

- 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8月22日

総合交通対策調査特別委員会

速 報 版

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

午前9時59分開会

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

————— ◇ —————

○しづや竜一委員長 まず初めに、記録署名員の指名を行います。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 次に、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。
3件とも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、8月19日付で194名の追加署名の提出があり、合計で8,034名になりましたので御報告いたします。

○しづや竜一委員長 なお、報告事項⑤、⑥、⑦、⑧が本陳情と関連しておりますので、併せて執行機関より説明をお願いいたします。

○交通対策担当部長 おはようございます。よろしくお願いいたします。

それでは、報告資料の13ページをお願いいたします。

公共交通の自動運転サービスの導入推進についてでございます。

1番で自動運転バスの導入に向けた実証実験で

ございます。

こちらバス事業者と連携をしまして、令和8年度に国や東京都の補助を受けた上で実験を進めていこうというものでございます。

2番の方で、実証実験におけるルートの検討でございます。

こちらにつきましては、これから補正予算の方をお願いする形になりますけれども、今年度の中で令和8年度、令和9年度に実施していく内容について検討を進めるものでございます。検討業務の内容については記載のとおりでございます。また、運行ルートの想定等を実施していく予定でございます。

14ページの方に今後のスケジュールを記載させていただいております。令和7年度でルートの検討を行い、令和8年度には秋ぐらいに実証実験を開始したいというように考えております。

3番のところで、令和7年度中の自動運転車両の試乗会又は展示会の見送りということですが、以前こちらでも報告をさせていただいておったのですが、2日間ぐらいの内容で試乗会を実施しようというふうに検討しておりましたけれども、東京都の補助等の導入が難しいということもございまして費用が掛かるということで、こちらについては来年度令和8年度の実証の中で一緒にやっていくような形で検討していきたいというふうに考えているところでございます。15ページ以降、資料を付けさせていただいております。17ページにグリスロと小型バスの写真を付けさせていただいております。

18ページをお願いいたします。

デマンドタクシー「足タク」における取組の状況でございます。

1番のところで利用件数の状況でございます。

冬場の間少し利用が下がっておったのですが、また暑い時期になって7月、これから8月もそうなのですが、1日13件、14件と

- 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。

のような利用がございします。

2番のところで、システム活用によるタクシー事業者の精算事務等の省力化でございします。

こちら東京都のスマートサービス実装を活用させていただいて、タクシー事業者の事務の軽減を図るということで取組をさせていただいているところでございします。

(1)のところでタクシー事業者からの意見等もいただいております、入力等が楽になったということで事務の改善が図られている状況でございします。こちらにつきましては、9月以降も継続してしっかり取り組んでいくというようなことで考えておるところでございします。

19ページに、利用登録者へのアンケートをまた実施いたしました。全体で1,681名の方が登録されておまして、今回542件の回答をいただいているところでございします。20ページ、21ページに回答について付けさせていただいております。

最後に19ページの一番下、4番で今後の予定でございしますけれども、このアンケートの結果等も検討した上で運行計画を見直せる部分を協議していくということで、タクシー事業者とも検討を進めていきたいというふうに考えているところでございします。

22ページをお願いいたします。

常東地区「チョイソコ×せんじゅ」実証実験開始等についてでございします。

8月5日から、常東地区、実証をスタートしております。

1番のところで、利用者登録状況等でございします。

こちらの(1)のところで、7月22日の時点で308名となっているのですが、本日現在で461名の方が登録をいただいているところでございします。登録者の状況でございしますけれども、(2)、(3)で年代別、地域別の状況が下

の絵図と一緒にとなっております。御確認ください。

それから、23ページは、運行開始前のセレモニーということで、顔合わせの会を実施したところでございします。

24ページへお進みください。

今回、チョイソコについても利用登録をする際に簡易のアンケートを実施しました。利用目的等について伺ったところでございしますけれども、やはりこちらについても病院等への通院、あるいは天候が悪い日に利用したいといったようなお声が多くございました。

25ページでございします。

花畑地区における地域内交通の検討状況でございします。

花畑地区につきましても、10月の20日から運行を開始ということで、今、準備を進めているところでございします。8月の6日の日には活性化協議会という会議を実施しまして、そこで確認ができたということで、8月の7日の日に運輸局への認可申請を実施しております。

それから下の方でございしますけれども、2番で実証実験開始に向けた関係者と協定を締結したということで、8月1日付で締結をしております。26ページの方に協定の概要等を記載させていただいているところでございします。

3番で、これまでの検討状況も記載させていただいている内容でございします。

4番、地域向けの事業説明会の実施を予定しております。10月からのスタートになりますので、その前の段階で地域の皆様に今回の状況につきまして広く周知を図りたいということで予定をしているところでございします。今後のスケジュール等についても記載のとおりでございします。

28ページ以降、花畑地区の資料を付けさせていただいております。運行の時刻表、それから運行経路の図、あと、32ページ以降は協定を締結しまして協定の内容について掲載させていただ

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

てるところでございます。

私から説明は以上でございます。

○しづや竜一委員長 それでは質疑に入ります。

何か質疑はございますか。

○石毛かずあき委員 私の方から1点だけ確認をさせていただきたいのですけれども、13ページの公共交通の自動運転サービスの導入推進についてなののですけれども、そこでこれから実証実験における運行ルートの検討を行っていくのだけれども、これ検討ではないですよ、要するにこの報告だと。検討するのは足立区ではなくてバス事業者が外部委託するところ、その先が検討してルートを決めるということでこれだと思っちゃうのですけれども、その点いかがですか。

○交通対策担当部長 申し訳ございません。バスの事業者等、今回協力して実施していくという形になりますので、そこからの発注をして一緒に内容を確認していくような形になろうかと思います。

○石毛かずあき委員 ということは、そうした検討会にも足立区もしっかりと出席していただいて、これまでの区民の皆様の御意見等、御要望を踏まえて、しっかり伝えていただけるということでしょうか。

○交通対策担当部長 石毛委員おっしゃるとおりでございます。

○石毛かずあき委員 ありがとうございます。是非よろしくお願いいたします。

それと、あともう一つ、足タクについてなののですけれども、うちの地域が環七1本挟んで開催しているところと開催してないところで違ってくるものですから、地域の方からどうしてもよく聞くのが、こちらの地域はやらないのということをよく聞かれるのです。一応そのために伺いしなければならいのですけれども、そうした今の足タクの区域というのを今後広げる可能性はあるのかどうか、その方向性についてお話ししたいのですが。

○交通対策担当部長 今年の4月から本格運行ということで、その前の段階で事業者の募集を掛けました。しかし、手が挙がらなかったという状況の中で実証実験を実施、一緒にいただいた4社が継続して参加いただいているところでございます。やはり範囲が広がることによって距離が遠くまで行ってしまうというのですかタクシーが、そうすると戻ってくる時間が掛かったりとかでも配車の率が下がってしまうというような状況が見られますので、事業者の参加等、そうしたものが環境を整えればもう少し広げられるのかなということで、この点については随時検討していきたいというふうに考えております。

○石毛かずあき委員 ありがとうございます。是非4月に入ってからでも今後の可能性というものを★★いただいて、こればかりは区だけでは当然でできることではありませんから、事業者の方にも手広く宣伝とかしていただいて、御協力いただけるような環境を整えていきたいと思いますので、是非よろしくお願いいたします。

○白石正輝委員 この請願については、議会決議も出てますから反対するものではないのですけれども、基本的には花畑のブンブン号が終わってからもう1年がたつのです。まだ具体的にこうしますという案が出てこないのが、これが問題なのよ。議会決議も出てるのですから、一日も早くやるのが当たり前の。何で1年半も、役所というのはそんなものなのだろうけれども、★★のですか。副区長、こんな、今の区長は最初に当選したときに、最初の公約の一つに三つのSのうちの一つ、スピードというのありましたよね。このことについて副区長はどういう形で反省してますか。

○副区長 区長はスピード感を持って何事も対応しているいろいろな事業を実施しているということは、私もそのように理解しております。今回のブンブン号の後については、スピード感を持ってやるつもりでございましたけれども、やはり地域の様々な

- 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。

声があって、なかなかその次の手だてが決められなくて、いろいろな話合いの結果、今まで延びてしまったということで大変申し訳なく思っています。大体内容が決まりましたので、10月に向けて速やかに実施をしていきたいと思っています。

○白石正輝委員 これは花畑のブンブン号については、考えてみれば失敗なのだね。それで、結局やめたわけでしょう。そのことがあるからなかなか新しいものに取り組むのは大変だろうとは思いますが、区長の公約した公約がスピードなのだ。スピード感、1年半もたってまだ決まっていなくてスピード感なんかあると言えますか、部長。

○交通対策担当部長 白石委員の御指摘ごもっともだというふうに考えております。地域の皆様と検討を継続をしまいいりましたけれども、一日も早く運行させるという視点についても非常に重要なことだと思っておりますので、引き続きしっかりやらせていただきたいと思います。

○白石正輝委員 基本的には、例えば花畑が一番大事だと言っておきながら花畑は中止して、別に鹿浜でやったことを駄目だと言ってわけではないです。花畑が一番大事だと言っておきながら、花畑はやめて1年半も現実には放置されてるわけです。住民からしてみれば何もやってない、同じなのです、実際に走ってないのだから。それで鹿浜の方は走らせましたでは、話が全然に合わない。予定ここに書いてありますが、この予定を繰り上げて早く実現していくのが基本的に議会の考え方なのです。そのことについては、もう1回副区長答えてください。

○副区長 本当に時間が掛かってしまって地域の皆様には本当に御迷惑をお掛けしたというふうに反省しております。前倒しでという御意見もありましたけれども、地域の方と話合いをして、可能な限り早く実施できるようにしていきたいと思っています。

○しぶや竜一委員長 他に質疑。

○山中ちえ子委員 今、花畑の地域交通、花畑ぐるりんという名前が付いて、今から盛り上げようというところだと思います。先ほど白石委員からも発言がありましたけれども、花畑をブンブン号が廃止になった後に代替案なく進んでいった時期が長かったということもあって、議論があるから遅くなったのだというお話、今、ありましたけれども、いや、実際は違って、協議会を広い立場の住民をしっかりと入れて町会・自治会長さんを支える形でやろうというような動きをつくるのが、私は区が遅かったのだというふうに思っています。それができたのが3月ですから。その後、物すごい一生懸命地域は、むしろ早くということでは頑張っていて、地域の人たちが一日も早くといった思いに応えたいというので頑張っていたと思います。

ですので、これから始まる地域交通の検証実験も、そういう意味で白石委員おっしゃったようにスピード感というところで言えば、地域の方々に広く知らせて、広く参加してもらおうという動きを早く区がつくるというのが重要だと思っています。

今回この花畑の協議会ができた経緯も、何か報告では抜かされてるというか経緯がすごく大事だったと思いますので、区の方も努力したと思いますけれども地域がどういう動きがあって今の本当に地域の人たち一人一人の思いを酌み取る協議会ができて進んでいるのか、これほかにはないものだと思いますので、説明していただきたいと思います。

○交通対策担当部長 山中委員、協議会が広がってきた経緯……。

○山中ちえ子委員 ではなくて、協議会が最初町会・自治会長さんだけしかいないような状況で進んでしまっただけではないですか。その後、この制度の立て付け上、一人一人の住民の思いを大切にしたい協議会をつくらうというような機運が町会・自治会長の努力でつくられたのです。その後に地

- 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。

域の人たちへの説明会を何回も繰り返して、これ区がやろうと言ったものではないです。地域の自治会長さん、町会長さんたちが頑張って言っていたものを区が後押ししてくれたと、その中で協議会がつくられてきたわけです。その経緯をちゃんと説明するべきだと思うのです。

区の方の努力なんかも、担当が1人入って地域に寄り添って入って仲介してやっていったということもあるのです。だからそういったところも、はしょっちゃっていると大事なところが次の地域交通にも広がっていきませんので、その辺です。

○交通対策担当部長 今、山中委員おっしゃっていただいたような内容の中で、当初確かに町会・自治会の役員の皆様方、協力いただいております。そこから年度が替わるタイミング、少し前ぐらいのところから、やはりもっと意見をというふうなお話の中で参加者の方がたくさん増えていただいて、いろいろな御意見をいただいているところでございます。

そうした中で、ルートを検討ですとかが大分きめ細やかな内容になってきたところであったりとか、便数を2便増やして運行することになったことであるとか、そういった御意見等、それから区の方も検討を進めて、あるいは関係機関との協議も進めて、この内容であれば実施可能であるなどということを取りながら確認しながら今日まで進めてきたということで、非常に有益だったというふうに考えているところでもございます。

