、以前も何度も言ってますけれども、私の地域でいえば神田、宮城、小台、★★含むトライアングルですね、今もちゃんと三角形で残っていただいているとは思いますが、ああいうようなところで、本当に時速20kmのゆったりとした車が、10人、20人乗れる程度の車両で自動運転でゆっくり回れるようなものがあるのであれば、それはそれで生活環境の改善にもなるでしょうし、一番大事なのは、高齢者の方が何かの一步、背中を押したときに移動手段があるのとないのとでは全然違いますし。グリーンスローモビリティのもっといいところというのは、そういった独居の高齢者に対しても優しいまちづくりになるのではないかと、一歩外に出るような健康的なまちづくりになるのではないかと、そうした期待もあるものですから。

そういったことも踏まえて、今後取り組んでいただけたらと思うのですが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 そうですね、グリーンスローモビリティのいい部分ということでお話しいただきましたけれども、環境負荷も小さいということで非常にいい乗り物なのかなということがございます。

一方で、1点、まだこれから技術革新していくと思うのですが、夏場の暑さに、本当に日本今暑くなってきておりますので、そういった対応、検討を早急に、メーカーさんに進めてもらえば、なお広がっていくのかなというふうに思います。

ですので、地域の中で、特に小台、宮城ですか、そういった所の中で回るといふようなところであれば、非常に時間的にも短い時間で回れるのではないかと、これもございますので、十分検討する価値があるのではないかと、いふふうには思っております。

○山中ちえ子委員 私は、まず全体の地域交通を持続可能にするため、区は、岐阜市の視察も生かして力を尽くすべきだとやはり言いたいです。

それがなぜなのかというところでは、この間、地域交通のサポート制度を使った実証実験の中で、本当に千住、常東地域もそうですが、週に2回ということになっている。そして、掛ける予算は1,000万円だということで、交通事業者やアイシンに支出しているわけですが、結局、その恩恵を受ける地域の人たちは、週に2回しか受けられないものになっているということや、花畑に関しては、協定書を結ぶに当たって、次々と新しい項目を区が示してくるということで、かなり協議会の町会長、自治会長からは困惑している声が聞こえてきているのです。

それで、決議を全会派で上げた内容とかなり乖離してきちゃっているのかなと。なぜ、新しい協定書のところに、600万円を超えないように調

- 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。

整ということが、いろいろなところで追記されてしまっているのか、この辺をちょっと聞きたいと思います。

○交通対策担当部長 まず、常東地区については900万円ということでございます。それから、花畑地区については700万円ということで予算付けさせていただいているところでございます。

先ほど私の最初の説明の中でも、3月までと、それから、それ以降について少し地域の延長が延びたりとか、乗降スポットが増えたりとかで検討を進めていただいているという話をさせていただいたのですが、今年度の予算につきましては御案内のとおりで、昨年の11月、12月の段階で予算付けの準備をさせていただいております。その中のスキームとしては、今の増えた状態でのスキームにはなってございませんので、言ってみますと、その枠の中でまずはスタートさせていただきたいということで、これまでもちょっとお話をさせていただいたところではございます。

○山中ちえ子委員 そのスキームになっていないというのは、協議会との調整、サポートをしてきた区は、その予算に当てはまらないくらいの内容を今まで調整してきたということですか。そうではない。

要するに、その予算の中で、こういった協議会の要望を聞いて、そして予算化された内容と照らし合わせてどうだということがあったから、協定書の一つそういう文言が加わったということですか。

○交通対策担当部長 正直申し上げまして、前計画の中では少し距離も短かったですし、乗降スポットの数も少なかったもので、少し余裕の部分もございました。そこから少し距離を延ばすこと、あるいは乗降スポットを増やすことで、それによって時間が運行に掛かるようになってきますので、それを踏まえた上で、しっかりダイヤが組めるようにということで運転手を確保するとかというこ

とになってくると、やはりだんだんきつくなっていく部分はございますので、それでも予算の範囲の中でまずスタートできないかということで、区の方からもその辺の調整をさせていただいたところでございます。

○山中ちえ子委員 では、調整している協議会との話の中の要望はちゃんと包摂した内容で、予算が大丈夫だろうということですか。

○交通対策担当部長 今お話しをいただいている内容のところでは、予算の範囲の中で実行できるというふうに確認しているところでございます。

○山中ちえ子委員 例えば常東のことを先ほど冒頭言いましたけれども、ここでは900万円、事務費も入れたら1,000万円なのですが、花畑の場合は事務費も含めて700万円ということで、比較しているその土台が、二つ出した金額のともとの土台がちょっと違っていたので訂正させていただきたいのですけれども。

そういう内容で比較しても、かなり違うと。花畑は、言わば手作りでやっているアナログ的な内容で、予算も常東地域に比べてはあまり掛からない。もともとそういう手作りの協議会で、手作りの交通に踏み出そうとしているわけです。だから、予算も、もともと掛かるお金も少ないわけなのですけれども。だから一所懸命、区もサポートしながら進めようということだったのに、やはり協定書にいろいろなことが書かれてしまうと、やっぱり構えてしまう。この金額の中でやれなくなったら、では終わりですよというようなことを醸し出しているわけですから、突発的なことが起きたら、その分が重なってしまえば、それはそういう金額を超える可能性もあるわけです。何も、ボランティアでみんなやっていて、何か都合のいいものを使うというわけではなく、地域の交通に乗ってもらおうと、どうしたら乗ってもらえるものにかけるのかなというところで、停留所だって、暑いさなか熱中症にならないような停留所の数だとか、

- 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。

事業者が出してくれる車の数とか、そういったことを議論してきたわけです。

だから、そういう地域を、住民を信用して、しっかり協定書の内容もつくっていくべきだと思うのですけれども。正にこれは、信頼関係を築いていくということが一番大切だと思うのですけれども、岐阜市に倣って、地域の小さな交通を、サポート制度を使った実証実験をやり始めるというところで、まずもってひとつ、姿勢をもう1回ちょっと確認したいです。どうですか。

- 交通対策担当部長 協議をさせていただいて、地域の方の御提案だったりとかということについて、区の職員もそこを精査した上で、予算的に問題ないのか、大分余裕なくなってきた中なのだけれども、この辺までだったら大丈夫ということでお話をさせていただいてるところだと思います。

そういう点もありまして、結局、予算を超えた後で超えちゃったというわけにはいかないんで、その前の段階でお互いに話をちゃんとして、確認しましょうということ盛り込ませていただいた状況でございます。

- 山中ちえ子委員 そうであれば、ほかの部分も、協定書の中で区の役割の部分の、どのようなときに住民への周知活動の役割があるかの項目の箇所は、中止、終了する場合しか記載がないのです。そういう状況だから、終了ありきではないと、私たちの地域交通は展望ある中身にしていきたいと、だから協議会は終了ありきではなく、乗ってくれるものにしていく、そういうことで、延伸した場合という文言を追加してほしいという希望があった。でも、なぜそれを受け入れなかったのですか。全然違う項目にしてしまったのですか。

やはりこういう、先ほども金額のことで言いましたけれども、協定書の中身も、議論の中でちゃんと大事なところを受け止めてない、そういう感じが否めないのです。

何でこんな、延伸した場合も周知活動に努める

ことというのを入れるだけで、そんな硬直しなきゃいけないのですか。それを受け止めないで、それを削除しちゃったのですか。

- 交通対策担当部長 申し訳ございません、手元に皆さん協定書がないので分かりづらいかとは思いますが、地元とのやり取りの中で、私もちょっと全部を把握し切れてない部分もございまして、そういったやり取りの中で、地元の方がそういった御不快に思われる部分があったということであれば、それは申し訳なかったということでおわび申し上げたいとは存じます。

- 山中ちえ子委員 謝ってほしいというふうに質問したわけではないです。姿勢をもうちょっと、岐阜市の視察に行った後の状況と、あと、決議が上げられた、全会派一致で決議が上がった、その決議の内容に立ち返って、立場を立ち返っていただきたいというお願いだったので、それはどうですか。

- 交通対策担当部長 岐阜市の事例についてもそうですし、皆様方の決議いただいた内容についても十分しっかりと受け止めてやっていきたいというふうに考えているところではございますので、これからもしっかりと取り組ませていただきたいと思います。

- 山中ちえ子委員 そうでしたら、先ほど言ったように金額が出ちゃったら、それは、その後何も、執行停止だということでした。でも、そうではなくて、補正予算で組むとかあるではないですか。だから、区の説明があった後、町会・自治会長さんたちは、何であんなに、ああいうふうに言うのでしょうかねと。いろいろなハプニングだってある。★★は初めてですから、要するに、地域サポート制度を使った実証実験は初めてですから、いろいろなことがあり得る。そうなったときに、出ちゃった分は区がちゃんと、「大丈夫、サポートしますよ」というふうに何で言ってくれないのだろうねと口々に、私相談を受けました。

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

そういうふうを受け取られちゃってるのです。

どうですか。

○交通対策担当部長 山中委員が地元の皆様に御説明いただいたことには感謝申し上げます。ただ、1点、予算上の仕組みとしまして、今年度の予算として議決いただいた内容については、先ほどの700万円、600万円というような内容でございますので、その中で実施していくことがまず基本かなというふうに考えておりますので、それを超える場合に、要素が出てきたときに、補正予算という話ではあるのですが、この短期間の6か月の実証実験を実施していく途中で補正予算の準備をするというのは、なかなかちょっと難しい、どうしても間が空いてしまうというような状況が出てまいりますので、そうしたことにならないようにというのは常々考えているところでございます。

○山中ちえ子委員 そういうふうに思ってるのだったら、丁寧にそれを説明するべきだし、この期間のことだって、常東地域と比較しても大分、花畑の協議会ができてからの議論がかなり縮小されているというか短縮されちゃっているのです。

常東地区の場合、令和5年10月から、京成バスが廃止になった当時から話し合いが進んで、令和6年になってからはアンケート調査を実施して、ニュースを発行、そして、地域住民、株式会社アイシンの会議も重ねたと。その後、令和7年になってから、関係者との協定締結があったわけです。それに比べて花畑地区は、検討した運行経路に基づく試走会などは町会・自治会長とやったりしたけれども、やった後に地域の協議会ができて、令和7年から初めて地域の交通についてみんなが協議会で話し合うようになったわけです。

ですから、実証実験が5か月強ということになりましたけれども、ここで、先ほども協定書にあったように終了ありきの文言だったりといったところから見ると、こんなに短い間で、しかも短い

間で議論している中で、いろいろな発想が生まれて、シルバーパスを使わないで乗る人の割合が、アンケートではその前に比べて68%に低下したというのが分かった。検証をブンブン号でもやってるわけです。だとしたら、利用料はどうかといったところを見て、その後、やはりポイント、近隣の商店と連携して、「元気応援ポイント」という、福祉部でやってますけれども、あと「ちょこ活」なんかもやってますけれども、そういうところと連携して、やはり利用料に関しては連携して、リーズナブルにして使いやすいようにしていくとか、そういういろいろな新しい発想が生まれているわけです。