○山中ちえ子委員 そうなのですね。区も初めてのことで、定時定路線の検証実験を初めて使うその制度、地域内交通サポート制度を使ってやるわけだから、区も初めてで分からない中をやっているという点では、協議会のみんなと同じなのです。だから、そこで、今、交通対策担当部長が言ったように、大変有益だったということがあったわけです。なので、そういった声を大切に検証実験を準備しているということだと思えるのですけれ

ども、本会議質問でも私たち大分質問して答弁をもらってものなんですけれども、支援上限額を設定していくということが重きを置かれているわけなんですけれども、その支援上限額を基にした設定は、協議会メンバーや運行事業者としっかりと具体的に協議して決定しているというようなことを区から答弁あったのですけれども、それは本当ですか。

○交通対策担当部長 今年度の予算ということで、昨年度後半に計画と、それから事業者との確認をしながら必要な経費ということで計上させていただいているところでございます。

○山中ちえ子委員 それは、今回花畑で、今、報告がありますけれども、前半と後半に分けるという考え方ですね。実質5か月半ですけれども、その中で検証実験を半分に分けて、12月までと★★というふうに、前半後半に分けてどのようにすみ分けして、どういうふうに支援上限額も含めて考えているのか。

○交通対策担当部長 今、山中委員おっしゃっていただいているのは、花畑地区に予定されてる700の金額の中で、その振り分けということになるかと思うのですけれども、まず最初の段階で当初の段階でいきますと、前半後半というようなことではなくて、全体としてこれだけの費用で準備をさせていただいているという状況でございます。その中で先ほどちょっと申し上げたところではございますけれども、検討を進める中で経路を延長してみたり、それから2台で走るようなことも考えられないかということでやっているところでございますので、その内容を前半と後半で変えてみようという実験でもありますので、変えてみようというふうな振り分けになっているかというふうに考えております。

○山中ちえ子委員 前半は、週に3回で車両を2台で動かすというものです。そして、後半が週に4回1台で動かすというもののなんですけれども、前半で懸念された多くの意見というのは、何といっ

- 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。

でもセレナで実質6人乗りで定時定路線なので、初めに多かったら次の停留所では全く乗れないというような事態が起こるのではないかという懸念だったわけですが、これに対応するために協議を重ねて週に3回、車両は2台だというふうになったと思うのですが、その辺ではどうですか、どう認識していますか。

○交通対策担当部長 実際には10月からということになったので、特に皆さんが心配されていた暑い時期に乗れなかったらばというようなことがございまして、そこからの発想でもあるのですけれども、2台を使うことで1台乗れなくてもその次の便を、例えば15分から20分の間ぐらいにすぐ後ろから来るというような形であれば皆さん利用がしやすいのではないかとということでのセッティングをさせていただいているということで、山中委員おっしゃるとおりでございます。

○山中ちえ子委員 そうです。そういう努力の協議があったのです。区の方もそうですが、協議会もいろいろと考えていろいろな意見を集めてそういう意見が出て、秋からというのはそういう意味でもあるわけですが、それでも本当に3月から立ち上がったものですから大変な状況なわけです。それで、前半がそういうわけで、でも後半が1台になってしまうと、週に4回というふうに広がるのはあれなのですけれども、前半の検証を受けて、後半で同じような2台でというようなことになった場合は、それに応じるのですよね。

○交通対策担当部長 今、実証実験のところでは運輸局への認可の申請等もそうなのですけれども、手続の期間も必要になってまいります。ですのである程度形としては決めた形で準備を進めていくことになりますので、後半については1台で4日間という形は取らせていただきたいというふうに考えております。

○山中ちえ子委員 それだと検証にならないです。地域の人たちがどういうふうに喜ばれて、どうい

うふうにこれから使っていこうかというような時間だっけかなり掛かると思いますし、そうするとどんどん乗車率が高くなっていく可能性だってあるわけです。でも、乗車率が高いからといって、願いがかなわないで帰らなきゃいけない人たちも出てくる可能性もあると。そうしたらそれをどう反映して後半に位置付けるのか、この視点が欠けてると思うのです。それは、運輸局に確認するのが2か月だから後半に反映させるのは相当な時間が掛かって後半にそれを生かすのは無理だという話なのだけれども、無理ありきではなくて、どう喜ばれて、どう乗ろうとしているのか、そして何が足りないのかというのを検証するのが検証実験であり、地域内交通サポート制度という名前や制度の実質、立て付けもそうだけれども区がサポートしなきゃいけないのです。

そういう意味では、どうを考えているのか、それから足りない点はどういうものだったのか、10月に向けて、今、急いで考えなきゃいけないところだと思いますけれども、どうですか。

○交通対策担当部長 現在の予算の中で、この形をできる限りということで運行するような形で組んでおります。その中で、前半後半を変えて実験でするのでやってみようということで組ませていただいておりますので、その後半についても4日間を同じように2台で走らせるということになると、今、申し上げると、お金が足りない状態でございます。ですので、そうしたことについても、まだ走っておりませんので、これから実験の中でどのぐらいの利用があるのか、あるいは3日ではなくて4日にしたときにどういう利用があるのか、そうしたところを見させていただいて、あるいは地元の皆さんともそこを共有させていただいて検討を進めていくということで、例えば、もう3月で終わってしまうのだということではなくて、その次の段階も含めて考えていこうということで我々としても考えておりますので、そうした中で実験

- 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。

を継続していくというような形も当然考えておりますので、そこでまた次のステップへということで我々としては実施させていただきたいと考えております。

○山中ちえ子委員 そのようなことであれば、早め早めの検証、それからアセスメント、実施ということでサイクル動かしていかなくちゃいけない。だから前提になっている考え方を払拭して、余裕を持って準備してサポートするという構えが後半の時期に差し掛かるときに絶対必要になってくると。先ほどそういう考えであるということは私はすごく安心したわけですが、であるのであれば、後半に差し掛かるときにしっかりと補正予算なり考えると、やっていくべきだと思うのです。その点はしっかり考えてほしいと、それが一つと。

一番何があったらといったら、安心安全な運行をしよう、させようと、主人公である協議会はかなり責任を重く受け止めて考えてます。だから安心安全であるようにといったところでは、車両を替えなくちゃいけないということもあるかもしれない。だとしたら、ワゴン車にしたほうがいいなど。だってセレナだから普通の車です、6人しか乗れないわけですから、そうなった場合もあるわけです。だからその辺をどう考えているのかなというところです。

○交通対策担当部長 そちらの車両の件につきましても、実証実験の中での利用者の状況、あるいはバリアフリーということもありますので、それは本格運行に向けては十分準備をしていく必要があらうかと思っております。その中で、できるだけ乗れる車両がいいというようなこともあります。あるいは、逆に少し狭いところを通る場合には、あまり大きくし過ぎても運転者が運転しづらいというようなところも出てくるかと思っておりますので、その兼ね合いだというふうに考えておりますので、実証実験をやっていく中でしっかり見極め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 分かりました。もともと求められている花畑団地から桑袋の東部、事業者の既存の路線の延伸、これも同時に交渉していかなくちゃいけないし、先ほど狭いところとおっしゃいましたけれども、であるならばグリスロの低速で環境の負荷に配慮されているというようなものとかを一緒に考えていくという姿勢も必要だと。

私、初めに質問したのは、支援上限額を考えるに当たって地域協議会メンバーや運行事業者と協議して決定していますというふうに答弁してるわけですから、これはしっかりそのとおりにやってほしい。そしてその修正なんかも柔軟にやっていただきたいと思います。そういうことです。

それで、私、この間区民アンケートをやっているんですけど、全体的な公共交通に対する足立区の姿勢というのが、こういう声に表れてるなと思ったのが、本当にこの不便さをどうにかしてほしいと。いろいろな経路を言ったりすると、ごっちゃになっちゃうので、平均的にそういう声が入ってきてるわけですが、不便でどうしようもないと、高齢になって免許返納したいけれども、この25分歩く停留所までのあれをどうしようとか、本当切実な声が届いてまして、その中でも南花畑等の花畑車庫がおとしなくなった問題、それに加えて、はるかぜ7号が3月で廃止になった。こういった状況の中、本当切実な声が寄せられているのです。

地域内交通サポート制度を使った実証実験というのは、地域が声を上げないと手を挙げないとやらないというスタンスですが、それだといけないと思うのです。地域の人たちに、こういう制度があるのだよという周知はまだまだ足りないし、そして、今、やっている例えば常東地区の実証実験なんかを視察しに行く、何というのか、町会・自治会長さんとの企画だったりとか、今、そういうものが必要だと思うのですけれども、そういう意味で不便地域の人たちに展望を持っても

- 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。

らうような取組というのは必要だなと思っているのです。それが何なのか教えてほしいと。

もう一つが、あと多かったのが、子どもたちが他自治体に行ってしまったと、不便な地域だから、でも、やっぱり戻ってきてほしいのだというような高齢者やお母様方の声が結構あったのです。戻ってくるような足立区にしてほしいということが多かった。

そういった点では、今、るる説明のあったような、それぞれの地域交通について懸念事項がたくさんありますけれども、そもそも抜本的な予算が足りないということだと思えるのですけれども、その点も聞きたいと思います。どうでしょうか。

○交通対策担当部長 今、花畑でこれから始まります。それから常東地区では開始したというようなことで、地域内交通について順番に取組を進めているところでございます。特に花畑と常東についてはモデルとしても考えておりますので、この2地区での事業の進み具合ですか、状況が、これから足立区、また、ほかの地区でも取組が実施されると思いますけれども、そういったときにこういった形がパターンが足立区の地域内交通としてはよいのではないかとということが例としてしっかり出てくると思いますので、そういったものをこれからの地域、あるいはお待ちいただいている地域の皆様方に、こういうことで実証実験をしたら結構皆様にも利用いただけてるというようなことをお示しすることで、皆さんにも少しお時間を待っていただけてる部分かと思うのですけれども、御理解をいただきたいというふうに考えているところでございます。

それから他自治体へ、区は不便だ、足立区は不便だからということで若い方が出ていかれるという点については、また人口のそうした減少についても区としても理解しているところでございます。区全体の魅力を上げていくためにも公共交通というのは非常に大事なものになってくるかと思いま

すので、その点、区の中全域にわたって皆様方が安心して過ごしていただけるような交通の社会をつくっていく必要があるというふうには考えているところでございます。

○山中ちえ子委員 そういう安心できる交通網を整えるといったことでは、積極的にやっていくということでした。

それで、先ほど今の地域内交通制度を使った実証実験がこういうふうに行われているのですよとか、空白の大変な地域にはお示ししていくというような話ありました。そういうところでは、今、例えば地域内交通の制度を使った検証実験の花畑では、試走会、それから花畑ぐるりをみんなに紹介する、こういったことを区に呼び掛けているというふうに聞いていますけれども、やはり広く知っていただくことを予算が足りないからできないというような考えが前に来てしまうような区の対応ではまずいと思うのです。事業者さんもあります。3社で連携してチームワークでやっていくというわけですから、その地域にいる、花畑の場合、地域の事業者さんがしっかりと協力してくれるということになった。その地域の事業者さんにもちゃんと保障していかなくちゃいけないということもあるわけだし、そういった方々の事業者さんのことを地域の人たち何も知らないという状況でもある。だから花畑地域協議会では、そういうイベントをちゃんとやっていって、それを区がサポートしてほしいという話もありますけれども、それには積極的に対応してくださるのでしょうか。

○交通対策担当部長 試走会の件につきましては、うちの職員とそれから事業者さんとも話をさせていただいております。地域の皆さんの御要望に極力応えられるような形で一緒にやればというふうに考えております。また、こうした内容の事業を速やかに実施できるような予算の準備というものについても、今、常東地区、それから花畑地区で初めてこうやって進めているような状況でござ

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

いますけれども、来年度以降に向けても、そして柔軟な対応ができるような形での準備ができるように、予算的に準備ができるようにも取り組んでいきたいというふうに考えております。

○しづや竜一委員長 他に質疑ございますか。

○中島こういちろう委員 今、もろもろ議論をされておりますが、人口動態や社会環境の変化によって公共交通の在り方も大きな変化を遂げる必要があると。そのために、今、いろいろなブンブン号をやったり、チョイソコであったり、社会実験を進めながら足立区として取り組んでいるのかなというふうに認識をしています。全て成功すればいいのですけれども、なかなか新しいことを始めるときはうまくいくこともあれば、うまくいかないこともあると。その中で何度も以前から申し上げてますけれども、うまくいかなかったところを振り返る、そしてうまくいったものがあれば、なぜうまくいったのかというものをしっかり整理する、そこが私は必要なのかなというふうに思っています。