ですから、そういう意見も受け止めて、硬直しないで、6か月の期間も、どう本格運行にしていこうといううんぬんを決めていくということではなくて、検証を重ねた方がいいかとかということをちゃんと前に準備してやるとか、それもちゃんと丁寧に地域と話し合うべきだと思うのです。何か硬直しないでほしいのですけれども。

その点では、スパンが、ほかの地域内交通サポート制度を使った実証実験と比較しても、花畑の場合が大分ハンディキャップがあるということ。それについて、期間は硬直的に捉えない。5か月強ということではなくて、次にどういうふうにしていくかという考える要素をちゃんと前もって準備して、協議会とも話し合っていくということ、それを考えてほしいのですけれども、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 そうですね、常東地区については、当初から地域の地域として、「チョイソコ」というアイシンのシステムを使ったものについて取り組んでみたいというお話がございました。そういった中で、御協力いただきながら進めてまいったところでもございます。経緯に書かせていただいた内容のとおりでございます。

花畑につきましても、いろいろとお話を進めて

- 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。

いく中で、一旦はルート案だったり乗降スポットの案だったりとかができたところであったのですが、協議会の皆さんの数が増え、意見も出てきたということで、今回少し見直しが出てきている状況でございますので、そこの中をしっかりと、もっと議論が必要ということであれば、少し期間を取る必要もあるのかなというふうに、今、山中委員の御発言を受けますと、そういうふうを感じる場所でもございます。

あるいはもう一つ、実証実験の期間を6か月ということで、まず決めさせていただいておるところではございますけれども、当然それに合わせた予算取りもさせていただいておりますので、そこについては、まずそこで、ワンスパンが6か月、次を続けるのであれば、そこにまた後ろに6か月という形になりますので、それに応じた、我々としても予算の準備もさせていただきたいというふうに考えているところがございますので、しっかりと支援はしてまいりたいというふうに考えております。

○山中ちえ子委員 では、新年度予算の方にしっかりと反映していく、そういうふうに★★いく方針ということだと思います。是非お願いしたいと。

そして、4ページの、はるかぜ路線維持事業の進捗なのですが、こういった、一つの会社に1億円ぐらいなのですね。全部で5億円の協働事業だということで、どれも駅を通る、そういう大変求められているものだというので、こういう事業が始まったということですが、一方、地域交通というのは駅を通らないわけです。小さい交通、既存の事業者もちゃんと利益を考えながら、そこにアクセスできる、要するに乗換えをして、事業者を助ける役割も地域内交通は持つということ、そういったところもちゃんと押さえていただきたいのです。

この協働事業に関して、株式会社新日本観光自動車は便数を増やしていないのです。これは、便

数を増やしていく、それから運転士の環境を良好にして確保して欲しいというための協働事業ですが、この新日本観光自動車は減便してます。そういった点では、どういうふう考えているのかということと、あと、運転士の確保状況では、かなり低い割合の採用率もあります。そういったところで、どう考えていて、次にアセスメントをしていくのはいつの時期なのか伺います。

○交通対策担当部長 この事業者につきましては、なかなか厳しい状況が続いている状況でございます。また、運転手の確保につきましても、実際には3人募集して4人来てくれたということではあるのですが、一方で離職が2人とか3人とか出ているというような状況で、むしろマイナスになっているような状況がございますので、そうした状況を勘案しても、なかなか増便をするという余裕がない状況ではございます。

今現在の利用者の数では、相当な、年間を通じて百何十万人という数の利用者がいらっしゃいますので、そうした利用者の足を今何とか確保いただいている状況ではございますので、この先についても、来年度で3か年が終了するわけですが、来年度に入った段階では、この先をどうするのかということも含めて検討させていただきたいと考えております。

○山中ちえ子委員 こういった存続・維持が求められているところでさえ、やっぱり厳しい状況だということが表れていると思うのですが、

こういった1社1億円という協働事業ですが、やはりシルバーパスの補填分が、どうも本当にひどいよなというような意見が地域からも聞こえてきます。区財政を維持していくためというふうに、どうしても流れていってしまうと。そうすると、やはりこれは大変だということで、厳しい状況をまた更に事業者に求めることにもなってしまうということで、荒川区ではシルバーパスを一律1,000円にして、いろいろところで

- 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。

利用できるというふうにして、今はこういうコミュニティパスにも使えるようにといったことが検討されているということです。そういった点では、区独自で何かしら、全体の存続・維持、必要などところ以外の足立区全体を網羅して、享受できるようにしていったほしいと。

そういう意味では、実証実験などにもシルバーパスは使えないわけです。だから、区が財政支援をしなくてはいけないわけです。そうすると、やっぱりブンブン号のときみたいに、それを使えなくすることを住民に強いることになっちゃう、収支率を考えればということでしたよね。それで利用者数も減っていったということもありました。でも乗車率は上がっていたのです、実は。

そういうことで、シルバーパスを区独自でちゃんと考えるということに踏み出すべきだと。あと、福祉タクシー券をちゃんと、免許返納がやりやすいように考えるべきだということも併せてお願いしたいですけれども、どうですか。

○副区長 いろいろ御意見いただきました。私どもは、基本は、ブンブン号の反省も踏まえて、1人1,500円あたりというのを一つのベースとして予算立てをしております。その中で、協働事業で運行できる所もあれば、残念ながら交通空白地域を埋められない所と、いろいろ地域の事情がありますので、それに沿って、今いろいろな所に入っているという状況です。

ですから、花畑と常東の違いというのは、もともとのスタート地点が違うというのがありますので。花畑については、早くやってくれという意見も非常に多かったので進めてきたのですが、もっと慎重に地域の皆さんと議論して、それでしっかりと予算を掛けてやっていくという方針が地域の人の望みであれば、そういうことも考えられると思いますけれども、できれば私どもは今まで積み上げてきた1人1,500円というベースの中で、何とか6か月間やってみて、そして

次につなげていければなどというふうを考えております。

○山中ちえ子委員 1,500円というところ、一律、どこの地域でも同じように、原則的にこの指標が出てくるのです。それはやってはいけないことだと、岐阜市で学んだのではないのですか。岐阜市は、高齢化率と過疎化率を掛け合わせて数字を出して、その地域、地域にちゃんと指標となる収支率を定めていったわけです。駅があるような地域と駅がないような地域で、もともと空白だったところと同じ指標をつくられてしまうというのが問題ですよということになったはずですよ。それが全然生かされていないということです。

都合のいいときにそういう指標を出してきて、結局、地域内交通サポート制度でマニュアルを出してきた。それでは、1か月150万円程度だということもうたっていたのです。だったら、5か月強で150万円掛けるということであれば、600万円ではないわけです。

そういうところで、都合のいいところで都合のいい原則を持ち出してくるといったところではなく、ちゃんと岐阜市の視察を生かして、どういう収支率を持っていこうとか、指標をどういうふうにして持っていこうとかということを考えてほしいのですけれども。その辺、全然考えてないからちょっと不安です、地域内交通サポート制度。どうですか。

○交通対策担当部長 サポート制度の、今手元にちょっとあれなのですけれども、冊子の中にも、皆様には以前配付させていただいたのですけれども、この1,500円については導入の目安として記載させていただいております。そういう文言も入れさせていただいた上で、おおむね1,500円というふうな形で書かせていただきました。

この意図につきましては、以前も私も報告させていただいておりますけれども、それは当然、物価が上がったりとか燃料費が上がったりとかとい

- 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。

いろいろな要素があるかと思いますが、当然、改定していかなくてはいけない部分もあります。ただ、取組を進めていく、検討していくに当たっては、こうした金額を目安に取組を進めていくということで利用いただいているというふうに私も認識しておるところではございます。

○山中ちえ子委員 いや本当に、グリーンスローモビリティの議論も先ほどありましたけれども、グリーンスローモビリティも必要だというところでやっていくべきだという話が、議論があったけれども、それが自動運転に取って代えられるような報告もありました。自動運転というのは、かなりの金額が掛かります。そして、先ほどお伝えいたしました、はるかぜの協働事業では1社1億円という支出です。そういったところと比較して、地域内交通サポート制度は何でこんなにぎゅうぎゅうに押し込められるのか。そして更に、何で協定書で、ああやって協議会の責任を過大に押し付けようとするのか。まるでいじめのようだなと私は思います。なので、かなり検討していただきたい。

先ほど言いましたのは、10月の開始を延ばした方がいいと私は言ってるわけではないのです。地域の人たちも10月からの開始を願っている中、期間の延伸については柔軟的に、そして、係る突発的な予算についても柔軟的に見てあげるよというような姿勢に立つべきだということを申し上げたいと思います。

一応、答弁も求めます。

○交通対策担当部長 大変、私も目が行き届いてない部分もあったかと思いますが、そこはおわびを申し上げます。

10月20日ですか、そこからのスタートということで、法定の認可の申請であったりとか、協議会を実施したりとかという、スケジュール的にはそんなに余裕のない状況でもございますので、その点につきましても踏まえた上で、今後については地元の皆さんとも相談をしながら進めさせて

いただきます。

○しづや竜一委員長 他に質疑ございますか。

○横田ゆう委員 まず、執行機関の説明資料のところで、7路線の経費の図がありますけれども、資料4ページです、ここで、一般的にこの一つの路線、各社違うと思いますけれども、平均的に、この赤字の区の負担分というのは大体幾らぐらいになるのでしょうか。

○交通対策担当部長 こちらは、2社合わせてになるのではありますが、4億8,000万円の運行経費の支出でございます。

○横田ゆう委員 それから、もう一つ、次のページです、はるかぜバスの運転手の確保状況ということで、A、B、C、D、Eとありますけれども、Dが13.3%ということになっておりまして、ぬきんでいると思いますけれども、ここはどういった理由があるのでしょうか。

○交通対策担当部長 こちらは、こちらの事業者は3名募集して4名採用できたということでございます。

○横田ゆう委員 ほかの低い確保状況のところと比べると、どういった違いがあるのでしょうか。

○交通対策担当部長 いずれの事業者も、それ以外のところは大勢の方の募集をして採用にも至っております。一方で、退社される方の数も多いというような状況の中でございますので、なかなか、目標値も高いのですけれども、そこまでは採用できてないという状況でございます。

○横田ゆう委員 そもそも採用の人数が少なかったから多くなったということなのですね。

それで、やはりここを、労働条件とか環境とか、職場環境、賃金がいいのではないのかなというふうに思うのだけれども、その辺は調査できてますでしょうか。

○交通対策担当部長 細かい部分までは、なかなか調査できておりません。ただ、事業者によって、賞与があるとかないとかという状況はございます

- 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。

ので、そういったところでやはり募集に影響が出ているのかなというのは、私どもが見てそういうふうに感じるところでございます。

○横田ゆう委員 分かりました。

それから、次に、はるかぜ3号について質問したいと思いますけれども。

4月の委員会でも質疑をしました。それから、5月16日には、はるかぜ3号を再生させる会の皆さんと一緒に懇談を行いました。私も参加させていただきましたけれども、その中で、協働事業として7路線の協定を結んでいる新日本観光自動車と日立自動車交通に、はるかぜ3号のルートを実行するように働き掛けてほしいという要望が出されましたけれども、その後、結果はどうなったのでしょうか。

○交通対策担当部長 実は、このアンケートの際に併せて聞き取っております。しかしながら、やっぱり運転手の確保が困難な状況にある中で新規の路線を実行するというのは、今はちょっと難しいということでございます。

○横田ゆう委員 アンケートの際にというのは、どういったタイミングなのですか。

○交通対策担当部長 アンケートを、年度が替わってから、5月かな、に実施させていただいた状況でございます。その中で、追加項目ということで問いかけた内容でございます。

○横田ゆう委員 分かりました。やはり運転手の不足というのが、本当に重要な課題というふうになっているように思います。バス業界全体がそういった厳しい状況であることですので、日立自動車交通ですとか新日本観光自動車も同じく運転手不足というのが非常にあるということですよ。

先ほどの図にもありましたけれども、4ページの、この間、運転手の処遇というのは最も重要な課題で、これなしにはもう進まないという状況の中で、区として、去年から赤字補填として人件費補助と、この図で言いますと職場環境改善補助を

行って来たということですが、こういった効果は表れているのでしょうか。

○交通対策担当部長 そうですね、こちらの資料の中では、先ほど新日本観光自動車、なかなか厳しい状況だというお話をさせていただいたのですが、日立自動車交通の方は、綾瀬の駅前の交通広場ができたこともあるのですが、それに伴いましてダイヤ改正をして、17便ほど増になっているということでございます。それだけの運行ができる運転手を確保できているという状況でございます。

○横田ゆう委員 やはりこういった赤字補填分が、事業者が安定してできるようになったということで大変重要なことだと思います。

やっぱりこの運行補助の効果が実際に表れてきているというふうに思いますが、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 一部そうした状況が見られるのかなというふうに思うのですが、やはり一方では、なかなか苦しんでいる状況もございまして、そうしたところについては継続してしっかり支援が必要だというふうには考えております。

○横田ゆう委員 やっぱりこの支援、大変重要と思います。

はるかぜ3号というのは、国際興業が運行していた、それで廃線になってしまいましたけれども、日立自動車交通が、それから新日本観光自動車などのほかの路線で存続できている地域の住民と、やはり廃線になってしまったところの交通不便地域と、交通の利便性の差があってはならないというふうに思います。

昨年から実際に協働事業として、車両購入補助に加えて運営補助も出ているということですので、区としてもバス会社との信頼関係もできていると思うのです。こういう中で、一定の運転手不足が解消の方向に向かって、状況が好転してきたときに、バス事業者が受け入れられるようになったときに、この7事業所の今やっているところだけで

- 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。

なく、はるかぜ3号の復活の検討も始めていただきたいと思います、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 はるかぜ3号、特に御意見をいただいているところではございます。また、それ以外にも、一般の路線のところでも、はるかぜではない路線バスがあったところでも、やっぱり廃線になっていろいろ困っているという御意見等も受けております。

そうした中で、私どもとしては、バス事業者、はるかぜの路線の事業者だけではなくて、一般路線バスの事業者も日頃からお付き合いさせていただいておりますので、定期的な形になろうかと思うのですが、そういう投げ掛けといたすか、新たな路線についての投げ掛けについてもやっていきたいというふうには考えております。

○横田ゆう委員 今、足立区議団が区民アンケートというのをやってるのです。現在集計中で、今のところ1,500通が寄せられておりますけれども、その中でも、「はるかぜ3号を利用していましたが、なくなり、西新井駅まで歩いて行くのが困難です。復活してください」という声が届いております。これだけでなく、複数届いております。是非、はるかぜ3号の要望が複数、この声に応えていただきたいというふうに思います。引き続き、運転手の処遇改善も含めて、働き掛けを強めていただきたいというふうに思います。

それで、やはりこの団体、はるかぜ3号を再生させる会の方にもきちんとした回答をしていただきたいと思います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 皆さんとまたお話をする機会があるかと思っておりますので、そういったところについては御説明させていただきます。

○しぶや竜一委員長 他に質疑ございますか。

○野沢てつや委員 今の陳情で上がっているグリーンスローモビリティも含めて、公共交通の自動運転サービスの導入がいろいろ検討されていると思

うのですが、報告資料の5ページに、公共交通の自動運転サービスの導入推進ということで、令和8年1月から3月の間、自動運転サービスの試行運転がされるということなのですが。

今回導入されるのは自動運転レベル4対応とあるのですが、一方で、東京都が令和6年度に都内3地区、杉並区、多摩市、瑞穂町において自動運転バスを運行したものに関しては、自動運転レベル2ということなのですが、このレベル2とレベル4の差というのをちょっと伺いたいたすけれども、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 レベル2ですと、運転手が常について、すぐに手でハンドル操作ができる状態にあるということではございます。レベル4につきましては、運転手がいなくてもという、完全な自動運転ということではございます。

○野沢てつや委員 そういうふうには、今お伺いしたところによりますと、レベル4に関しては、基本的には乗組員みたいな方はいらっしやらないというイメージでよろしいでしょうか。

○都市建設部長 実証実験ですので、何かしらのオペレーションを、非常時に何かをしなくてはいけないので、全く運転する人がいないということにはならないのですが、目指している方向としては、完全自動運転であれば誰もいない、日暮里・舎人ライナーのような本当に自動運転を目指すということになります。

○野沢てつや委員 一つちょっと懸念として考えられるのは、御高齢の方、そして、ベビーカー、車椅子、そういった自分で乗り込みが困難な方への対応なのですが、こちらはどのような感じで想定されていますでしょうか。

○交通対策担当部長 他の自治体の事例からいきますと、そうしたアシストをしてあげるのが付いていたりとか、そういうところに対応しているようではございます。

○野沢てつや委員 今回の実証実験に関しましては、

- 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。

そういった方への対応はどのように考えられていますでしょうか。

○交通対策担当部長 恐れ入ります。今回については、やはり職員が、あと、事業者で、そうした人員を配置するという事で想定しております。

○野沢てつや委員 自動運転を進めること自体は本当に必要なことだとは思いますが、やはりそういった方々への対応、配慮、これは欠かすことができないと思いますので、そこは要望としてお願いさせていただきます。

続きまして、はるかぜ路線維持事業の進捗についてということなのですが、令和5年度までのスキームと比べて、令和6年度からに関しましては、区の補填、支出が増えているということで、これは致し方ないことなのかと思うのですが。

令和5年度のスキームのところでシルバーパスの補填があって、それがなくなっているのですが、これはどういう仕組みなのか。ちょっと初歩的なことで申し訳ありません。

○交通対策担当部長 シルバーパスの制度といたしまして、東京都の福祉保健局から費用が出て、東京バス協会から配布されているわけなのですが、我々のような自治体から補助が出ている路線に対しては、シルバーパスの補填はできないという、そういうルールがございます。

○野沢てつや委員 シルバーパスに関してなのですが、現在利用されている方の実数とかというのを今把握された上で補填しているような感じでしょうか。

○交通対策担当部長 全体の配布数というのですか、そこは把握されているというふうに思います。また、それぞれの路線ごとにどれだけの利用があるかということは、定期的に各バス事業者に対してバス協会から調査が入っているというふうに伺っております。

○野沢てつや委員 正確な実数は把握してないということよろしいのでしょうか。

○交通対策担当部長 正確な数字ということになると、これは恐らくなのではけれども、把握できていないのではないかと存じます。

○野沢てつや委員 正確な実数が把握できていないものを補填していた上に、今度更に、それも増えた赤字を負担するというのは、税金に対する意識がちょっと甘いのかななんて気もするのです。今。実数把握のAIカメラなんていうのは安価で買えますので、そういったもので本当にちゃんと実数を捉えた上で補助していくというのは税金の使い道として正しいのかなと思うのですが、そこに対する認識はいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 シルバーパスの、ここで書かれている補填という部分については、これは従前でございますので、これについては、東京都の福祉保健局からバス協会を經由して補填されていた公費でございます。そこに残る部分が赤字だったということで、事業者が自分の会社の中で賄っていた内容でございます。

そこが、昨年度から、その二つの赤字の部分とシルバーパス補填のなくなった部分を合わせて、区の方で補填させていただいている状況でございます。

○野沢てつや委員 結論としては、シルバーパスの分の補填をやめたわけではなくて、まるっと補填するような形に変えたということよろしいでしょうか。

○都市建設部長 野沢委員御指摘のとおりでございます。

○野沢てつや委員 だとしたら、その問題解決にはなっていないように思いますので、やはり本当にちゃんと実数を把握した上で、事業者に対してきちっと補填していくべきだと考えるのですが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 こちらのシルバーパスにつきましては、ICカード化がこれから、今準備されているということ伺っております。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。

度ですか、になれば、それが利用できるのではないかとこのように伺っているところでございます。

○野沢てつや委員 令和8年度にできるのであれば許容範囲かなとも思いつつも、もし、それ以上か掛かるようであれば、AIカメラ等、安価で買えますので、きちっとそういうのを設置した上で実数を把握していただきたいと思います。これは要望です。

引き続きまして、「足タク」です。

「足タク」に関しましては非常にうまく運用できるのではないかなと思いつつも、やはりスポット、先ほど山中委員からお話があったとおり、病院とかそういったものに対して偏重してまして、駅とかそういったものに対してちょっとアプローチが弱いのかなと思うのです。

私、今ちょっと選挙の応援で駆り出されておまして、いろいろな駅を回っているのですが、駅を回っていると、やはりベビーカーを利用されている方がすごく多いと思うのです。「足タク」、地域交通のサポートということで考えるのであれば、御高齢の方に対するサポートは必要ではあるのですが、それと同時に、やはり子育て中の方とか、それ以外の方に対してもスポットを当てるべきだと思うのです。

ですので、運行時間の制限はあるとは思いますが、入谷・鹿浜地区でしたら西新井駅とかそういった所をスポットに加えていただきたいなと思うのですが、そこに対する認識はいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 エリアを今は、日暮里・舎人ライナーより西側という形で限定させていただいているところでございます。当然、タクシー事業者ですとかバス事業者もいらっしゃる中での運行でございますので、そこは各事業者にも御理解をいただかないといけない部分でございますので、今のところは、この範囲の中でということでやらせていただいているところでございます。