そういった意味でも、そこをしっかりと踏まえながら事業を進めていくということが必要だというふうに思うのですけれども、その中で、ただ、先ほどから議論を聞いてると思うのですが、ただその間の期間、社会実験をして新しい社会実験をするとか進めていくときに、その地域に住む住民の方々はその期間、待っている期間というふうになりますし、あとは社会実験というものも、区民の方から住民の方からすると実験がどうかというのはあまり正直関係ないのかなというふうに思います。そういう意味では、そこをしっかりと区が★★となって主体となって進めていただく必要があるのかなというふうに思います。

各論の話でいくと、22ページ、チョイソコのところでスタートを切ってということで、先ほど400名以上の登録をされていると。先日の委員会の中でも登録者を増やすために地域のお祭り等

にも参加して、なるべく多くの方に★★をしていただけたらどうですかというお話をしたところ、早速交通対策担当部長もお祭りに来て、一人一人に声を掛けていただいたのですが、実際声を掛けていただけてどうでしたか。

○交通対策担当部長 東一丁目のときに中島委員にもお会いしたのですが、私たちが思ってる以上に高齢の方がスマホを片手に、これで行けるのかという形でお声掛けをいただいたりとかで、うちの職員が少しやり方を説明して一緒に登録できたりとかということもございましたので、まちの中で御存じない方に、自分たちとしては説明を十分やってきているようなつもりでも、そういうまちの中には、そういったところの声が十分に行き届いてない部分もありますので、そこはやっぱり継続して周知は取り組んでいく必要があるのかなというふうに感じたところでございます。

○中島こういちろう委員 ありがとうございます。かなり遅い時間ぐらいまで、日が暮れた後までいていただいて、声掛けいただいたのかなというふうに思ってます。そういったような地道な取組が、こういった新しいものを進めていくときには、かなり必要になってくるのかなというふうに思いますので、これは別のお祭りだけ問わず、あらゆる方法で利用者が足りないのであれば利用者を増やす取組を考えていただく必要があるのかなというふうに思うのですが、実際私も何人か登録をいただいた方々に話を聞いてみて、まだ利用していないという方が多かったのですけれども、では何で利用しないのかという話を聞くと、チョイソコ×せんじゅの場合は、火曜日と木曜日の8時から15時というような時間帯が縛られていると、その期間にタイミングが合わないとなかなか使えないということで、利用者の方からすると、全ての時間帯に使えたらもちろんそれは使いたいよと。ただ、事業者の方からすると、それは予算が限られているので、予算というか収益性の問題ででき

- 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。

る時間帯とできない時間があると、このバランスの話だというふうに思ってます。

そうすると、今後、この資料にも話がありましたが、10月以降に運行計画の見直しであったり、あとは協賛金みたいなものを集めてということも書いてあると思うのですけれども、今後具体的にどういうふうにそれを決めて、どういうふうに進めていくか、そこら辺のところの御説明をお願いします。

○交通対策担当部長 運行計画の変更については、今、2日間ですので、これを3日にできないかということで、これは協力いただくタクシー事業者さんとの話でもあるのですけれども、そうしたところ調整を進めて、3日間の運行になるように準備をしていきたいというふうに考えております。

もう一つ協賛金等の話でございますけれども、チョイソコについては、システムを導入して運行しておりますので、その経費というのはどうしても掛かってくるような状況がございます。その中で地域として、より便利な形にしていこうとする場合に、地域内での支援をいただくような形で進めていくことが可能かということで、これはチョイソコ自体の特徴でもあるのですけれども、協賛金であったり寄附金を頂いて運行していくということで、受皿となるところについては、区の方で口座を用意して、そちらの方に受け入れるような形で交通対策課の方で事務を執り行うようにして進めたいというふうには考えております。まだ準備中ではあるのですけれども、そういったところ地元の方ともお話をしながら進めていきたいというふうに考えております。

○中島こういちろう委員 そうですね。今、2日から3日というお話をいただいたと思うのですけれども、私は、では幾ら例えば協賛金が集まれば週5日にできるのかだったり、どれぐらいの人が利用いただければ、これぐらいというところのラインをしっかりと協議会の皆様を含めて議論を

していただく必要があるのかなというふうに思います。

例えば協賛金に関しましても、なかなか、では幾らの目標が妥当なのかだったりとかというところは、今のシステムの利用料の話は明確なものがあると思うのですけれども、目指す目標によって、これは集め方も変わってくる話ですよ。

そういう意味では、今の意思を持って、ではなるべく利用者の方を増やすのであれば、協議会の皆様と話をして、協賛金これぐらいを目標に、かつ平日のこの期間の利用者をこれぐらいを目指していこうというものを一緒になって組み立てていかないと、なかなか集めたもののとか、あとは、2日から3日に変えても背景を知っている方々からすると2日から3日になったというふうなところはあろうと思うのですけれども、住民の方からすると、まだまだやっぱり時間が限られてちょっと使いづらいよねみたいな話になってくるところだと思うのです。

そういう意味では、そういった部分をしっかりと目標を例えば、協議会の方々と話をしながら、多くの方に使っていただけるラインというのがどこなのか、そういったところの議論を細かくしていただく必要があると思うのですが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 私ども、正に、今、中島委員おっしゃっていただいたようなところを準備を今しているところでございます。例えば3日にした場合、4日にした場合には、どのぐらいの費用が掛かるかということで、今、試算をさせております。それをもちまして地域の方と協賛金であればこのぐらいが目標になるなというところをお示ししながら共有して、どのあたりを目指すのかということもこれも共有をした上で進めていくことになるかと思っておりますので、その辺はしっかり準備をした上で進めさせていただきたいというように考えております。

- 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。

○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議論していただきながら、これはチョイソコだけの話ではないですけれども、こういった新しい取組をするときは、進めていただきたいと思います。

先ほど来の議論を見ていると思ったのですけれども、まずはこういった新しいものを取り組むときは、財源が無限にあれば足立区だけが主導して、全部つくって、誰も使わないかもしれないけれども進めていく、これができれば一番いいのかもしれないです。ただ財源が限られているということを考えると、つくって使っていただかなければいけないとかいうところにもなってくるかと。今回こういった地域公共交通の在り方を考えるときに、今のこの進め方でいくと、まずは区と住民の方が一緒につくっていくと、これはどの地域でも同じだというふうに思います。そこから、つくるところまではいいのですけれども、そこから思いだけでは続かない部分、ここが便利ではないと使われないとか、利便性がないと使われない、私はこの公共交通の部分はかなり大きいのかなというふうに思ってます。

そういう意味でも、先ほどのチョイソコの話为例に挙げましたが、そのラインをどの地域でも細かく見ていただいて使っていただけるラインと、あとは現実的な運用のライン、ここの部分を区として積極的に主体となって進めて議論をしていただく、ここが必要だというふうに思うのですが、最後にいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 それぞれの地域によっても年代が違っていたりとかということもありますので、利用の時間帯も少し変わってくるというような状況もございます。そうしたところ、中島委員おっしゃっていただいたようなところで、その地区の中でどういう運行のさせ方がよいのかということをよくよく見極めながら取組を進めていく必要があらうかと思っておりますので、そこはしっかりやらせ

ていただきたいと思います。

○吉田こうじ委員 まず先ほど山中委員の方からも予算的なお話が出てました。協議会の皆さんとお話をする機会がございました。それで、いろいろお話し承って、私なりにちょっと疑問に思ったところもありまして、決して協議会の皆さんから、ああしてほしい、こうしてほしいというお声ではなくて、私個人の疑問としてお伺いしたかったのですけれども、今、中島委員の方からチョイソコの話も出てきましたけれども、協定書を案の段階の協定書が今年の1月の委員会で報告されてましたので、そちらの方を参考にさせていただいている見たのですけれども、上限額のお話でお話をする、協議会の皆さんに100万円、それからさっき交通対策担当部長がおっしゃってたシステムを回していく事業者さんに300万円、それから実際に運行していく上で600万円という上限額が協定書に載っていたのを確認はしたのですけれども、今回、花畑の方は協議会の皆さん100万円の上限額というのは同じようにありました。で、実際に運行していくのにも上限額600万円という形で載ってたのです。ところで、この100万円というのは、どういう形で支払われるのか、また例えば区の方でこれからやっていく乗降スポットとか、そういうところの工事費や何かはまた別の話なのか、今現在、多分協議会の皆さん手弁当でやっていただいている話だと思うのですけれども、これはどういう形でお支払をされていくのかというのをまず最初にお聞きしたいのですけれども。

○交通対策担当部長 協議会の皆様と事業者と区とで協定を交わしまして、この事業を実施していくということで実施をさせていただいておりますので、この準備に係る費用についても含めて、そうしたところで支出等が発生することについては、全体の枠の話はございますので相談をしていただきたい部分もあるのですけれども、当然必要とし

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

て掛かった部分については区の方で負担させていただくということ、あるいは事業者さんの方にはバス停みたいにして造るところの費用についても一旦負担いただくような内容も入っておりますので、そういったところで当然事業者と協議をしながらやらせていただいているところでございます。

○吉田こうじ委員 分かりました。

大事な区民の皆さんからの税金を使う話ですので、決して湯水のごとく使ってほしいということとは申し上げませんが、チョイソコ比べると花畑を運行させていくに当たって協議会の皆さんとか事業者の皆さんとか、そして交通対策の所管の皆さんに掛かる負担というのは、私、常東地区より非常に重いのではないかな、結構いろいろなことやっていかなきゃいけないのではないかなという気はするのですが、その辺の認識はいかがでしょう。

○交通対策担当部長 常東地区、実は先ほど吉田委員おっしゃっていただいた600万円と300万円、実は逆で、システムの当初の設定だったとかいうのが非常に掛かるので、そっちに600万円掛かっております。逆に運行のタクシー事業者さんの方が300万円というような形でございます。花畑につきましては、システムではないわけなので、言ったら何というのですか、自分たちでデータをちゃんと解析ではないですけども、分析していくとかいうようなことも発生してまいります。そこは地域の皆さんの役割とかになってる部分もあるのですが、当然それは区と一緒にやっていくということで考えておりますので、その点については運行の状況を見極めていく際の非常に労力を使う部分でもあろうかと思っておりますので、しっかり区としても一緒にやっていく姿勢で臨みたいというふうに考えております。

○吉田こうじ委員 今、交通対策担当部長がおっしゃったように、チョイソコでやってる事業者さんは、これはビジネスですから、それなりにお金を

使ってやっていくというのは当然分かるのですが、花畑の場合は地域の方が手弁当でやっているというのをまず分かっていたいただきたいというのが一つと、それから今回の花畑の協定書をちょっと見させていただいた上で、4枚目に4ページ目に10番に、甲乙及び丙は、本協定締結後、第1項に定める負担金の支出内訳についてあらかじめ協議を行い上限額を超過しないよう調整を行うというふうにありました。それから11番には、上限額を超過するおそれがあると判断された場合、甲乙及び丙で再度協議を行うというふうにもございました。

先ほど最初は2台で走らせて、後から1台だったかどうかということを実証実験ということなのですが、これは何か逆のような気が、何か後の方で尻つぼみになるとどうなのというか、最初から何か誰も乗ってくれないで失敗するのは分かかってやってるみたいなイメージもちょっと持ちちゃうかなというところはあるのです。例えば、初めのうちの2台で運行させていって、後半部分で、これ想定より随分乗ってるよねと、ちょっと足りないよねということになったときに、お金がないからやっぱり1台は1台で協定で決めたのだから、それで終わりにしましょうねと、1台は1台でまずはやりましょうねということではなくて、その時点で再度協議をしていただいて、例えば年度末でなかなか予算が取れないとか、いろいろな区役所の事情はあるかもしれないのですが、区民の方にとっては関係ない話ですので、その辺は柔軟に対応していただけるように、そういうときはしっかり話し合いましょうねというのをひとつ協議会の皆さんに安心材料として、やはりそれは示していくべきなんではないかなと思うのですが、その辺はいかがでしょう。

○交通対策担当部長 夏の暑い時期ではないということの一つ考慮いただきたいというところでございます。あともう一つ、社会実験として実施させ

- 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。

ていただくという内容では、もしかしたら乗れないことがあるのかなというところは、全くないとは全然言えないところであります。

そうしたときに、ではどうするのかということの中で、例えばタクシーの事業者さんに、別途その方をピックアップしてもらうようなことが可能なのかどうなのか、そうしたときには当然費用が掛かるわけですが、そういったところを区として負担していくということが、どのぐらいまでは可能なのかということもありますので、そういったことも仮定になってしまうのかもしれないのですが、準備としてこのぐらいだったらできるということをお示しすることで御安心いただくことができれば、そういったことも検討していきたいと思います。