○野沢てつや委員 民間業務を圧迫するということはちょっとよくないなどは思いつつも、地域交通というそういった在り方としては、やはり子育て中の方々、高齢者の方々、みんなのサポートが必要だと思いますので、主要な駅、ターミナルに対してもアプローチしていただけたらと思います。

以上です。ありがとうございました。

○しぶや竜一委員長 他に質疑ございますか。

○杉本ゆう委員 まず、今のはるかぜ路線維持事業の進捗についての部分なのですが、いろいろほかの委員からお話ありましたけれども、区の補填分の話もさっき出ていましたし、バスの事業者の採用率の話も出ていましたけれども、ずっとこの話を聞いて、結局、運転手がいなくてできないのだという話が基本的な話の土台になっていると思うのですが、この前ちょっと事前説明のときにも聞きましたけれども、今のはるかぜを運行してくれている事業者以外、どの事業者も大変なのは分かるのですが、今それ以外にも同じような、こういういわゆるコミュニティバスを運行できる事業者、ほかにもいろいろあると思うのですが、多分、都内にいろいろあると思うのです。

ほかに新しく開拓して、そういう事業者を探そうという予定は、そもそも論としてないのですかという話なのですが、どうでしょうか。

○都市建設部長 杉本委員御指摘のことはごもっともだと思うのですが、実態をお話ししますと、例えば、今のはるかぜの事業者として日立自動車交通がありますけれども、日立自動車交通もかなり、文京区だ台東区だと手広くやってまして、逆にもうそこすらかなり危ない状況になっているというふうに聞いておりますので、全く探さないということではないのですが、やはり可能性については追求すべき点であるというのは確かに私どもも思っております。

○杉本ゆう委員 今、日立自動車交通がどうこうと

- 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。

いう話ではなくて、今の日立自動車交通もそうだし、新日本観光自動車もいて、その二つの話が今までよく出てきますと。ごめんなさい、自分がちゃんと調べてない部分、事前にもっと予習してこなくてはいけなかったのですけれども。今区としては、この運行できる会社、運転手が足りている、足りてないは別として、はるかぜを運行できる能力、会社の、事業認可だとかそういうものも含めて、足立区が頼めそうな、東京都内で事業ができそうな会社というのは何社ぐらいあって、その結果、何で今この2社なのか。あるいはほかのところ、何社に声を掛けられたけれども何社に断られたのかという。この委員会に限らず、よその委員会でも言ってるのですけれども、事前説明でこの2社だけの話をされても、どういう状況かという前提の条件をやっぱり話してもらえないと、我々も行政がやってることをチェックする立場としては判断しかねるわけです、そもそも論として。

さっきのAIカメラの話もそうですけれども、実証実験の話も、何でこの2社なのか、何でそうなったのかという理由を是非ちょっと教えていただきたいというところを、ひとつ教えてください。調べてなければ、分かりませんで構わないです。どうでしょう。

○都市建設部長 今の御質問に正対するかどうかですが、現在、はるかぜを運行している事業者が、日立、新日本、朝日、東武の4社、以前は国際興業で5社で、今4社ですけれども、基本的には、今御質問の内容については、改めて調査をしたいと思います。

ただ、今4社の中で聞いた範囲では、やはり営業の拠点がどこにあるかということ。要は、車を持ってこなくてはいけないので、これが大田区とか品川区から来るというのは現実的にはあり得ないので、ただでさえ、今、朝日自動車、実は拠点が越谷にあるもので、越谷から足立区まで車を回していると、こういう状況です。かなり状況が厳

しいので、繰り返しになりますが、杉本委員の御質問について、この議論をする中では、同じ土俵で、どういったレベル感を合をわせるという意味での御質問だと思いますので、これについては改めて委員会で御報告したいと思います。

○杉本ゆう委員 分かりました。その点に関しては、是非調査していただいて、また次回以降、御報告いただければと思います。

区の赤字負担部分の、ここ、もしかしたらよその自治体との競争になっちゃう、チキンレースになっちゃう可能性はあるのですけれども、結局は、やっぱり人件費だと思うのです、最大の問題。人が足りないのは事実なので。この陳情・請願絡みでいえば、二種免許がどうこうという議論も以前ありましたけれども、実際に今のこのルールにのっとってやろうとしたら、結局、ちゃんと二種免許を持ったバスの運転手を連れてこなければいけないとなったときに、どうしても定期運行している路線、例えば空港に行くようなリムジンバスの形があって、料金改定しづらい部分があるので、そういう意味では、バス事業者の利益、値上げをしづらい側面はあると思うのです。だとしたら、区として、この路線を維持していこう、増やしていこうというのであれば、この制度を維持するのであれば、事業者が運転手を確保しやすいような補助をしないといけないという発想になると思うのです。

例えば、今言ったように地域内とか定期路線バスではない、例えば最近だと、旅行好きなのでよく羽田空港に行くリムジンバス、北千住から乗るのですけれども、この数年で1,000円だったのが1,100円になり、1,200円になり、来週から今度は1,400円になるのです。例えばそういうふうに値段をどんどん上げられるようなバスもあるけれども、多分こういったコミュニティバスとか、いわゆる普通の都バスとか東武バスみたいな、ああいふ路線バスはこういうのはで

- 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。

きないではないですか。特にはるかぜ、維持しようと思って、今のルールにのっとったままで、そうではない方法があるのだったらそれでもいいのだけれども、このままでやるのだったら、この差額の負担分というところ、人件費の部分をもっと分厚くして。ドライバーが足りないのでできませんの答えしか絶対返ってこないのが現状だと思うのです。そこについての考え方、どうですか。

○都市建設部長 かなり核心の部分になるかと思えます。要は、地域の交通を自治体としてどこまで、極論を言うと面倒を見るかということに尽きるかと思えます。地方都市であれば、取りあえず地方都市のバス維持にするのであれば、何らかの財政支援が国なりがあるというふうには聞いているのですが、少なくとも足立区の場合については、全てこの事業については単費で行っておりますので、適切な言葉遣いじゃないかもしれないですけども、税の使い方としてどこまでがマックスなのかということは、先ほどのバスの運転手の確保ということも踏まえて、きちんと議論をして、やはりルールは決めていくべきだと私は思います。

○杉本ゆう委員 そうですね、今都市建設部長がおっしゃったのは、その点に関しては僕もそのとおりだと思っていて、湯水のごとくと、去年の議論で湯水のごとくということも出ましたけれども、そのためだけに税金を大量に投入すればいいというわけではなくて、やっぱりコストパフォーマンスもあると思うのです。

それこそ、最大の効果という話があるではないですか、最小の経費で。それを考えたときに、今その配分は分かるのですけれども、どういうものを実際やるかどうかは別として、もし今、足立区で課題になっているようなものを、それこそ今、AIだったり、その他計算してくれるツール、いくらでもあると思うので、もしそれをやったらどれぐらいコストが掛かるのかという、これぐらい掛かるから、これは絶対に実現は無理だよねとい

う数字がまずベースにあって、だとしたら、この部分は仕方ないねと削って行って、現実的な数字に落とし込んでいく方が議論しやすいかなと思うのですけれども。

実際どうなのですか、これ。本当にやろうとしたら、幾らぐらいの規模感で掛かるのだろう、もし。

○都市建設部長 杉本委員の今の御質問に関連するかどうかなのですが、今回報告の中で、協働事業路線のダイヤ最適化というのも、正しく、費用対効果ではないのですが、極論にしますと、乗らない時間に車を走らせてもしょうがないよね、そういったところで経費を抑えるということなのか、それとも路線を、バスを増やすことによって資金がよく回るようになるので、では増やしましょうかねという、多分両にらみの話が出てくるかと思えます。

そういったことを、やはりシミュレーションするというのも一つの方法である。ただ、この今の中ですらそういったことをできる人がいるのかどうかも含めて、今回スタートアップ企業ですらそういったダイヤの最適化という話がありましたので、もしかすると、はるかぜの今の路線を全て見たときに、最適化することとか、どれだけ費用が掛かるということは、やはりトライする必要性もあるのではないかなと、今の御質問を聞いていくと、そういったことが必要ではないかなと感じました。

○杉本ゆう委員 そうなのです。今都市建設部長おっしゃったとおりで、すみません、去年もこの委員会いたのですけれども1年間しゃべれないところにいたので、ちょっといろいろあるのですけれども、これ、たしか去年、野沢委員もおっしゃっていたはずなのだけれども、結局そういう業者がいるわけではないですか。区の職員が別に価格的にやれ使って、やれどうのという数値を出す、そこまでのプロフェッショナルな仕事は多分、こっちからそれができてないと非難するつもりもなく

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

て、そういうのができる人がいるという、そういう業者なりそういう人たちを皆さんが見付けてきて、そこにちゃんと仕事を割り振れる、正にそういうときこそ委託するべきだと思うのですけれども。それをすることによって、結構、今僕が聞いたような話、具体的な数値、プロの人たちというのは示せるのではないかなど。

結構そんなとつびな、SFチックな話をしているとちょっと思えないのですけれども、どうですか。

○都市建設部長 今の御指摘、御意見を踏まえまして、そういったことができるかどうかということは、探すという言い方は変ですけれども、そういったことを視点を踏まえて、今後のはるかぜ路線の維持については考えていきたいというふうに思います。

○杉本ゆう委員 分かりました。はるかぜについてはそこまで大丈夫なのですけれども。すみません、初回なのでいろいろ、1年分たまっているものがいろいろあふれ出ているのですけれども、去年からの。

「チョイソコ」の話もそうなのですけれども、これも去年聞いていて、ごもっともと思った話が、これは誰が言っていたか、ぬかが委員が言っていたのかな、結局、実証実験、僕はちょっと理系分野が苦手で文系出身なのであれですけれども、社会科学分野出身なのでいろいろ実験だデータ取りだとやるのですけれども、そういったところで、実証実験というのは正に社会科学的な分析実験で一番分かりやすいものだと思っていて、例えば、乗り合いの、このデマンドタクシーをやるのに、週2日の8時、12時、1時、3時といったときに、これは去年ぬかが委員が言っていた、たまたまこの曜日ではないときにいつも病院に通っている人たちが一定数いる可能性があるでしょうという指摘はもっともで、これ、特殊な★★を持っているわけではないですが、一般的に考えたときに、

一応1週間を通して、この時間に関してはしようがないです、だけれども、1週間を通してやってみないことには、そもそも取れるデータというのは偏ったレートになるのではないですかという話。例えばですけれども、足立区の人に聞きましたというのと、港区の人に聞きましたと、同じ質問をしても絶対違うことが返ってくるではないですか、結構それに近いぐらい、2日間やりました、7日間やりましたというのは、全然違う結果が出ると思うのです。