○吉田こうじ委員 事業者さんも今回のことをやっていくに当たって、はっきり言って人事を変えてまで協力しようということで地域のためにとやっていた部分もあるし、それこそ交通対策担当部長たちはブンブン号の時代から本当に苦労して、何とかこの花畑を成功させようという思いでいらっしゃるのも分かるお話だと思うのです。ですから、絶対に協議会の皆さんと対立軸にならないように、お互いによくよく話をし合って、それで安心して、よしスタートしようという気持ちにお互いになれるような、そういう関係性を結んでいくというのはすごく大事だなというふうにも思います。

これは一つの要望で結構なのですが、また一つ、花畑地域というのは物すごい御存じのとおり団地が多い地域で、高齢化が非常に進んでいる地域でございます。今日、半貫高齢者施策推進室長もいらっしゃってるのですが、9月から今度認知症の条例のプロポーザルではない、何だっけ、あれがあると、この間厚生委員会でも、あれが報告が、あれがあれがばっかりで申し訳ないのですが、報告があったのですが、

その辺の方は、今、どういうふうになってるのでしょうか。

○高齢者施策推進室長 今、吉田委員の方から御紹介いただきました認知症に関する条例制定を、今、進めておりまして、9月にパブリックコメントを実施する予定であります。8月の広報25日号でも区民の方にお知らせをしまして、進めていく予定です。で、今、認知症、誰でもなるというふうにも言われておりますし、ただ一方では、早期に発見すること、対応することで進行を遅らせることもできるというふうにも言われておりますので、多くの方に認知症検診をはじめ、認知症の予防に関するところも取り組んでいただきたい、それを強く進める上でも条例を制定してやっていきたいというふうに考えております。

○吉田こうじ委員 ありがとうございます。

区の方として、認知症を早めに、認知症になってもその地域で暮らし続けていけるようにという思いがあつての条例だと思いますし、そういう意味では非常に花畑地域は御高齢の方も多ですし、そういうリスクを背負ってる方が多いですから、そういう部分ではもう絶対に走らせておかないといけないものなのではないかと、外出をしていただくというのは私は認知症を予防する上で非常に大事なことでないかなというふうにも思うのですが、今、高齢者施策推進室長がうんうんとうなずいていただいているのですが、そういう認識でよろしいのでしょうか。

○高齢者施策推進室長 今、吉田委員お話しいただきましたとおり、やはり社会とのつながりというのが非常に大事だと思いますので、その部分については、こういった公共交通等でも外に出ていただいてというきっかけになるかと感じております。

○吉田こうじ委員 そういう意味では、障がい者の方も高齢者の方にとっても住みやすいまちというのが誰にとっても安心安全で住みやすいまちになるという観点から言うと、予算がここで終わりで

- 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。

から終わりですよという、あまりその辺を予算を超えないように協議していくというよりは、その辺は柔軟に対応していただきたいなというふうに思うのですけれども、再度いかがでしょうか。

○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、私も認識としては姿勢としては是非そういうふうにしていきたいというふうに思っておるところでございます。

一方で、当然予算のことについても大事でございますので、そこでちゃんと対応できるような形で、先ほどちょっと御答弁申し上げましたけれども、来年度に向けての予算の取り方として、そうしたところも考慮した上でお願いするようにしていきたいというふうに考えております。

○吉田こうじ委員 あと国とか東京都の何か仕組みで、お金、補助金とか出てるものもあるのではないかと思いますのですけれども、その辺についての情報はいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 こちらについては、実は東京の23区は残念ながら、なかなか国の補助の制度だったり東京都さんもそれと同じような規定でございますので、補助に該当するエリアがないのです。空白率6割以上であったりとか、そうした内容がございますので、なかなかそういうのを導入できない状況でございます。

一方で地方では、交付税の中で、そういったところをおおむね見ていただいているような状況があるかと思うので、進んでるところかと思います。足立区もだんだんそうなってきたというふうには認識しております。

○吉田こうじ委員 23区内でも、こういう小さな交通というのは、今、非常に大きな課題になっているところなので、この辺は私たちも都議会議員、国会議員に申入れをして、しっかり区で使えるような制度をつくっていただけるように、それは私たちの努力として行っていきたいなというふうにも思います。

あと最後に、前々回だったか、その前だったかな、受益者負担という意味で一つお話をさせていただくと、前にもお話ししたかもしれないのですが、ブンブン号のときに、花畑八丁目の団地の皆さんの中で高齢者の方ですけれども、五丁目のベルクスにお買い物に行くときに、シルバーパスを使って草加の谷塚の方に向かうバスに乗って、それで花畑大橋を渡った先の遠いバス停で降りて、それでベルクスにお買い物に來られた。それで、ベルクスでお買物をして両手にいっぱい荷物を持ったときには、これはしょうがないので帰りはブンブン号に乗っていくと、100円を払って乗っていくという方が何人もいらっしゃいました。これ、100円をどういうふうに捉えるかだと思うのです。その100円を節約するために、そういう努力をしている高齢者の方が大勢いらっしゃるということも一つお耳に入れておきたいと思います。

それで、シルバーパスが使えるようにということはあえて申し上げませんが、前にもお話ししましたように、例えば年間で500円の登録料を払っていただければ、ただで乗り放題とか、そういうような仕組みとかで何とかならないのかなというふうにも思うのです。お金を取る限りは例えばさっきお話があったように、運行経路だとか時間だとかいろいろなことを変えるのに、運輸局だとか陸運局なんかの許可がもらえるのに何か月か掛かるというタイムラグが生じてしまうのは、これはすごいもったいないことだなと思うのです。その辺が自由自在にテストできるような、そういう方法も是非検討していただきたいなというふうにも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 利用者の方のお支払いいただく利用料ですか、そのあたりについてもいろいろなお考えもありますし、吉田委員おっしゃっていただいたような状況についても私どももそのとおりだなというところもございます。

一方で、今、花畑地区、常東地区でモデルとし

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

てやらせていただいている内容について、今後、区の他の地区へも展開していくような形が出てくるかと思いますので、ある程度しっかり、この1年2年の間に、どういった形が本当にいいのか、他の地域への展開を考えても、こういうふうにしていくべきだということについては、区の中としてもしっかり議員の皆さんとも議論をさせていただきたいというふうに考えております。

○吉田こうじ委員 100円のお話をいたしましたし、高齢者が大変多い地域であるというお話もさせていただきましたし、ただ一方では大切な税金ですから、いろいろな地域の方から頂いている税金を使う事業でありますので、その一つの地域に偏った政策ができないというのは重々承知の上なのですが、やはり今後全区的に展開していくに当たっては、何か新しいことをやっていかないと毎回実験で変更するのに時間が掛かっちゃったりとか、そういうふうなことをやらなきゃいけないのだとなると、なかなか先に進むのにも足取りも重くなることでもございますので、是非その辺は今回の花畑の実証実験を行う中でいろいろ検討を進めていただきたいなという要望させていただいて終わりにしたいと思います。よろしくお願いします。

○小泉ひろし委員 花畑ぐるりんということで協議会のメンバーを中心に愛称が決まったということで、いい名称であると、是非とも成功させていただきたいなというふうに思います。

私も交通対策の委員のときに、桜花住区センターとか花畑住区センターに伺いまして住民説明会に参加させていただきまして、オブザーバーの形で聞かせていただきましたけれども、本当に様々な声、住民の方からいろいろな声が出ておりました。グリスロを提案する方々又は障がい者施設に通う立場から、また、団地等に住まれて病院だとか交通不便だという御意見、また、とにかくどうでもいいから早くブンブン号を継続してくれとか、

復活してくれとか、予算のことを関係なしに主張する方、本当にいろいろな方がいまして、本当にできることなら本当にすぐできるし、区に対して突き上げ、下から★★、いきなり区も税金を使うわけですから、いいかげんなことはできないということは重々承知してるわけで、そういう意味では多くの地域の方々の思いが寄せられてきたという部分では、先ほども御発言ありましたけれども、足タクの地域だとか、また常東地域とまた違った長い期間いろいろ議論されてきたと思います。本当に、特に足立区の四隅といったら語弊かもしれませんが、端っこの方では交通不便地域が多くて、例えば、はるかぜ10号だとか12号だとか私も開業に至るまで関わりましたけれども、開業した当時は本当に利用者も多かったし、廃線されたら困るということでシルバーパス持っているのに200円だったか210円、わざわざ入れて利用したという話も聞いてます。一度運行が開始したら廃線してほしくないという思いが地域の人があります。本当に事業者からしますと、採算、採算ということですけども、しっかりと区もいろいろな声を聞いて取り組んできて、この4月から人的にも増員されたかと思うのですが、区としてもできることはやってきて皆さんの声も受けたと思うのですが、協議会又は住民の方に区の体制というのは、花畑の担当者は誰ですよということが、今、知られているのでしょうか。

○交通対策担当部長 担当の職員としては、窓口となっている者は示しております。

○小泉ひろし委員 一方的ではいけないので、双方向、いろいろな意見だとかコミュニケーションを取りやすいように、区としても両輪のつもりで、何かあったら意見を寄せていただくためにも、長澤部長は当然分かって、皆さん分かっていると思うのですが、そのほかにも担当する人についてはしっかりと相談だとか意見が言いやすい、また逆に聞きやすい、そういうことをしていただきたいな

- 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。

と思います。

また、ダイヤについても当初いろいろな案、区が本当に関与を強めていかないといきなりダイヤ案だとか停留所、こういうものはできないというので当初の案よりも21停留所で、今、考えるかと思うのですが、本当に利用者にとっては団地も多いし、いろいろなところに利用しやすいという部分では改善されたのかなというふうに思いますが、今後約5か月半、累計ですとそのぐらいやっていくわけですが、途中で第1期というか検証して次にどうしようかという前に、取りあえずはスタートしながらいろいろ改善点だとか、よりいい、例えばダイヤも停留所もいろいろな車のことも含めて意見があれば全部5か月半終わってからどうするかではなくて、途中の段階でもある程度柔軟に動けるようにしないと本当にいい方向には向かないかと思うのですが、その辺についてはいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 ありがとうございます。

先ほどの予算の件も含めて柔軟に対応できるようにということで、これは実は私たちの職員も含めて、この間、経験でもあるのですが、どういうふうに進めていったらいいのかということを手探りでやってきたところでもございますが、ここへ来まして、やはりこういう形がもう少し整理されておけば実験がスムーズにいくということが大分見えてきておりますので、また実際の実験をやりながらにもなってくるかと思うのですが、そのあたりについてはしっかり充実させていくように努めていきたいというふうに考えております。

○小泉ひろし委員 当初、町会・自治会長さん等の御協力いただきながら取り組んできたわけですが、実際の利用者の声を今の協議会の方々等がより身近ないろいろな情報だとか耳にすること、目にすることあるかと思うので、お互いのコミュニケーションがよく取れるようにして変化に対応

して、是非とも花畑ぐるりんを成功させていただきたいなと思います。

また、先ほどシルバーパスうんぬんとございましたけれども、中にはただだったら協力するよ、乗るよという極端なそういう意見の人もいます。ちょっとでも払いたくないよという、どの地域にもいらっしゃいます。でも受益者負担が基本でございますけれども、やはり福祉的な視点という部分もどうしても考えるのであれば、いろいろなただ補助金どうのこうのということに限らず区独自でできることも模索していく必要があるのではないかなと思います。

例えば、私個人の考えですが、公共競馬における分配金を活用した子どもたちの未来を区民に見える形で一部を利用したのと同じように、私から個人的には、例えばの話ですが、たばこ税、区に税収が入る。大きな金額入ってきますけれども、これ一般財源の中に入って何に使ったかというのは区民にはなかなか見えづらい。だけれども悩ましいような予算、福祉的視点だとか、そういうことがあれば、ちゃんと区民に見える形でこの部分はこういう理由でというような、そういう使い方もいいのではないかなというふうに思うわけでございます。

そういうことで、国や東京都の補助金があれば一番いいわけですが、本当にいろいろな視点から、この地域の交通が成功するように頑張っていたきたいなというふうに思いますし、これで終わりではなくて、足タク、常東もそうですが、これからは扇地区も含めて本当にいろいろやっていくわけですので、どうかその辺しっかりと検討し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 全体として地域公共交通が持続可能な形ということで、昨年の10月の皆様方の決議でもいただいているとおりでございますので、私どもとしても区民の皆さんにしっかりと利

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

用いただけで、長く続けられるような交通になるようにということで取組を進めさせていただきたいと思います。

○しづや竜一委員長 他に質疑ございますか。

○杉本ゆう委員 この自動運転の実証実験の話ですけれども、これから計画の段階ということで、グリスロ型と小型バス型とやるということなのですが、小型バスの方は多分自動運転と、小型バスもグリスロの方もなのですが、自動運転と言いつつ、やっぱり最初は人が乗ってないとまずいですよね。実証実験終わって本格運行になったとしても、やっぱり人は1人乗らなきゃいけないという理解で大丈夫ですか。

○交通対策担当部長 レベルⅣになれば★★、運転士なしでという話ではあるのですが、結局のところは、他の事例を見ている補助員というのですか、そうした方がやっぱり付いていらっしゃるところからは、必要になってるのかなというところは感じております。

○杉本ゆう委員 そうなのです。今、レベルⅣで、それに近い形で自動運転、交通対策担当部長には以前1回乗ってきたよという話しましたが、今、実現してるところというのは、本当、こういう言い方したらあれなのですが、結構地方が多くて、車全然通ってないので、だからほぼ直線、距離短いところが多いのだと思います。今日、この中でルートをこれから考えますと言うけれども、足立区これできるところというのは、ほぼ限られてると思うのです。取りあえず、聞きたいことの1点目は、何ていうのだろう、これは一々相談とかはしなくても、大体もうこちらでできるだろうと候補地幾つかあると思うのですが、候補地がどこら辺があるのかということと、結局補助員がもし本格運行になったとしても補助員が乗らなきゃいけないとなったときに補助員で乗る人にはどういう資格が求められるのかという点を教えていただきたいのですが。

○交通対策担当部長 今、ここにも記載が少しあるのですが、例えばはるかぜの運行が終了した路線のところであったりとかで、ある程度小型バスということであれば35kmとかのスピードも出ますので、そうした運行ができるような道路の規格も、ある程度大きい広いところが望ましいのかなということで幾つか検討をしているところがございます。また、補助員の話についてなのですが、正確な規定がどういうふうになっているのかは確認させていただければというふうに思います。

○杉本ゆう委員 今、具体的にどこら辺が、今、何となく候補に上がってるかと、具体的なところを何となく幾つか教えていただきたいというのと、補助員がどういう、例えば何の資格もない何ていうのだろう、普通に監視できる人でストップボタンだけ押せばいいということで、ちょっとした簡単な研修を受けて、ストップボタンだけ押せばいいということであれば、あれなのでしょうけれども、ではなかったとしたら今そもそも運転士が足りません、人材不足です、人手不足ですと言ってる場所、結局一人一人乗せなかったらいけないとなったときに、人手不足という点の問題は解決できるのかという点、どのように考えてるか教えていただきたい。

○交通対策担当部長 乗車させるということについては、考え方としては国の方向性としても完全自動運転というふうなうたっているわけで、これは目的として運転士不足に対応できるようにという形でもございますので、そうした方向かなというふうには考えておるところでございます。運転士の資格ではなくてもということだと思います。

もう一つ、今、自動運転を私どもの中で、今、準備をしている想定される場所、これまた検討する中で変わってくるかもしれないのですが、例えばグリスロの車両であれば、前回も少し申し上げましたが、小台・宮城の辺りの中

- 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。

を比較的交通量の少ないところでぐるぐる回ってあったりとか、あと、今、はるかぜが走ってるところでもあるのですけれども、堀之内の辺りの中で回るといような形。逆に小型バスについては、ある程度★★規格の道路ということで、例えば西新井から西側の方で尾久橋通りまでの間で四角くくくって戻ってくるようなところであったりとか、はるかぜ7号の環七北通りであったりとか、ほかにももう少し考えられるのかなというのがありますので、そうしたところもまず、ベースにして検討を進めていきたいというふうには考えております。

○杉本ゆう委員 分かりました。

取りあえず、よその自治体に乗っている監視員の人をどういうふうなルールで監視員を雇っているのかという点を確認していただきたいということと、今の話でいうと今のイメージで、今、交通対策担当部長のイメージ、具体的な地名で小台・宮城の話とかしていただきましたけれども、小台・宮城3.5kmで、どっちの、グリスロの方、小台・宮城、グリスロでは今度小台・宮城、どこら辺を走らせるかという話なのですけれども、グリスロ走れるところは今度いよいよ狭いところで、今度バス走らせられるようなところはそこそこ意外と交通量あるし、今度そこにグリスロ走らせられるようなところのイメージが道が広いと意外と車が通りますよね。石毛委員、通りますよね、結構あそこ。だからグリスロを走って例えばですが、葛飾なんかでグリスロ走らせてるではないですか。グリスロを走らせてるときに、基本的に結構、本当にグリスロも通れないような細い道か、あるいは車も通れる道かというぐらゐの路地なので、結構極端な地域だから、車が通れるところは意外と車が走ってくるというふうに考えたときに、グリスロの走ってるときに車が追い抜かなきゃいけない、あるいは走ってるときは車に我慢してもらおうとか、そういうのがあると思うのですけれども、

そこら辺、葛飾でやってるところはどういうぐらゐの、どういう感じの対応してるのか、どういうサイズの道でやってるのかというのは、そこら辺はどう参考にしていますか。

○交通対策担当部長 基本的には生活道路的なところでも走れることは可能だというふうに考えておりますので、車両の通行がある場合に一旦止まって抜いてもらうとかということも、そうしたことも設定になるのかなと思うので、そうした専門事業者と、その辺についてはよく、我々としても分からない部分も多いので相談しながら検討していくような形になろうかと思います。

○杉本ゆう委員 この自動運転、絶対成功させてもらわないと多分困る事業だと思うのです、今後。それというのは多分地元の警察とかとの話し合いはしていますか。例えば目の前にグリスロがいたときに車はどうすべきなのか、多分我々運転しますけれども、目の前にグリスロがいたらどう対処しているのか、自分もドライバーとして分からないですけれども、そういう対策とか、そういう方向性、いろいろあらゆる可能性があると思うのですけれども、その辺に事故が起こってオジャンになったというのが一番困るので、警察との打合せというのは、これはどうなってるのですか。

○交通対策担当部長 正直これからになるところなのですけれども、恐らく所轄の警察の交通規制の係の方々も、なかなかそういう知見が多分ないと思うのです。そうしたところから含めて、本庁の方で御相談させていただくようになってくるのかな、そこで各所轄に下ろしていただくようなことになるのかなというふうに思いますので、それも含めて検討の中ではそういった工程が出てくるかというふうに考えております。

○杉本ゆう委員 分かりました。

この点はこれぐらいで大丈夫です。とにかく実証実験しようということであれば、基本的に成功するように努力はしなきゃいけないと思っていて、

- 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。

とにかく、今、人手不足、人手不足と言ってる
ところ、もう今年ぐらいからアメリカの西海岸で無
人タクシーが走り始めましたよね。それでやって
る国はやってるし、サンフランシスコとか、あれ
だけ大きいまちでできていることが足立区でできな
い、大きいまちでできているというのは、それだけ
人がいっぱいいたり交通量あるところでできてる
ものが、できないわけがないと思うので、ただ、
そこにはそれなりの準備と、それと例えばいきなり
★★、例えばもしかしたら法律が邪魔になるか
もしれない、さっき言った道交法の問題とかもし
かしたら出てくるかもしれない、そういう可能性
これやりますよというのを、今、やってる例えば
国から補助が出ます、都から補助が出ます、それ
だけではなくて、実際に走らせるのは道路なわけ
なので、そこら辺の関係所管との話し合いをしないと
駄目だと思います。そこは是非、取りあえず
我々運転するときに、目の前にグリスロがいたら、
どう避けたいのか、どう対処したいのかと
いうのを次の委員会で教えていただければと思
います。これは一つ要望で。

もう1点だけ確認させてください。千住のチョ
イソコなのですけれども、今年はもう去年の委員
会だったかな、電話とシステムと両方で受け付け
られるようにしますよ、それで御高齢の方は多分
スマホとかそういうシステムを使うのも大変だろ
うから電話もやっぱり維持しますと。ただ電話を
するとオペレーターさんが必要なのでコストがか
さみますという話だったのですけれども、さっき
の交通対策担当部長の話だと意外と御高齢の方も
スマホ一生懸命使ってやろうとしてたという話な
のですけれども、そこら辺どうですか。あとは気
持ちの問題なのです。うちの親とかもそうなの
ですけれども、最初からもうスマホ見ると嫌だとい
うタイプの人もあります。その人たちはもうどうし
ようもない部分あるのですけれども、今みたいに
使ってみようと思う人がいたときに、意外と操作

としてはそんな難しくないよという感想があるの
かどうなのか、実際その夜、結構さつき中島委員
もおっしゃってましたけれども、結構遅い時間ま
で話して声掛けもしてもらってやったという話な
のですけれども、そこ結構重要なポイントで実証
実験やってく上で、システムに一本化できてコー
ルセンターを使わなくていいとなったときに掛か
るコストと、そうではないときのコストは、全然
違うと思うのです。そこら辺の手応えとしてどう
ですか。

○交通対策担当部長 今現在、3週目に入ってると
ころなのですけれども、スマホで直接予約を入
れた方と電話予約した方が半々でございます。利用
の年齢で見ても、今、高齢者の方が多いのですけ
れども、若い方も利用いただいているような状況
でございます。先ほどのお話等なのですけれども、
高齢の方にもスマホでやられてる方結構いらっし
やるなというのが、私、新鮮な感覚でございました。

○杉本ゆう委員 いや、それでなのですけれども、
電話の話なのですけれども、調べてもらいたいの
が、電話、相手、掛かってくる番号とかオペレー
ターさん見える、ナンバー入ってるのですね。
掛かってくる電話というのは、固定電話がほとん
どなのですか。

○交通対策担当部長 どちらもあるかと思うのです。
登録も固定電話の番号と、それから携帯電話の番
号、両方登録いただいている方もいらっしゃるの
で、掛かってきたときどっちだということで、相手
方の方がすぐ分かるということになっているよう
なので、それは確認はしてみます。

○杉本ゆう委員 ということは、スマホでシステム
で予約ができないけれども、スマホで電話をして
予約ができる人がいるかもしれないということ
です。多分なのですけれども、ごめんなさい、
スマホ業界あんまり詳しくないので分からないけ
れども、今、ガラケーはもうほとんどなくてほ、

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

高齢者の人も含めて使ってるとしたらほぼスマホだと思うのです。掛かってきたときに携帯の番号で掛かってきたら、スマホですよ、スマホで予約したほうが簡単ですよという、そういうお勧めはできないものかという、なるべくコールセンターのコストを減らしたいなと思うのですけれども、どうでしょう。

○交通対策担当部長 実は、受け手の側のコールセンターは愛知県にある場所の、そこで集中して受けるような形にはなっているようなのですけれども、全国的には電話の利用が非常に多いというようなお話は伺っているところでございます。足立区の場合のこの常東地区、半々だと先ほど申し上げたのですけれども、スマホを持っている高齢者の方たくさんいらっしゃいますので、それ面白い方向なのかなということでもございますので、システムの事業者ともお話をさせていただいて検討していきたいというふうに思います。

○杉本ゆう委員 最後、要望で大丈夫です。なので、スマホで申し込めるのにスマホを★★電話でできてきたら、その分コストも掛かるのも半分なんかジョークみたいな話になっちゃうので、是非その、それこそ正にそういうデータを調査していただいて、明らかにこれはスマホから掛かってきているであろう電話の人、それをシステムの方に乗換えてもらう努力をしていかないとコストの削減もできないと思うし、それこそさっき言った、2日から3日、3日から4日と増やしていく上で、どうやったらたくさんできるのかという方向性を考えてもらう必要あると思うので、それは是非やっていただければと思います。要望で結構です。

以上です。

○しづや竜一委員長 他に質疑は。

○野沢てつや委員 報告資料の13ページです。公共交通の自動運転サービスの導入推進についてということなのですが、小型バス車両及びグリーンスローモビリティ車両による自動運転バスの実証

実験の実施を目指すということで非常にいいことだと思うのですが、国とか東京都から予算の補助が出るということで、国からは5分の4、上限1億円、東京都からは月500万円ということで、結構大盤振る舞いだと思うのですけれども、足立区がこれ実証実験する際に、区の持ち出しは概算でどれぐらいになるのでしょうか。

○交通対策担当部長 今、想定しているのが、車両の購入をいただくような内容で、それで例えば令和8年度に3か月ほどの運行をした場合ということなのですが、区の費用として掛かるのが2,500万円とか、そのぐらいのコストになってくるかなというところでは考えているところです。バス車両自体が9,000万円とか1億円とかという状況でございますので、補助がないとなかなか難しい状況でございます。