もちろん、予算の問題も分かっているのです。収支、さっき山中委員がさんざんおっしゃっていましたが、お金の限界があるのはさっき言ったように分かっているのだけれども、そこに関してはデータを取るのが、例えば、それをやった結果、1週間やってみました、そうしたら火曜と金曜しかほとんど乗ってないではないかということになれば、本番ではむしろ火曜・金曜にすればいい話で、いつ乗っているかも分からない、最初はコストは掛かるけれども、本当は1週間通してのデータを数か月取るべきなのではないかなと本当に思うのだけれども、どうですか。

○交通対策担当部長 当然、最初の段階から月曜から金曜まで、あるいは土曜までということで利用できれば一番いいところではあるのですけれども、これは私たちとしてもちょっと準備が不十分だった部分があるかと思うのですけれども、システムを利用してということでの費用の算定だったりとか、あと、運行事業者の確保だったりという中で、やっぱりどうしてもイニシャルの部分にちょっと費用が掛かり過ぎちゃっている部分はあります。

ですので、今後続いていく中では、運行の方に費用を回せる部分も出てまいりますので、少し曜日を当然増やした形で実証をやっていきいたいというふうに考えております。まずはスタートさせた上で、そこをしっかりと準備していきいたいというふうに思っております。

- 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。

○杉本ゆう委員　そうですね、これも去年さんざんでしたけれども、まずはやってみなくてはいけないというのは僕もそのとおりに思っているの、まずはやってみる。やってみた結果、まだ始まってないので何とも言えないですけども、多分、得られるデータというのは実際のニーズとは大分かけ離れたものが出てくる。ただ、やってみて、まずはこういう便利なものがあるのですよというお知らせ期間として、まず、これ、やっていいかなと個人的には思っています。

まず、そこの常東地区の人に知ってもらって、これ便利だったら使ってみようかと、まずロコミを広げてもらう。去年もこの話が出ていたか、自分が事前説明のときに内々でしゃべったか覚えてないんですけども、とにかく、これ、めちゃくちゃシステムとしては便利なシステムなのです。あって絶対に便利だし、地域の人にとってはプラスに絶対なるシステムであるのは間違いない、そこに関しては一切批判してないし、そのとおりに思っているのだけれども、ただ、それを知らない、だから使わないというのが一番の悲劇なので、その周知をしっかりとした上で、まず最初2日でもいいですけどもやって、便利なものがあるのだね、では使ってみようかという人が増えてきたら、1回、7日間で実験してみようという、その可能性としてはどうですか、ありますか。

○交通対策担当部長　費用の点については精査する必要があらうかと思うんですけども、そうしたところについては、やっぱり利便性というのですか、そうしたところが、杉本委員おっしゃるとおりで、やっぱり見えないと利用も広がらないという部分はあらうかと思しますので、そういうところについてはしっかり確認しながら進めてまいりたいというふうに思います。

○杉本ゆう委員　分かりました。その点に関しては、それで結構です。

この報告に関しては、もう1点、7番の扇地区

の話ですけども、30ページですけども、もとの、はるかぜ10号のところなのですけども、この地図で見ると、確かにこれ500mで、地域内交通の話で500mという一つの基準になる距離なのは分かっているのんですけども。ちょっとこの前、事前説明のときに★★部長にもお話ししましたが、はるかぜ10号もそうだし、今話している議論自体が、この扇大橋駅のライブと書いているところから、東西に、港北橋通り、まだ開通してないところですけども、本木から扇に関してのところ、港北橋通りよりも南の部分、住所でいうと扇1丁目とか本木西町、本木南町、もちろん本木新道の方に、東武バスで★★に行くのは結構走っているのんですけども、こちら、確かに道が狭いので、どういうシステムがあるかはちょっと別として、多分この中で一番不便な人たちというのが、ここの土手側に近いこの一角なのではないかという気がするのです。

この前も言いましたけれども、参加者は、ここ幾つか、3町会ぐらい出ますけれども、そのほかも声掛けてもらって、イメージ的には港北橋より南側、寺地小学校とか第六中学校があるエリアですけども、ここは御存じだと思いますがめちゃくちゃ道が狭いです。道が狭いと選挙のときとか大きい車で入ってくるのにもいつも苦勞するのんですけども、ここというのは真っすぐ行けば確かに500mですが、地図上500mなのですけども、道が入り組んでいるので、くねくねくね、本木新道まで絶対500mでは着かないのです。グーグルマップとか使うとよく分かるのんですけども、この地図でいう、円で500mというのは、人間飛べるわけではないので、真っすぐ。ということで考えたときに、ここの部分、どうせ、どうせと言ったら失礼だけれども、はるかぜ10号がなくなった、どうにかしようというのであれば、こっちも、土手沿いまで含めたこの一角に、ここまで含めた方が結構合理的な話になると思う

- 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。

のですけれども、その点に関してどうでしょうか。

○交通対策担当部長 今御意見いただいたところなのですけれども、これから地域の協議会を設立するというので、今準備をさせていただいております。まず、こちらについては、地元の方で熱心な方がいらっしゃって、是非我々として取り組みたいということで手を挙げていただいたところでもございますので、そうした方を中心に、今お話を伺っている状況でございます。

進めていく中では、当然、区営住宅、都営住宅もたくさんあるエリアでもございますので、そういうニーズというのですか、そういったところもあろうかと思っておりますので、そういうところは、進めながらの中で、しっかり確認をしてみたいというふうに思っております。

○杉本ゆう委員 最後、それに関連して、こっこの★★にも出ている、さっき出てきたように、ボランティアで運転してくれるという人がいるという話が出ていると思うのですけれども、これ、お金取って、いわゆる交通機関としてやったら問題かもしれないけれども、例えばグリーンスローモビリティのもっとちっちゃいもの、ゴルフ場のカーブ的な感じ、もっと極端な話で言えば、足立区の下町的な感覚で言えば、地域のおじちゃんが、おばあちゃん、足が悪いからスーパーまで乗せていってあげるよなんていうのは結構よくある話なのです、実際のところ。うちの辺りは結構あるのです、うちに限らずですよ。そのときに、では事故を起こしたときの保険どうするの、責任どうなるのだなんていうおじいちゃん、おばあちゃん、そうめったにいないです。だとしたら、そんなこと頼まないと思うし。

ここでいうボランティアというのは、結構簡単に出てくるのですけれども、言葉として、そのボランティアというのはどういう、さっき言った責任の所在、保険の問題含めて、ボランティアというのは、ごめんなさいね、これを批判しているわ

けではないですよ、いろいろ考えてますよという感じの雰囲気です、よくそういう話が出てきますけれども、区の皆さんが考えているボランティアというのは、どういう動きをする人たちを想定しているのですか。

○交通対策担当部長 一例でございますけれども、お隣の葛飾区で、立石の辺りでやっていらっしゃる、やはりグリーンスローモビリティを使って、それは地域の方が協議会のような形でボランティアで運行しているというような状況でございます。車両は区役所の方で準備をして、保険も手当てして、その上で運行の部分地元の方がやっただいている。

ただ、1点、やっぱりどうしても、これはもう皆さん御存じのとおりで、交通事故等が発生した場合の最初の行政処分は本人にきますので、そういった部分はあろうかと思っておりますけれども、それも含めて、グリーンスローモビリティの場合はなのですけれども、速度もそんなにでないのでも、そんなに大きい事故につながるということは低いのかなという状況の中で判断されているというふうには話を伺っていることがございます。

○杉本ゆう委員 大丈夫です。

○吉田こうじ委員 端的に、もう時間もあれなので、花畑の件なのですが、先ほど山中委員からのお話を伺っていると、物すごく私も不安を感じました。それで、もうやめた方がいいのではないかなというか、白紙に戻した方がいいのではないかなぐらいのことを思っていました。

前の委員会でも私申し上げたのですけれども、3者で協定を結ぶというのは、本当に信頼関係が大事なんだという、そういう意味で、協定を結ばれたというのは私はすごく一瞬ほっとはしたのですけれども、その内容について、そういうような形で、議員を通じてそういう声が出るということ自体が、やはりその協定書が出た時点で、お互いに協定書の内容についてお話し合いができるような

- 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。

機会が持てなかったのかなど。協定を結んだ後に  
 そういような声が出ているというのは、私はち  
 ょっとこれ問題なのではないかなというふうにも  
 思いましたけれども、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 協定はこれから締結予定でござ  
 いますので、今お話をしているところでござい  
 ます。

○吉田こうじ委員 申し訳ございませんでした。協  
 定を結ぶに当たって、先ほど言ったように、やっ  
 ぱり信頼関係というのはすごく大事だと思うので  
 す。そういう意味では、お互いに、区の方にざっ  
 くばらんに、そういうようなお声が出るような、  
 やはり人間関係といえますか、信頼関係を結んで  
 いただくというのが、まずは第一に大事なことな  
 のではないかなど。

細かいことに関しては、やっていけばいろいろ  
 あると思うので、それはその都度、検討していけ  
 ばいい話だと私は思います。今回、コースやなん  
 かもいろいろ出していただいていますけれども、区  
 の方でやはりサポートしていくと、区民の方が中  
 心になってそれを進めていくということなのです  
 けれども。先ほど、常東地区に比べて足立区はそ  
 ういう部分では少し低く見られているみたいな形  
 を、そういう声もありましたけれども、実は花畑  
 というのはブンブン号もやっていますので、相当お  
 金も入っていて、それなりの実証実験の知見とか  
 も随分、分析結果もあると思うのですけれども、  
 その辺は地域の方に丁寧に御説明していただいて  
 進めているものだと私は思っていたのですけれど  
 も、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 ブンブン号につきましては、  
 最初の御説明の段階では、こうした実験を実施し  
 てきたというようなことについてはお話をさせて  
 いただいておりますが、最終的な数字ですとかそ  
 ういった部分を、皆さん、お話を伺った方に十分  
 伝わったかどうかについて、私もちょっと不安な  
 部分もございますので、また機会を捉え、そい

ったお話も一緒にさせていただきたいと思ひます。

○吉田こうじ委員 本当に大きな実験でしたので、  
 それはきちっとした分析をされていると思ひます  
 ので、大いに地域の方にとっても役立つ情報だと  
 思ひますので、その辺はしっかりと共有していただ  
 ければなというふうにも思ひます。