○野沢てつや委員 今、概算で数字の方を上げていただきましたけれども、複数路線いろいろ検討してる中で、路線としては1路線だけを検討してるのでしょうか。

○交通対策担当部長 小型バスと、それからグリスロということで、それぞれについて複数路線を考えて、実際に走るのは1路線になる予定でございます。それぞれ1路線になります。

○野沢てつや委員 ありがとうございます。

バス路線の減便や運行終了で交通に困ってる方が非常に多くいらっしゃる中で、少しでも早く実証実験を多くの地域でやっていただきたいと思います。概算金額を聞くとそこまでのボリュームはないということです。今回1路線ずつ、小型バス一つ、グリーンスローモビリティということなのですが、できればもう少し多めに複数検討していただけたらと思いますけれども、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 国からの補助ということもございまして、補助を受けるために手を挙げる自治体が非常に増えているということで、今年度も

- 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。

補助対象が採択されなかった地区もあるようでございますので、そこは1自治体、小型バスで1路線、グリスロだったら1路線という、そうしたところになろうかというふうには考えております。

○野沢つや委員 ありがとうございます。自動運転バス、本当に成功していただきたいと思いますので、引き続き検討の方をお願いします。

続きまして、25ページです。花畑地区における地域内交通の検討ということなのですが、今回運行計画が示された中で、前半が週3日月水金、後半が月火水金ということなのですが、先ほど中島委員からもちょっとお話があって、そちらの常東地区の乗り物なのですが、そちらに関しては平日の8時から15時、そして今度は花畑地区に関しましては月水金の平日だけということで、地域交通をサポートするという事で区がいろいろな事業をやっているのですが、何か普通にフラットに見てみると、御高齢の方の病院通いを想定したものが多くはないかと思うのです。実際のところどうなのですか、ニーズ的にはどういう感じなのでしょう。

○交通対策担当部長 花畑も常東も、いずれも病院で、野沢委員おっしゃるとおりでございます。

○野沢つや委員 ありがとうございます。地域の方々のニーズがそういったことであるということであれば致し方ない面はあると思うのですが、やはり地域全体の交通をサポートするということを考えると、もう少し幅広に考えるべきなのではないかと思うのです。今の地域交通の実証実験のやり方に少しだけ、私、疑問を持ってまして、例えば車の免許を取るときというのは、最初に教習所の中で練習して、上手になったら仮免許を取って外に出て練習して、その後免許をもらって走り出すという形だと思うのですけれども、足立区の実証実験というのは、いきなり何か完成形を目指している感じがしまして、花畑地区でもそうですし、常東地区でもそうなのですが、最初はフルで、例

えば常東地区であれば、8時から15時ではなくて、8時から8時で週7とかで最初はやってみて、その後絞りを掛けて、絞りを掛けてその後運行計画をもう1回見直した上で本格運行に行くべきではないかと思うのです。花畑地区に関しても同じようで、月水金という絞りではなくて、最初は月火水木金土日、特に祝日とか年末年始運休してということになると、本当に御高齢の方の病院通いにターゲットを絞り過ぎている感があると思うのです。ですので、まずは最初フルでやってみて、その後絞りを掛けていく、ニーズに合わせて絞りを掛けていくという手法の方が本当に地域の方々の交通をサポートするという面だと理にかなっているのではないかと思うのですけれども、そこら辺はいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 今、実証実験をやらせていただいている内容につきましては、野沢委員おっしゃっていただいたとおりで、高齢の方々が病院に行くのが特に多いというようなこと、これ入谷・鹿浜でやっている内容でも正しくそのとおりで、そういった治験の中で午前中を中心に、あるいは週の初めの方がやはり多いとか、そういったところで設定させていただいているところでもございます。高齢の方々だけでなく若い方々にも利用してもらって、全体として利用が進むような形、あるいは不便を解消するような形というところまでを目指すとするば、足立区としてどういった公共交通のレベルを目指して地域内交通を整備していくかということの議論を更にもっと深めていく必要があるのかなというところでございます。

まずは不便を感じていらっしゃる方ですので、当然高齢の方でバス停まで行くのが大変とか、そうしたところへの視点でターゲットにしておりますので、これから広げていくということになることについては、御議論させていただければというふうに思います。

○野沢つや委員 御高齢の方の病院通いが主なニ

- 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。

ーズというのは、本当に重々承知ではあるのですが、一方で本当にもしかしたら子育て世代の方とか、子どもの世話で声を上げられない、本当は不便を感じているのだけれども声を上げられないとか、そういった可能性もあると思うのです。です。走り出しているものに関してうんぬんというのはなくて、本当順調に遂行していただければと思うのですが、地域交通をサポートするという、そういうお題目であるのであれば、やはり最初から絞りを掛けてターゲットを絞ってやるのではなく、まずはフルでやっていただく。実証実験なので、予算というのはもうある程度掛けてもいいのではないかと思います。本本格運用後であれば、それとの採算性等を考慮するというのは必要だと思うのですが、やはり実証実験なので、ある程度予算に★★を見て、その中でやってみて、その上で絞りを掛けて、それで本格運行を目指すという形の方がいいのではないかと思います。

これは要望ですので、以上でございます。

○しづや竜一委員長 他に質疑ございますか。

○横田ゆう委員 先ほど山中委員と、それから吉田委員と小泉委員からもお話しありましたが、花畑ぐるりんの成功に向けて発言がありましたけれども、私も先日花畑で行われた意見交換会に参加してきました。で、50人以上の方が集まって国会議員も来ていましたし、都議会議員も来ていました、花畑ぐるりんをどうやって成功させようかという熱気にあふれたものでした。是非この事業を成功させていただきたいということで様々な意見が出ておりまして、例えば東武バスとの乗換えの地点の連動の問題ですとか、それからみんなで★★★、宣伝して、地域包括支援センターの職員も見えていて、本当にこの事業を成功させていこうという機運にみなぎっていたのですけれども、運行前も運行後になってもいろいろな要望が出てくると思いますので、そういった意見に真摯に耳を傾

けて改善を重ね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 横田委員おっしゃってるとおりで、皆様方からのアンケート等をやりながら、そういう御意見を参考にさせていただくのが重要でございます。取り組ませていただきます。

○横田ゆう委員 それから、今回足タクの問題で報告がありました。足タクの執行機関の資料で、1日の利用率、利用者が、7月の利用者が13人と増えておりますが、この要因は何でしょうか。

○交通対策担当部長 昨年もそうだったのですけれども、夏場の気温が高い時期、これは御本人もそうかもしれないのですけれども、御家族の方もやっぱり車を利用するよにということで働き掛けていただいているのかなということで感じております。

○横田ゆう委員 そして8月もですから増えてくると思いますけれども、例えば通院のときには行きと帰りに使いますよね。そうすると、13ということだと、六、七人使っているということになりますか。

○交通対策担当部長 横田委員おっしゃるとおりでございます。

○横田ゆう委員 分かりました。

今回5月に行った足タクのアンケート調査の結果が出ました。報告がありました。利用者の多くが70代以上で利用したことがある人の満足度は高いという結果が出ている一方で、不満の声も多くあり、改善が求められていると思います。

まず予約方法についてですが、満足度のところで、この資料を見ますと70代以上の方は、満足、やや満足が135人に対して、不満、やや不満、どちらとも言えないが68人もいらっしゃいます。10代から60代では、満足、やや満足が23人に対して、不満、やや不満、どちらとも言えないというのが23人と半数になっているということなのです。

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

このアンケートの集計は、利用したことがある人の回答のみが載せられているので、全体を知りたかったので全ての自由記載欄を見せいただきました。この自由記載欄の中には非常に重要な意見がたくさん寄せられていまして、例えば病院に行くために利用したくてもドライバーが今いないからといって断られることが多くあった。病院に行くために利用したくて、ドライバーの方がいないと断られることが多くあり、病院をキャンセルせざるを得なくなった。足タクの利用を安心してできるように望みますという声ですとか、病院に行く場合には時間が重なるせいか1台も乗れません、乗れていません。現在ではもう電話をする気もなくなりましたという深刻なものもありました。このほかにもいろいろな意見が出されております。

今後、利用者が高齢化していくと希望者が増えていくことになると思いますけれども、今、中京自動車と、第一交通、山手観光自動車、明治自動車の4社が請け負っていますが、それぞれタクシー会社での足タクの運行できるタクシーの台数は何台でしょうか。

- 交通対策担当部長 事業者さんによって異なりますし、その中でも曜日によって違うというようなことなのだと思いますけれども、また一部の事業者さんは午前中の時間帯の福祉輸送の方の予約でなかなか対応できないというようなこともございます。それぞれの事情がある中では、その中の2社さんについては比較的午前中2台、3台で対応いただいているのかなというふうには考えております。
- 横田ゆう委員 そうすると、そもそも利用できる台数が少ないということで、通常の業務の中に少し取り込まれているという感じなのだと思うのです。これではやっぱり断られる方が大勢出ても、仕方がないという、そういう仕組みになっているのだと思うのです。予約を取れずに諦めた方というのは何人いらっしゃるのでしょうか。
- 交通対策担当部長 申し訳ございません。人数ま

で把握し切れておりません。

- 横田ゆう委員 このアンケートの結果で、電話をして結局予約が取れず利用できなかった人がかなりいるということが分かったわけです。これをこのまま放置するわけにはいけないと思いますが、いかがでしょうか。
- 交通対策担当部長 足タクについては、事業者さんの協力ですか、そうした中で運行できているところが非常に大きいものでございます。一方で、今、横田委員御指摘いただいたようなところでの利用者の側の不便に感じられるところもあろうかと思っておりますので、これを継続して続けていく中では、何かしら改善を少し検討していく必要があるなというふうには考えているところでございます。
- 横田ゆう委員 やはり乗れなかった人を放置するわけにはいけないので、本来需要がどれぐらいあるのか、それに見合った供給体制をしっかりと見極めていかなければいけないというふうに思います。タクシー会社に電話が掛かってきて、何人に断ったのかということのをこれまで調査してないわけですから、遡って調査というのはできないと思うのです。ですから、これからしっかりと断った件数を調べ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 そうですね、事業者の協力ということになりますので、そこら辺については相談させていただきたいというふうに思います。
- 横田ゆう委員 是非調査していただきたいというふうに思います。Aさんが4社のうちに、たまたま一つ掛けた会社で乗れたと、Bさんは4社のうち全部電話を掛けたけれども結局乗れなかった、そういう格差があつてはいけないというふうに思います。しっかりとニーズに応じていく、調査をして改善計画を立ててほしいと思いますが、いかがでしょうか。
- 交通対策担当部長 そのあたりについても、今後検討を進めさせていただきたいと思っております。

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

○横田ゆう委員 予約が取れたらラッキーだと、取れなくても仕方がないというようなやり方では、やっぱり行政の仕事としては大変無責任になってくと思いますので、希望者の方にはきっちりと保障するということで、それがどういう形になるか、そしてタクシー会社に負担を強いる形になるのであれば、区として経済的な保障をしながらもしっかりと進め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 繰り返しになりますけれども、検討させていただきます。

○横田ゆう委員 是非検討してください。

それから、記載欄に多かったのは予約体制のことです。前日までに予約できるようにしていただきたいですとか、事前予約ができるようにしてほしいですということとか、それからアプリでも利用できるようにしてほしい、ネットで利用できたらなど多数あります。

私の方にもこういう声が届いていて、当日1軒ずつ電話を掛けて予約を取るというのが大変負担だということです。この方は通院なのですが、当日取れるかどうか分からないという不安があるということなのです。こういった意見に改善を求めますが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 事前予約ですとかアプリですとかということだと、今、正しく常東地区で実施している実証実験はそういった形になってございます。そうした状況も見ながら、入谷・鹿浜についてもこの先継続していけるような、長く続けられるようなシステムというのはどういうものなのかということを検討させていただきたいと思います。

○横田ゆう委員 今、出ました、先ほども報告ありましたが、常東地域ではチョイソコではコールセンターやA Iを導入しているわけです。それから、例えば埼玉県に加須市では、市でオペレーターを数人に置いてA Iを使って予約を取って

いたりとか、岡山市の久米南町でもA Iを使ったデマンド交通★★など、こういうことを導入しています。やっぱり足タクも地域の皆さんのニーズに応えるためには、一度電話を掛ければ必ずどこかの会社が来てくれて、そういう体制とか事前予約が取れる体制で、またアプリも使えるという、そういう体制の構築を検討していくべきだと思いますが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 今現在、地域の事業者さんの協力が得られる中で実施している、事務手間が掛かる部分の軽減等を図りながら、できるだけ継続できるように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けれども、利用者の側のそういった視点についても非常に重要ではあるというふうに思いますので、並行して今の事業としては実施していくのですけれども、検討はさせていただきたいというふうに思います。