それからもう一つ、このサポート制度について  
 の内容をいろいろ精査させていただくと、多くの  
 方に乗っていただいたか、いただかなかったかとい  
 うところで、本格運行にいくかいかないかとい  
 う判断の、その辺の説明はあるのですけれども、  
 実際、例えば途中で、ここがこうだから変えてい  
 けばもっと増えるよねとか、ここがこうだからこ  
 ういうふうに変更していけないかなとか、その辺  
 というのはもちろんされることだとは思ひのです  
 けれども、ここに、マニュアルにはうたっていない  
 ですけども、そういうこともあらかじめ皆さん  
 で共有し合って、そういう見直しの機会はあるの  
 だよということも、きちっとお話ししていただき  
 ながら進めていくべきだと思うのですけれども、  
 いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 まずスタートするまでの段階  
 の中でも、いろいろと御議論をさせていただくこ  
 とになろうかと思ひます。特に、地域の方もそう  
 なのですけれども、運行いただく事業者も不安が  
 やりある状況の中で協力いただいているところ  
 でもございますので、実際に走ってみるとこうい  
 う感じなんだなということも、御理解、御納得を  
 いただけるところもあります。そういう部分も、  
 次の段階では少し変更してみようかということの  
 材料になると思ひますので、これから始まる前の  
 段階で、途中でということもある程度想定はして  
 いかないといけないと思ひておりますので、短い  
 時間になりますので、想定をしながら取組を進め  
 ていきたいというふうにも思ひます、

○吉田こうじ委員 是非、事業者、それから地域の  
 協議会の皆さん、それから利用している方々の声

- 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。

がしっかりと、変更反映できるような形を前もってつくっていきますということをしっかり明記していく必要もあるのかなというふうにも思います。

それから、国の方に事業許可申請を出すのは、これは実験段階ではまだ必要ないということによってよいのでしょうか。

- 交通対策担当部長 実験前に認可の申請をします。
- 吉田こうじ委員 ということは、足立区の地域公共交通活性化協議会に掛けて、議決していただかないといけないと思うのですけれども、その辺は今どういうふうになっているのか教えていただけますか。
- 交通対策担当部長 今吉田委員おっしゃっていた協議会の分科会があるので、そこで確認をしたことについて添えて、運輸局へ申請をするという流れになります。
- 吉田こうじ委員 ということは、先ほど私が申し上げた、途中で見直しをして変更を掛けていくといっても、国に申請を出す以上、変更を掛けた後、2か月ぐらい動かなくなる可能性もあるのかなと思うのですけれども、その辺の具合はどうなのでしょう。
- 交通対策担当部長 そういった点も勘案した上で準備をして、次の手を打っていくというような形になると思いますので、6か月の間は、言ってみれば忙しいことではあるのですけれども、そういったところを準備して対応していきたいというふうに考えています。
- 吉田こうじ委員 最後に1点、例えば私も昔ゴルフをやったのですけれども、野球でもゴルフでも構えたときに、右手がどうの左手がどうの、頭がどうの、足がどうのといろいろ心配すると、最後、身動きできなくなるということがあるので、スイングができなくなるというのでしょうか。それと同じで、やはり地域の皆さんの御心配というのは、これは数限りなく、想定すれば出てくる

話だと思うのです。その辺で、やはりそういったお声をきっちり頂きながら、ブンブン号でやってきた知見があるわけですから、その辺で、ここはこういうふうにしていくとこういうふうになりましたという実験結果をしっかりと地域の方にもお伝えいただきながら、皆さんが笑顔になるようにと言ってやってるわけですから、私は、そういう不安を地域の方に持たれるような協定ではうまくないと思いますので、その辺をしっかりと皆さんのお声を聞きながら、信頼関係を築いていっていただきながら、進めていっていただきたいというのを最後をお願い申し上げますが、いかがでしょうか。

- 交通対策担当部長 正に吉田委員おっしゃっていたとおりでございます。私も職員も肝に銘じて、しっかり取り組ませていただきます。
- しぶや竜一委員長 他に。
- 小泉ひろし委員 私も1年ぶりに交通対策の方に戻ってきたものですから、一言。以前は花畑の所にも随分足を運んで、委員として皆さんの声を聞きました。今回、扇地区の報告が初めて、検討状況、報告されたということで、地元でもあるのでお声出します。

はるかぜは、最終的には12路線まで運行したわけですが、10号を運行するに至るまでというのは本当に、図面を見ていただくと、29ページですか、縦長の長方形の図面ですが、この地域の方の声を集約して、地域の皆さんが何とかこの交通不便地域の解消に向けて、はるかぜ10号路線を運行してくれということで区長まで要望書を出しているのです。いろいろな動きがあって、なぜ縦方向に路線があるかといったら、東西方向の道路が全くないと。先ほど杉本委員からも出ましたように、何百メートルという単純なものではなくて、全くないのです、東西方向のストレートに。そういうこともあって、安全に運行ができるということで、最終的に残念ながら環七を

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

抜けていくという、ここに至っているわけでございますけれども。当初、スタートは、先ほど、江北バス通りの南側は現在でも買物難民の苦情というか、本当に御高齢の方からそういう声が出ております、移動販売車も都営住宅などに定期的に行ったりして対策を取ってるわけですが、これはもともと、扇いちょう公園からスタートしたのです。途中で変化して、少しでもお客さんが乗れるようにということで、今の図面の左下の寺田病院のもっと下の方ですか、扇いちょう公園からスタートしたわけですが、経路変更して高野駅からになっているわけでございますが。最初スタートした当時は、廃線になっちゃいけないからと、シルバーパスを持っていてもお金を入れて乗っていたのです。せっかく運行が開始したと、皆さんそういう思いで10号はスタートした。しかしながら、時代がどんどん変化して、乗客が減って、今日に至るのですけれども、今回のことにつきましても、花畑だとか鹿浜エリアですとか、千寿常東ですとかいろいろありますけれども、残念ながら廃線になったけれども、区が直接、税金を使ってバス走らせろだとか、そういう極端な要望というのは出てこない。私もいろいろ説明します。

サポート制度ができて、今こういう本当に皆さんのお力をお借りしながら区もできることをやっていくということ、極端な話、今のところ出ないで、その辺についてはいかがでしょうか。

- 交通対策担当部長 先ほど、陳情の趣旨のところには記載があるかとは思いますが、地域に出たときに、ではバスをということ、区が運営でという話までは特には伺わないです。
- 小泉ひろし委員 私も、足立区全体で交通不便地域の4番目ぐらいに位置するのかわかりませんが、本当にこの路線沿いの方とは多くの方と話しました。町会長、自治会長も含めて、利用者、多くの方と話しました。ただ、足立区に対してべ

ったり全部やってくれという、そういう要望ではなくて、むしろ、どうしたら問題解決、またサポート制度というものをつくったのでそういうものを利用しながらできるかというようなことを、じわじわですけれどもロコミも含めて、心ある人が今検討してるというような、そこまでやっとならざるを得ないということかと思うのですが、いかがでしょうか。

- 交通対策担当部長 何回か私も一緒にお話をさせていただきました。また、最初に手を挙げていただいた方だけではなくて、その町会の方の集まりのところにも参加させていただいて、こういう取組なのだということ、うちの方から説明をさせていただいたときもでございます。少しずつ、少しずつなのですけれども、広がってきているのかなというふうには感じております。

○小泉ひろし委員 ほかの町会の方も、本木新道に近いとか、東武バスはドル箱のバスが走っているのですけれども、広い意味では御高齢の方とか移動の足がない方にとってはポイントとなるような場所に移動したいという思いは強いわけで、そういうことを今後検討していく、関心を持たれている地域の方、心ある人がいますので、その辺も融合しながら、サポート制度をうまく具合に使ったそういうものができればと思うのですが。

この地図を見ていただければ分かるのですが、これ、もともとは、なぜこういう路線になったかということ、都営住宅が非常に大きい地域なのです。都営住宅にお住まいの方は比較的御高齢の方が多くて、車を持ってるとかそういうことではないし、本当に、ともするとシルバーカーを転がしながら移動するわけです。そういうことから考えると、非常に都営住宅が多い、そこを、近いところというか、なるべく探るようなルート、なおかつ尾久橋通りではない、本木新道でもない、そういうようなところを探りながら、このルートをいろいろ提案したりして、路線として至ったわけなので、

- 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。

この辺の検討をするときに都営住宅のところを、住民がかなりいますので、目立つようにポイントをして、あと、医療施設だとか商業施設だとか公共施設というのは、オレンジだとか青だとか黒でございませけれども、都営住宅のポイントをしつかり示しながら、そういう小さな交通というか、そういうことの検討の際に御検討いただけたらより分かりやすいのではないかと思いますので、いかがでしょうか。

- 交通対策担当部長 今御指摘をいただきました、資料につきまして、少し分かりづらくて申し訳ございません。扇地区に限らず、これから資料をつくる時には、そうした都営住宅、区営住宅の位置も分かるような形、あとは公共施設も分かるような形の内容で整理させていただきたいと思えます。

この扇地区につきましては、特に都営扇三丁目アパートの自治会の皆様にも御協力をいただいておりますので、しつかりやらせていただきたいと思います。

- 小泉ひろし委員 あと、はるかぜではございませんが、北千住から、小型バスになりましたけれども、東武セントラルですか、江北駅経由で今は女子医大まで延伸されていると思いますが、この路線は、過去においてさんざん、この地域の問題として、今は女子医大通ってますけれども、港北橋通り、補助136号線が、今までは東西方向の道路がないということで、荒川の土手をずっと走って、尾久橋通りを通って行ってたわけですがけれども、補助136号線も完了しつつあるので、できたら経路を変更したいということは、たしか東武セントラルも希望されてた、ですよ。その辺も、道路の完成がだんだんに、今最後の本木小学校近くを下水道工事をやっておりますけれども、東武セントラルも経路変更を考えながら検討されたいかがかなと思います。その辺よろしく願います。要望です。

○中島こういちろう委員 私からは1点だけ、17ページ、「チョイソコ×せんじゅ」に関してです。

先ほどから各委員の方々がいろいろ議論をされておりました。足立区全体の交通のバスが減便をするというところの中での対応ということで、サポート制度を使った中でのモデル地区として、この常東地区の話があるわけです。なので、この地域がこうだからとか、この地域がというよりは、いろいろな地域で様々な取組をして、その結果を踏まえて、いい事例、うまくいかなかったことを含めて進めていくのが、私は実証実験なのかなというふうに思っています。

その中で、20ページに、これまでの経緯を記載いただいているところから振り返ると、約1年半強ぐらいの期間で、非常に速いスピード感を持って、常東地域に関しては進めることができたのかなというふうに思っているのですが、足立区として、このスピード感で進められた背景みたいなものは、逆にどういうふうに捉えているか教えていただけますか。

- 交通対策担当部長 京成バスが廃止になったということを受けまして、地域の町会・自治会の連合会の方にまず御挨拶に伺った際に、相談しようということでお話をいただきました。その後、連合会の会長が主体になって、いろいろと検討いただいて、「チョイソコ」がいいのではないかとということでの御提案があったところから、より詳しく検討が進み始めたというところがございます。

○中島こういちろう委員 ありがとうございます。なにで、いろいろなやり方も含めて、地域の方々からの要望もありということからのスタートだったので、比較的早く進んだというような話として認識しております。

その中で、8月5日からいよいよスタートするということなのですけれども、これも実際に、地域の方々もそうですし、事業者の方も、足立区

- 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。

としても、この実証実験を、実験という言葉を使っていますけれども、できる限り成功させていきたい、そのように思っているというふうに思っています。

成功というふうに考えたときに、改めてなのですけれども、この19ページにも記載がありますけれども、一月150万円の区の支援で、1件当たりの区負担が1,500円となるようにというふうな話もあると思うのですけれども、どういう形になれば足立区としては、成功と言ったらちょっとあれかもしれないけれども、うまくいった、継続できるというふうに捉えるか、そこの基準を教えてください。

○交通対策担当部長 今スタートの段階で、週2日というちょっとハンデがある状況ではあるのですけれども、こちらに1件、1人ですかね、1人を運ぶのに1,500円程度ということの内容からいきますと、1日に直したときに大体20人から30人前後、30人を超えれば全然十分なのですけれども、そのぐらいの利用者があればというふうに見込んでいます。

○中島こういちろう委員 今御回答いただいた、1日に20人から30人というふうな形で数字を出していただいたと思うのですけれども、そう考えると、これ、今募集をして、いろいろな所の出張登録会をしていただいて、参加人数ということで増やしていただいているというふうに思うのですけれども。もちろん、1回御利用いただいた方が2回、3回というふうに使っていただけるケースと、1回だけの方というのがあると思うのですけれども。

足立区としては、大体どれぐらいの方がこの登録をすることで、今の目標に達成するというふうに捉えていますか。

○交通対策担当部長 もちろん、1週間通しで利用できるということであれば、当然、交通の魅力が上がるということで、登録の方も増えるのかなと

いう部分もございます。ただ、今現在の状況から見ますと、実は「足タク」の登録を考えたときに、向こうは月曜から土曜まで利用できますので、そういったことをちょっと勘案したときに、約半分ぐらいの数字ということで今、ちょっと到達するか分からないのですけれども、500人ぐらいを目標に登録者を増やしていきたいと、200を過ぎたところなのですけれども、増やしていきたいというふうに考えているところです。

○中島こういちろう委員 そうですよ、そうすると、もちろんもろもろ状況は違うけれども、今交通対策担当部長がおっしゃっていただいたことも、過去の実証実験を基に、足立区として算出ができるようになってきている、これが蓄積で私大事なのかなというふうに思っています。

500人いけばいいけれども、なかなか厳しいというふうになった場合には、いろいろ今この出張登録会みたいなものもやっていただいていますけれども、もう少し人のいるところであったり、人が集まる場所に対してアプローチをしていくというのも私必要なのではないかなというふうに思います。

例えば、常東地域の人の集まる場所で見ると、ちょっとこのスタートのタイミングまでで間に合うところだと二つなのですけれども、これから夏祭り、盆踊りがあって、7月26日には千住旭町で、8月2日には東1丁目で盆踊りだったりがあると。こういったところにも、多少御負担は掛かるとは思うのですけれども、是非、出張っていただいて、多くの方に知っていただく、そして登録をしていただく、そういったような取組も私必要なのではないかなというふうに思うのですけれども、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 ありがとうございます。そうしたところにも、是非伺わせていただきたいと思っています。若い方などは特に、スマホがあれば、その場でQRコードを読めば2分ぐらいで登録もで

- 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。

きますので、そうしたところをしっかりと活用させていただきますと存じます。

○中島こういちろう委員 ありがとうございます。

是非そういったところをお願いするとともに、先ほど吉田委員からもお話がございました、臨機応変な対応をしながらしっかりと成功に導いていくというところの中で、半年という期間を考えると、実際にスタートしてみても大体予想ができることは、1か月目、2か月目ぐらいだったときに想像以上に多くの方が使っていただいているのか、あまり使われていないのか、想像どおりなのか、大体この三つぐらいになると思うのです。というか、それしかないと思うのですけれども。そうすると、それをどういうふうに課題検証をするかという、その仕組みを先に私は考えておいた方がいいのかなというふうに思っています。

例えば、終わってから効果検証をするとかではなく、3か月のタイミングで一度アンケートを、先ほどもおっしゃってましたけれども、事業者だったり利用者の方含めて取るというような、決め事を先にしてから進めていただいた方が、早い打ち手ができるのかなというふうに思います。その点はいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 私ども、ほかでもやらせていただいているので、そのアンケートの実施時期については、今中島委員おっしゃっていたような、正しくその時期に実施したいというふうには考えております。

○中島こういちろう委員 是非よろしく申し上げます。

また、週2日のところを、これ、恐らく本当は、先ほども御回答いただきましたけれども、週5日でできればいいけれども、事業者の方々の御負担が特に強くて、この形で少しずつ上げられないかというところが、今の足立区の悩ましい、増やしたいけれどもというところの課題、葛藤感というものは認識しているのですけれども、やはりこ

こに関しても、例えばできるかどうかはあれだけでも、足立区としては1か月目には週3とか週4にしたいとか、是非そういう何か計画みたいなものがあると、先方も議論しやすいと思いますし、利用される方も、より便利になるのであれば先に登録をしていただける確率も広がるというようなところがあると思いますので、是非、今いろいろ御回答、私以外の質問でもいただいているところがありますけれども、残り1か月、準備ができる、スタートを切ってしまいますので、そこに向けて全力でいろいろ先に準備していただきながら、この8月を迎えていただきたいと思うのですけれども。

最後に、足立区としての意気込みをお願いします。

○交通対策担当部長 8月5日スタートということで、準備を進めてまいりたいと思います。また、内容、スキームの若干の変更であったりとかそうしたことについて、うちの中ではしっかり準備を進めた上で、対応がすぐにできるような形を取っていきたいというふうには考えております。

○しづや竜一委員長 質疑ございますか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○しづや竜一委員長 質疑なしと認めます。

それでは、各会派の意見をお願いいたします。

○杉本ゆう委員 今いろいろデータも出してほしいとか。いろいろ要望もしていますので、引き続き議論していただきたいと思います。継続でお願いします。

○しづや竜一委員長 3件とも継続。

○杉本ゆう委員 3件とも継続で。

○小泉ひろし委員 時間を掛けて議論していただけますけれども、まだ不十分と思います。継続で。

○山中ちえ子委員 先ほどのいろいろな委員の多くの意見なども聞いて、扇で新たに地域内交通の検討も始まるということも含めてですけれども、やはり根本的に本当に新しく始まる検証だということ

- 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。

ころで、協議会も、地域に開かれた説明だったり話合いだったりというのが基になって協議会ができていくわけであって、協議会を7月にやるというような計画なんかも出してきていて、地域が本当にあったまって、乗車率が高くなっていく、俎上をつくっていくということの責任をどう考えるのかなど。ますます私も悩んでしまったのですけれども。

やはりそういった点でも、この三つの陳情は一つずつ大切なものであり、今後も議論していきたいのですけれども、その重要さにおいて、三つとも採択の主張をいたします。

- おぐら修平委員 3件とも継続をお願いします。
- 中島こういちろう委員 3件とも継続をお願いします。
- 野沢つや委員 3件とも継続をお願いします。
- しぶや竜一委員長 それでは、これより採決いたします。
- それでは、一括して採決をいたします。
- 本件は、継続審査とすることに賛成の方の挙手を求めます。

[賛成者挙手]

- しぶや竜一委員長 挙手多数であります。よって、継続審査と決定いたしました。
- 休憩、大丈夫でしょうか。

[「はい」と呼ぶ者あり]

————— ◇ —————

- しぶや竜一委員長 次に、報告事項を議題といたします。
- ①②、以上2件を都市建設部長から、⑧⑨、以上2件を交通対策担当部長から報告をお願いいたします。
- 都市建設部長 引き続きよろしく願いいたします。
- 報告資料でございます。2ページでございます。

日暮里・舎人ライナー混雑緩和・利用促進等の取組についてでございます。

まず初めに、協議会第1回目の実施状況概要でございますが、こちら記載のとおりでございます。

なお、項番2の協議会名称の変更でございますが、前回当委員会4月21日の報告の際に、名称については是非変えるべきだという御指摘がありました。協議の結果、変更後としましては「混雑緩和・利用促進協議会」というふうに改めさせていただきます。

次に、六町駅周辺の自転車駐車場の今後の運用についてでございます。

こちらにつきましては、六町駅前有地活用について、中段の申入れがありました。この関係で、結論から申しますと、今まである駐車場、駐輪場は引き続きそのまま使うという内容の御報告でございます。

私から以上でございます。

- 交通対策担当部長 31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。

1番のところで、8号線の誘致期成同盟会の定期総会が実施されました。5月22日、内容は記載のとおりでございます。

下の方に進みまして、2番のところで、区内の整備促進大会の実施についてでございます。令和8年の1月から2月頃のあたりで、過去に実施しておりました区内での促進大会を実施したいというふうに考えております。小学校を予定しておるところでございます。

進んでいただきまして、32ページで、3番でその他、今後の取組についてでございますけれども、(1)のところで需要予測調査等の委託ということで考えております。委託の期間としては、令和7年の11月から令和10年に掛けて予定をしているところでございます。今後、一番下に

- 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。

ございますけれども、予算措置等もさせていただきながら、対応を進めていきたいというふうに考えております。

33ページでございます。

竹ノ塚駅付近連続立体交差事業に伴う事業損失補償業務の進捗についてでございます。

1番でございますけれども、昨年度の執行額ということで、1億700万円余でございます。これは、足立区と東武鉄道と協定を結びまして、事業設立の際の事業と同じような割合で負担しているところでございます。

2番のところ、令和6年度の執行内容についてということでございますけれども、下の方に、3番のところでございますので、それを確認しながら、全体の事業の対象が358件ほどあったのですけれども、実際に事後調査の希望が121件ということで、そこを実施しているところでございます。残りが4件になっているところでございます。今後については、その調査結果につきまして、対象の家屋等を個別に対応してまいるといようなことで、今年度、来年度に掛かって実施しているところでございます。

私からは以上でございます。

○しぶや竜一委員長 それでは質疑に入ります。

何かございますか。

○石毛かずあき委員 私からは、これも難しいのですが、地下鉄8号線の件について、少しお話をさせていただきたいと思うのですけれども。

たしか、これ、執行部を退職された方もいらっしゃるし、本日1列目に座っていらっしゃる執行部の方々から御依頼をいただきながら、させていただいた案件だったのですけれども。この中身を見ましても、なかなかその当時の雰囲気と今が、随分と落ち着いてきてしまっているような感じを受けるのですが、率直にです。