○横田ゆう委員 今やっていることが途切れてしまっただけで困りますので、今後に向けてこういったスキームを事前予約、それから予約の在り方、これのスキームを再構築、合理的に配車できるような仕組みに再構築をしていただきたいというふうに、思います。

それから利用時間の問題でも、記入欄にいろいろと書き込まれておりました。病院に行くときには、もう少し早く運行してもらおうと助かる、電話をしてもまだ運転士さんが来てないと言って利用ができないこともある、それから、スタート時間を7時にしてほしいですとか、それから、できましたら夕方5時までではなく、6時までにしてほしいというような意見もあります。朝夕の時間の延長を求める声が多数ありましたので、この声に応えられるように事業者に協力を要請し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 今、実は朝の病院にという点では、事業者に対し投げ掛けをさせていただいております。これは今後の検討ということになるの

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

で、次回かその次かということで御報告させていただこうと思っております。

また、全体としての時間を広げるということについては、実は協力いただいている4社だけの問題ではございませんので、これはそれ以外のタクシー事業者もおりますし、バスも走っておりますので、そういったところの理解も得られないとそういうふうにはならないので、そういう点についても併せて検討させていただきます。

○横田ゆう委員 是非いろいろな調整難いと思いますが、検討していただければと思います。アンケートは、そもそもこの事業の見直しを検討するための参考にするためのアンケートですから、しっかりとこの意見を受け止めて改善をし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 一つ、今、今回の報告にはないのですが、やはり皆さん方病院へ行くことが非常に多いということで利用いただいている地区でもありますので、足タクとは別に、それ以外で例えばなのですけれども、病院の運行してるバスがあったりとか、そうしたものもありますので、そういったところで若しくは協力いただけないかなということで協議させていただいてる部分もございますので、また進捗が見られましたら御報告させていただきたいと思います。

○横田ゆう委員 よろしくをお願いします。

それから先日の交通計画策定時にパブリックコメントに複数寄せられた声なのですが、竹ノ塚西口から尾竹橋を通り、寺町を通って見沼代親水公園の★★の道を通って見沼代親水公園駅に到着をして、帰りは舍人三丁目から小千谷本町三丁目を通る定時定路線型の交通をつくってくださいという意見が複数あったと思いますが、この声に対してはどのように対応していきますでしょうか。

○交通対策担当部長 今現在としては、そこはバスという考えだと思うのですが、今の運転士

不足の中で、事業者にも定期的にお話を伺っているところもあるのですが、なかなかバスとしての運行は難しい状況でございますので、検討していくとすれば地域内交通についてということで検討していくことになろうかとは思いますが。

○横田ゆう委員 これは地域内交通でもいいと思うのです。住民の皆さんは本当にこの地域というのは、東伊興二丁目、それから舍人三丁目というのは、従来からの交通不便地域で図面で見ると地図で見ると水色の残された地域ということなのです。最近ですと高齢化が進んで外出もままならない方が大勢います。寺町というのは、お墓参りの時期になると大勢の方が行き来するところです。今、竹ノ塚駅の高架化と整備が進んで、駅前にはスーパーや飲食店もできています。竹ノ塚に出れば、高齢者でも十分買物ができます。見沼代親水公園というのは、都心に出るのに非常に速い電車です。この二つの駅を結び、地域住民の要望をかなえるために区として動き出してい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 先ほど来、地域内交通についても花畑、常東ということで、今、モデルとしてやらせていただいているというような状況でございますので、まずすぐにその箇所、今回の箇所をとすることはなかなか難しい部分ではございますけれども、そうした御意見があることも含めて、区内の中でこういったところを実施していく必要があるのかということを検討する際には、是非検討させていただきたいというふうに思います。

○横田ゆう委員 是非、検討が始まってからすぐできるものではなくて、やっぱり1年とか2年掛かりますので、今からでも是非検討の地域として認識していただいて、よろしくお願ひしたいというふうに思います。意見です。

○しぶや竜一委員長 他に質疑ございますか。

○おぐら修平委員 私から、まず自動運転についてです。

- 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。

他の委員の皆さんからも質問がありましたけれども、自動運転の実証実験導入に当たって、今、いろいろ調べてみると、いろいろな自治体で、この近隣ですとレベルⅡではありますが、世田谷区だったり、また大田区であったり、またレベルⅣの実験だと川崎市、またその他、いろいろ柏だったり、海老名市だったり、長野県塩尻市だったり、つくば市だったり、いろいろな自治体で、今、自動運転の実証実験されてますけれども、まず、足立区でも実証実験導入に当たって、いろいろな自治体での実証実験の実際に現場に視察に行かれたり、運営の自治体、また事業者にはアヒンクというのはどうされていますでしょうか、どんな状況でしょうか。

○交通対策担当部長 私、個人的には一番最初に見させていただいたのは、茨城県の境町の実証実験を何年か前に見せていただきました。また岐阜市の例であったりとか、あとここに写真が出ているミニバス、小型バスなのですけれども、これは大田区が昨年度というか今年の1月ですか、羽田と結んだところで実施したもので、こちら乗車をさせていただいたような状況で、また意見等いろいろ伺わせていただいております。

○おぐら修平委員 そうですね、是非お願いしたいです。

実際に行かれると、実際に現場を見てみないと分からない、なるほどなという現場の効果だったり、課題だったとか見えてきたと思うのですけれども、去年、全国若手市議会議員の会のOB会というところが岐阜市に、実際今日のこの資料の中にパンフレットに載ってますけれども、乗車をした。乗車した議員の方に私も話を聞いたのです。そしたら、まず課題として一つ上がった、なるほどと思ったのが、右折レーンのときにどうしても対向車が来ている中で右折がなかなか進まずに、ずっと渋滞しちゃってるというのをまず課題として一つ挙げられました。そういった細かいこと一

つ一つ、で、杉本委員からもさっきありましたけれども、ゆっくり走ってる小型車が道路に来たときに、後ろからこの車が来たときにはどう対応するのか、渋滞のそういう原因につながらないとか、いろいろそういう現場の課題があると思いますので、そういったことも踏まえて、これから実証実験のような具体的にどうするか、これからなのでしょうけれども、調査研究、いろいろなパターン、いろいろな現場を見ていただいて積み重ねていただきたいと思いますのですけれども、その点についてはいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 正に、今、各自治体いろいろところで実施されてきているところでもございますので、我々としても実施に当たって検討の段階からしっかりと、そういったものを取り入れられるように我々自身が勉強する必要があるかと思っておりますので、やっていきたいと思っております。

○おぐら修平委員 是非いろいろな自治体の事例、是非現場に行ってみていただきたいと思います。

特に私も注目するのは川崎市、これが交通量の多いところ、また大型車がジャンジャン走ってるところ、路上駐車が多いところで、しかも都と県をまたいでレベルⅣの自動運転の実験やってるということで、私も川崎市の取組、見に行きたいなと思ってまして、そういったいろいろな事例をいろいろなパターン、是非調査、実際の現場の視察ということをお願いいたします。

続いて、22ページ、千住のチョイソコ×せんじゅの実証実験の開始です。これも先ほど中島委員からも質疑あつて私も同じようなことになってしまうのですけれども、ここの利用者の方のアンケートの結果を見ると、まず、病院の利用が、今、1番150人ということで、あと天気が荒れたときの移動手段としてが111名で2番目に多かった。あとは家族とか御本人が急病になったときということでありました。あとはスーパーとかの買物の利用、大体こういうのが上位から順番に

- 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。

多かったわけですが、利用日数が限られてるので、限られた利用日に、では病院の日がちゃんと当てはまるのかというのは決してそうではないわけですし、天気がいつ荒れるのかは分からないわけで、これは予算増やしてでも毎日まずは運行しないと、利用者の方にとっても使い勝手が悪いのではないかとというのは、私も逆に一利用者の立場だったらそこをすごく思うわけなのです。毎日利用できる仕組みというのをまずやっていただきたい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 スタートしたところなので、これからになるのですけれども、日々のデータも蓄積しております。実は、初日、2日目のところでは、実際に運行してる時間としては午前中に4時間、午後2時間なのですけれども、6時間のところで19件1日目、2日目も19件、3日目も19件と、その後は少しお盆に入って10件とかと下がっているのですけれども、そうした状況が見えてきております。もう少し具体的に見ますと、一番利用されている1時間の中で結構10件ぐらい入っていたりとかいうところもありますので、これは乗り合ったパターンなのですけれども、そういった利用の状況もありますので、利用としてはある程度進んでいるのかなというふうに考えております。そうした上で少し曜日を増やしていくということについては、十分検討していきたいというふうには考えております。

○おぐら修平委員 利用が増えてるというのは非常にありがたいことである一方で、当初の利用者の登録目標と実際のところというのが少なかった。当初の目標というのは、500名の目標に対して利用登録者308名、何で目標に届かなかったのかと考えたときに、私は一番大きな原因というのは利用曜日が限られているというところ、そこが一番大きいのではないかなと思うのです。

では、なぜ利用登録者数が当初の目標に届かなかったのか、どうすれば利用者の方が増えるのか、

そこも逆に登録されなかった方に対してのヒアリングだったり、また利用者の皆様、利用者の皆さん、今、ヒアリングを行ってこの結果も出てますけれども、そこを更に深掘りして、需要は絶対あるわけなので、200円で利用できるという利用者にとって非常に便利ですし、助かる話で、そこをより調査深掘りして、よりブラッシュアップしていただきたい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 7月23日の時点では300であったのですけれども、最終的に、今、460ほどになってきているところでございます。その中では、地元のお祭りに行かせていただいてということでのPRもできました。現場に出てみると、逆に、今、おぐら委員おっしゃっていただいたように、「週に2日ではなあ」というようなお声も幾つか聞いております。それが日数が増えればまた変わるのかなというところでもございますので、また利用をいただいた方々の口コミで、こういうふうにご利用するといいいよというような話が広がれば、特にまた広がっていくのかなというのを感じているところでございますので、しっかりそのあたりについては、どういうふうにやっていったらいいかということも含めて検討していきたいと思っております。

○しぶや竜一委員長 他に質疑ございますか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○しぶや竜一委員長 質疑なしと認めます。

それでは、各会派の意見をお願いします。

○杉本ゆう委員 継続をお願いします。

○しぶや竜一委員長 3件とも継続ですね。

○小泉ひろし委員 継続をお願いします。

○山中ちえ子委員 今、いろいろな議論があった中で、社会的便益に資することをどう評価するのが大事なのだと、メトロセブンで講演のあった森本先生も言っていて、LRTを宇都宮に導入していった立て役者の中心の先生なのですけれども、

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

そこでも言われたように、採算重視で最初からくくってやっていくということではなく、投資的な位置付けでやっていくことによって、いい再開発も呼び込んでいけるのだと話でいました。★★は再開発にもいろいろありますけれども、議論が尽くされた再開発だってまちおこしになるし、そういった意味では先ほどからいろいろな求めに対して執行機関の答弁では、何だかすごく硬直していて、よくないなというふうに思いました。

それで自動運転に2、500万円の区支出がある予定というような話もしていましたが、LR Tの森本先生の話の中でも、まちづくりに結んで、どう区がデザインを描かなきゃいけないかというのが初めにあるのだと、初めにない中で自動運転が場当たりの検証実験やるのだと言ったって、うまくいかないということもあります。だから、もっとしっかりと考えて、今、話のあった最初にボリュームを持って検証実験に臨むとか、基本的なところが本当に足りないなと思いましたので、私は採択で三つとも。

- おぐら修平委員 継続をお願いします。
- 中島こういちろう委員 継続をお願いします。
- 野沢てつや委員 3件とも継続でお願いしたいのですが、付記意見としてなのですが、受理番号5番なのですが、受理番号5番については二種免許に非常にこだわりがある方が多いみたいなのですが、この点についてはもう少し次回の委員会等で議論できたらと思います。3件とも継続をお願いします。

- しぶや竜一委員長 これより採決いたします。
本陳情は、継続審査とすることに賛成の方の挙手を求めます。

[賛成者挙手]

- しぶや竜一委員長 挙手多数であります。よって、本陳情は継続審査とすることと決定をいたしました。

————— ◇ —————

○しぶや竜一委員長 次に、報告事項を議題といたします。

①から④、以上4件を都市建設部長から、⑨、以上1件を交通対策担当部長から報告をお願いします。

○都市建設部長 引き続き、よろしくお願いいたします。

報告資料、まず2ページでございます。簡潔に御説明申し上げます。

つくばエクスプレスと日暮里・舎人ライナーの輸送実績でございます。

初めに、つくばエクスプレスでございますが、中段にあります混雑率につきましては、令和5年度比で8ポイント減の146%となっております。理由については下に書いてありますが、ダイヤの改正等が原因だと、減少傾向だとTXの運営会社から回答を得ております。主要駅の平均乗降数については記載のとおりでございます。