今どうですか、足立区としては、8号線に関するることについて。ちょっとお聞かせください。

○交通対策担当部長 そうですね、コロナ前の次が、一番最後、令和元年のときに中川小学校で促進大会をやったのが最後になっております。その後になかなか活動できない中で、区としても北側の期成同盟会に参加してというような状況ではあったのですけれども、またここへ来て、これからの令和12年の末ぐらいに次の答申があるということを考えますと、やはり地域としてやっていこうということ、これは私どももそうなのですけれども、地元の皆さんからそういった声をいただいたところでもございますので、しっかり取り組んでいきたいというふうに考えているところでございます。

○石毛かずあき委員 そうですね、本当によろしくお願いたします。

要するに、変な話、当時も、★★からどのような経路をたどって、どうなるのだというような闘いの中から皆さんと一緒に頑張らせていただいた記憶もありますし、平成28年、約10年前、忘れもしませんが4月20日でした、この答申がぼんと出て、よし、これから10号線動くぞとなったときから考えると、本当にこの10年どうだったのかなと。

この報告書を見ても、32ページに需要予測等調査委託というのが書いてありまして、今後このような費用対効果等の検証を行っていくというふうに記載があつて、たしか以前の闘いの中でも、当然、足立区にとっていいルートが通れば、この辺よくなっていくということがよく分かっていた上で、また更にこういった話になるとは思うのですけれども、本来であれば、この辺そろそろ事業者の確保、必要な沿線の開発の取組の進め方とか、また関係者と協調して新たな事業計画が、こういったことが置かれることが十分予測されるのだというようなものまで、この10年の中であれば多少の絵が描けたのではないかなというふうに思うのですけれども、その辺いかがですか。

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

○交通対策担当部長 今、石毛委員からの御指摘、なかなか重く受け止めているところでもございます。答申の内容について、各沿線の自治体としての取組という部分で、足立区として果たして十分であったかというところについては、反省すべき部分もあろうかと思っております。

しかしながら、前を向いてしっかり地域と一緒にやっていく、あるいは需要予測の調査等も再度やって、しっかり確認をしていくということを取り組ませていただきたいと考えております。

○石毛かずあき委員 そうですね、中川小学校でやったときも、私もよく子どもたちの絵を見ながら、あれだけ望んでいるという地域の方の姿というのを忘れられないで、やはり記憶に残ってます。しっかりと私は今もバックアップしていきたいと思っておりますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

以上です。

○しづや竜一委員長 他に質疑ございますか。

○山中ちえ子委員 私も地下鉄8号線の整備促進に向けた取組状況についてなのですが、私もやはり、ちゃんと地域の方々に、こういったことがちゃんと方針として、いろいろな地域と連携して求めているところなのだとすることを、ちゃんと広く知らせた方がいいと思うのです。

交通空白地域である花畑の北側の所では、駅がないということなんです。だから八潮を通過していくということも、やはりその周辺地域にもたらされるいい影響というのもすごくあって、地域が活性化していくということにもつながるし、私がお話を伺ったりすると、こっちに駅を造ってくれるということをちゃんと要望していきたいよねという話も聞くのです。でも、そういったことの議論が俎上に上がってきていないので、全然現実感が地域の人たちにはないという状況になっちゃってますので、こういった需要予測等調査委託で予算を掛けて費用対効果の分析なんかをするとか言ってい

るわけですけども、こういったところに予算を充てるところと比較してみると、地域にもたらされる気持ち、先ほども小学生の思いなんていうお話が石毛委員からありましたけれども、そういったところとか離れた予算の使い方なのではないかなと私思っちゃうのです。

なので、ちゃんと地域の人たちも一緒になって、といった取組にも、ちゃんと重視して取り組んでほしいと思いますけれども、どうですか。

○交通対策担当部長 地域との機運醸成ですか、そうした内容についても大事だというふうに思います。もう一方の、充足ですとかそういったところの計画に対する確認についても必要な部分でございますので、どちらもしっかりやっていきたいというふうに考えております。

○山中ちえ子委員 どちらもというレベルではないと思うのです。やっぱりこういった活動促進のところでも各地域の議員が集まって議論するというのも大切ではあるものの、一方、地域では全く何もやられてないという段階であるわけですから、そういったことではなく、ちゃんと重視して、一方、地域にもちゃんと取り組んでいくといったことの立場に立つべきではないでしょうか。

○副区長 一時期、コロナがあって、全くちよっと地元の方に情報提供できていませんでしたので、地元の方からも是非やっていただきたいという機運がございますので、私どもとして、しっかり地元にも伝えていきたいと思ったり、実際にどういった自治体と組んで、どういうふうに進めていくのかというのは非常に重要なことですので、前回の答申のときにも、沿線の地域の自治体同士がしっかり協力していくことというふうになっていきますので、両面から私どももしっかり取り組んでいく必要があると思っております。

○しづや竜一委員長 質疑ございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○しづや竜一委員長 質疑なしと認めます。

- 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。

次に、環七高速鉄道（メトロセブン）促進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29日火曜日、江戸川区総合文化センターにおいて開催される環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会の総会に参加したいと思いますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○しづや竜一委員長 御異議ないと認め、左様決定いたしました。

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。詳細につきましては、別途、各委員宛てに通知いたしますので、よろしくお願いいたします。

————— ◇ —————

○しづや竜一委員長 それでは、次に、その他に移ります。

何かございますか。

○杉本ゆう委員 1点だけ。すみません、この自転車保険の申込み状況についてなのですけれども。これ、私自身もちょっと薄々感じていた話でもあって、今日ここに来る前にしづや委員長ともお話ししてたのですが、これに関連して、自転車の事故の話絡みでなのですけれども、子どもたちが自転車に乗って、子どもたちだけで乗っていて結構危ない状況を目にしているという話を、今日しづや委員長と来る前に話をしていたのですが、足立区では自転車の乗り方の講習を学校で受けて、3年生から子どもたちだけで乗りましよう、これも変な話30年ぐらい前からそうだった、自分もそうだった記憶があるのです。ただ、もちろん今足立区に住んでいても、足立区の学校に通ってない子ども当然いると思うのですけれども、そのときに、今日ちょっとしづや委員長しゃべれないので、しづや委員長の意見も代弁しつつですけれども、

地域の方から言われたというのが、1、2年生の本当にちっちゃい子どもたちだけで自転車に乗って遊んでいるけれども危ないと、それというのは区でどういう対処をしているのという話で、もちろん区で決めて、3年生からいいですよという、学校の方で言っているルールであるので、法的な拘束力がないのは分かっているのですけれども。

学校では、全学校で講習と、指示というか、そういう話はしてるのかという、ちょっとまず確認なのですけれども。

○交通対策担当部長 教育の方では、各学年に応じた交通安全の教育を実施しているというふうに向っているところでございますので、その中では当然、そうした自分たちだけで出ていくということについての注意はあろうかと思うのですけれども、一応、教育委員会にも確認をさせていただきたいと存じます。

○杉本ゆう委員 分かりました。地域差がもしかしたらあるのかもしれないのですけれども、自分のときもそうですし、今うちの近所の子どもたちを見てると、3年生にならなくては乗っちゃいけないぐらいの雰囲気はうちの辺りはあるのですけれども、しづや委員長の話を聞いていると地域によって若干濃淡あるのかなという話を感じたので。

これ、保険絡みの話もそうですし、そもそもの話で、事故が起きてからでは危ない案件だと思うので、それは教育委員会、今日ここには教育委員会の人はいないのですけれども、その話、確実にして、対処していただければと思います。最後、要望で結構です。

○しづや竜一委員長 他に質疑ございますか。

○横田ゆう委員 ちょっと時間も押していますので、早く終わりたいと思い、簡単にしますが、東武バスが2月2日から230円から250円に運賃を値上げするというのを、バス停の張り紙で私知ったのです。同時に、東武バス綾21系統の路線

- 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。

の再編成をするということで、六ツ木から綾瀬行きほとんどが北綾瀬止まりになるということです。

区民の生活に関わる重大な問題だと思うのですが、今回の報告事項にはならなかったのはどうしてでしょうか、これ。

○交通対策担当部長 路線バスの改定は、随時行われております。あと、そういう運賃改定もそうなのですけれども実施されておりますので、区では、本区のホームページ等でそうしたことの案内はさせていただいているところではございましたが、申し訳ございません、今回は内容について委員会では報告しておりませんでした、ちょっと検討したいと思います。

○横田ゆう委員 あまり細かいことはあれですけれども、非常に値段が上がったりですとか、大きな変化、それで木間合せに関わっているので今ちょっとお話をしているところなのですが、はるかぜ2号は北綾瀬に止まりますけれども、東武バスは、今度は随分と綾瀬に行くバスが減便をされているのです。実際に、はるかぜ2号と東武バスの綾瀬に行くコースというのは、通っている路線が違って、住んでいる住民が変わってきていて、不便になる住民が出てくるということです。

北綾瀬駅というのは、東京メトロしか出ていないわけです。そして、綾瀬というのは、東京メトロと常磐線が出ているということです。そうすると、北綾瀬から乗った場合は、JRと東京メトロが都心に行くのに掛かる値段が変わってくるということで、経済的にも、そしてまた時間的にも区民にとって不便を強いるようなことになると思いますが、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 申し訳ございません、個別の皆様方の利用の、乗換え方等いろいろあろうかと思うのですが、六ツ木の地区でも、はるか2号と同じような所を走っている部分もござい

用いただいているというお話も伺っているところでございますので、区として分かる範囲ではしっかり周知もさせていただきたいと思えます。

○横田ゆう委員 いや、せっかく交通の利便性を高めるということで北綾瀬に交通広場を、すごい莫大なお金を掛けて造ったわけです。それなのに、こういったちょっとした地域差によって、江東区民が不便になる地域が出てくると、こういうのは本末転倒と言えるのではないかなというふうに思うのです。区は、北綾瀬駅の交通広場に、これはお金を使いながらいろいろな面で不便を強いるということでは、やっぱり東武とかそういう企業にとっては効率化優先で、区民が犠牲になるようなこういった在り方というのは、やっぱり問題であるというふうに思うのです。

ですから、東武にしっかりと物を言う姿勢、また連携を取っていくという姿勢をきちんと取っていただきたい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 東武の今回の路線については、以前に伺っておりまして、委員会の方にも情報としては、便数までちょっと出てなかったと思うのですが、報告をさせていただいたところでございます。

今回、運賃の値上げ等もございまして、併せて、こうした御意見については東武の方にもしっかりお伝えさせていただきたいと思えます。

○横田ゆう委員 是非しっかりと連携を取っていただくのも大事ですし、区として、やっぱり区民の交通利便性を上げるためにいろいろな交通対策をやっているわけですので、しっかりと、住民に不利にならないように、より良い、利便性を上げていくという観点で対応していただきたいというふうに思えます。意見です。

○しづや竜一委員長 他に質疑ございませんか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○しづや竜一委員長 質疑なしと認めます。

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

以上で、総合交通対策調査特別委員会を閉会といたします。

ありがとうございます。

午後零時12分閉会

# 速報版