次に、3ページ、項番2でございます。

日暮里・舎人ライナーの令和6年度の輸送実績でございますが、こちらも混雑率が令和5年度比で6ポイント増の177%となっております。

今後の方針でございますが、TXつくばエクスプレスにつきましては8両化の早期実現を引き続き要望してまいります。日暮里・舎人ライナーについては次の報告と関連しておりますので、ここで割愛させていただきますが、引き続き4ページでございます。

日暮里・舎人ライナーの混雑緩和・利用促進等の取組についてでございます。

まず項番の1なのですが、第一回協議会幹事会を8月の5日に開かせていただきました。会議の内容について概要を大きく二つ入れさせていただきましたが、引き続きこれについて継続して報告してまいります。

次の項番の2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。

バスを活用した混雑緩和の実証実験と今後の方向性についてでございます。

先ほどの混雑率緩和を目指しまして、運行ルートとしまして、江北駅から日暮里駅前のピーク時であります平日の7時から8時に1日3便バスを走らせて混雑緩和に貢献するかどうかの実証実験をさせていただきたいと思っております。対象利用者、概算については記載のとおりでございます。

3番の今後の方針でございますが、引き続き、交通管理者等との関係者と調整等を進めてまいりまして、引き続き実証実験の内容についても当委員会で御報告差し上げたいと思っております。

引き続き、7ページでございます。

総合自転車対策業務委託事業における撤去自転車の返還手数料の着服についてでございます。

こちらにつきまして区と契約を結んでおります芝園開発株式会社の社員が、自転車の返還手数料1台3,000円分掛ける26台の計7万8,000円を着服したものでございます。

項番の3の着服の経緯についてなのですが、事業者から7月11日の日に、このようなことがあったということで報告を受け、以下、記載のとおりでございますが、結果的に、8ページですが、7月30日に本来納付されるべき7万8,000円が区の方に納付された、翌日7月31日は、受託者が当該者を懲戒解雇処分にしたものでございます。

項番4、区の対応でございますが、こちらに書いてございますとおり、弁護士相談をした結果、こちらについては刑事告訴は行わないのですが、ペナルティーとしまして、一般競争入札の参加停止を8月1日から3か月間実施することとなりました。

今後の方針、9ページでございますが、再発防止策として、事業者が手を加えられないように、区の方で削除できるようにシステムを改修するものでございます。

引き続き、10ページでございます。

あだちりと北千住レンタサイクルの廃止でございます。

こちらさきの第2回定例会で御質問頂いた内容がございまして、あだちりについては、今回、今年度をもって廃止をさせていただきたいと思っております。

廃止の理由でございますが、シェアサイクルが順調に利用を伸ばしていること、また実際に北千住レンタサイクルにつきましても、事業目的はある程度達成されたということでございますので、シェアサイクルに移行するものでございます。繰り返しになりますが、廃止は令和8年3月31日を予定しております。

今後の方針でございます。

こちらについては、現利用者については、廃止する旨丁寧に説明をしていきたいと思っております。併せて空いたスペースについては、利用が多い定期利用者に開放していく予定でございます。

私からは以上でございます。

○交通対策担当部長 39ページをお願いいたします。

メトロセブンの整備促進に向けた取組状況についてでございます。

こちら、1のところで、環七高速鉄道の促進協議会総会の開催結果についてでございます。

7月29日に江戸川区で実施をしました。総合交通対策の委員の皆様にご参加いただいたところでございます。

また、(5)のところで勉強会では、早稲田大学の森本先生の講話を賜ったところでございます。森本先生につきましては、非常に足立区にとっても意義深いところでございますので、今後、先生をお願いして、区の方でもいろいろ講話をしてもらうということで準備をしているところでございます。それから写真の方は、総会の状況でございます。

- 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。

私からは以上でございます。

○しづや竜一委員長 それでは質疑に入ります。

○石毛かずあき委員 私の方からは、つくばエクスプレスとあと日暮里・舎人ライナーの混雑緩和対策について幾つか確認をさせていただきたいと思うのですが、これまでも区もつくばエクスプレス沿線の自治体と協力をし合いながら緩和対策に向けた取組として、事業者に対して様々な御要望したり、いろいろな活動をされてきていると思うのです。その中でも、東京駅の延伸の促進だったり、また通学定期乗車券の運賃の引下げですか、やってこられていて、今回、大人一般運賃が平均約12%値上げする、来年の3月からと言っている中で、多分こうした活動も一つの要因となって通学定期に関しては少し何か下がるような報道も聞きましたけれども、そのような形で皆さん一生懸命頑張っているんですが、その中でまた東京の延伸促進について、これ東京から何か有明ビッグサイトまで行くようなのですが、利便性の向上に向けた取組として行っていくのですが、それと同時に大事なのが沿線周辺、足立区でも三つ駅ありますけれども、その沿線周辺の人口増加への対応というのが非常に大事になってきて、区においてもそうしたことが懸念されると思うのですが、その辺の区の認識というのはどういうふうに思っているのかお聞きしたいのですが。

○都市建設部長 石毛委員御指摘のとおりでございます。地元足立区としましては、東京駅延伸について反対するものではございませんが、区内各駅の混雑、なかなか乗れない状況を改善するというのが最優先課題だと思っておりますので、その点は、運営会社に引き続き申し入れたいと思います。

○石毛かずあき委員 この先ちょっと細かい話になると款も変わってきますので、ここでは遠慮させていただきますけれども、その沿線人口の背景に、公共交通機関の混雑緩和★★取組というのは

当然足立区が責任を持ってやっていかなきゃいけないということがありますから、しっかりその辺行っていきたいと思うのですが、つくばエクスプレスの自治体の協力関係というのが非常にいいなと実は本当に思っているのです。後で日暮里・舎人ライナーの例を出しますけれども、こうしたことをこれからはしっかりと足立区も、どの辺の立ち位置にいるのか分かりませんが、しっかり団結していただいて取り組んでいただきたいと思うのですが、8両編成にするのですか、2030年にはという、8両編成した場合に、例えば★★工事とかというのもあったり、また中には駅のホームの延伸とか、そうしたかなりの工事を行わなければならないところも出てくるようなのですが、区においてはどのようなのですか。

○交通対策担当部長 区の中の3駅につきましても、ホームの延伸工事を進めてきておりまして、今年度で北千住の駅のホームの延伸が完了すれば、3駅とも対応可能な状況になります。

○石毛かずあき委員 承知しました。

結構心配された方もいらっしゃったものですが、ありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それと、日暮里・舎人ライナーなのだと思いますが、こちらも様々足立区では皆さんから多くの御要望をいただいて、区も東京都に掛け合って一生懸命やってきました。そこで、車両のロングシート化とか、そうした様々な対策を取っていくのですが、また事業者の方も早起きキャンペーンなんかを考えたりして頑張っているのですが、今日の今朝、事務局からも何か読売新聞の記事を頂いたのですが、そこにも書いてあるのですが、様々な対応を行ったけれども同局はこれまで車両のうんぬんかんぬんあって、やりましたが効果が薄かったというふうに御自身で言っている記事があるのです。なので、抜本的な改革というのは、車両基地の問題だったり、また駅舎の拡張

- 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。

の工事が必要だというそういったお声が大変多くあるものですから、そうした利用者の思いというのですか、私もそういうふうに認識しているのですが、区の認識はいかがですか。

○都市計画部長 こちらも石毛委員御指摘のとおりでございます。やはり、日暮里・舎人ライナーの混雑緩和については、区としても実現していかなければいけないところございます。

一方で、何度かこの委員会でも御報告申し上げますが、技術的ということも含めてなかなか難しい、一方で車両の入替えを行いまして、細かい話になりますが、車両の軽量化を図った上で何とかロングシート化、また乗客数を増やすという努力をしていることも一方で認めているところですが、やはり何か技術革新が進めば、まだ本数を増やすであつたりとかそういうことは可能だと私個人的に思っておりますので、これに諦めることなく引き続き都と協議してまいります。

○石毛かずあき委員 ありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

そこで、今回、バスを活用した混雑緩和実証実験を行うのですが、そもそもこれまでも、日暮里・舎人ライナーとほぼ同じ区間で走っている都バスがありました。足立区は、これまで都バスも走ってますから、そちらも活用してくださいね、それが一つの混雑緩和になるからというようなことでやってきたのですが、結果なかなかこの辺進んでこなかったと思うのですが、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 東京都の交通局に対してのそうした要望もしてまいりました。実際に利用者としては、ライナーの定期を持ってる方はやはり混んでいても定期でということなので、ライナーに乗るようになるでしょうし、バスを利用されている方もいらっしゃるのです、そちらはバスだけの定期で利用されている状況が見られている状況かなと考えております。

○石毛かずあき委員 そうなのですね。大きな問題はバスを運行すると、朝の尾久橋通りの混雑というのもありますし、なかなか時間が読めないから、どうしても混んでいる日暮里・舎人ライナー乗らざるを得ないという方が多かった。これはこれまでも、これからも多分同じだと思うのです。

ただ、一つは、それは路線バスだからバスの時間帯も読めない時間帯も大幅にあるけれども、今回は江北から西日暮里、日暮里というような形なども、ある程度これまでとは違うと思っているので、私もこれ成功してもらいたいのです。ですので、しっかり行ってもらいたいと思うのですけれども。

先ほどもどなたか言っていましたけれども、過去の失敗と、そういったのもこれからの経験等も存分に生かしていただいて、足立区が、その記事によると予算半分出すと書いてありましたから、予算を半分出すだけではなくて、東京都と一緒に実証実験成功させていただきたい、いこうというそうした思いで頑張っていただきたいと思うのですが、御決意いかがでしょうか。

○都市計画部長 先ほども触れましたが、当委員会で、日暮里・舎人ライナーの混雑緩和については、定期的に御報告申し上げますが、これで諦めることなく混雑緩和については引き続き都と協力しながら進めてまいります。

○石毛かずあき委員 一つは、先ほど、つくばエクスプレスの周辺自治体との団結というのはいいなと言ったのは、日暮里・舎人ライナーの足立区が思っている混雑緩和の機運というのですか、状況と、荒川区民の方々が思っているということの格差というのですか、かなり開きがあるというふうに思っているのです。足立区がそうした形では皆さんから御要望を★★しっかりと一つ一つ対応しながら、ではどうしようということでもかなり動いているのです。荒川の方々は朝はラッシュするのは知ってるけれども、区民の方々から何とかして

- 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。

くださいという要望は一つありませんと言うの、平気で新聞報道でも発表する程度なのです。本当かよというふうには思うのですけれども、ただ、そうとはいえ、沿線の中で荒川と足立区隣同士なので、足立区のことも少し荒川区の方も考えていただいて、思いを少し分かっていたさながら、うまく協力関係を持ちながら混雑緩和対策にこれから持ってっていただきたいなど、協議会とか開けとは言いませんけれども、そういうふう

に思うのですが、いかがですか。

○交通対策担当部長 今回の件につきましても、実は私も荒川区の担当部長に電話ですけれども、お話をしました。その中では、やはり石毛委員おっしゃっていただいたとおりで、実際に利用される方はあんまりいらっしやらないという部分が、そうした姿勢にも出ているのかなというところがございます。とはいっても、当然沿線ですので利用できるような形になったほうがいいわけでしょうから、そこについては情報提供も含めて、荒川区さんともしっかりと連携させていただければというふうに考えております。

○石毛かずあき委員 それと最後に、沿線自治体とは言いませんけれども、見沼代親水公園、あそこを御利用されている方々というのは、肌感覚しか分かりませんが、かなりの多さで区外のお隣の市民の方々が御利用されてると思うのです。ですので、そうしたことも含めてお隣の市の方とも、県とも話し合いを持ちながら、その辺は進めていただきたいと思うのですが、いかがですかその辺。

○交通対策担当部長 実は、以前に埼玉県へ延びるという話のときに、県庁に伺ったことがございます。利用の状況から見ますと、見沼代親水公園で、ほぼほぼ席が埋まるぐらいに利用者が毎朝乗ってこられます。埼玉県方面からの方が多いです。一つ、区の方の駐輪場は区外の方ということで、金額は、定期の金額だと3,500円とかというこ

とで、区内は2,100円なのですけれども、そういう差は付けさせていただいているところではございますけれども、もしかしたらそういう考え方も一つあるのかなということでも含めて、利用に対して何かしらの御協力をいただけるのであれば、そこは是非確認してみたいと思います。

○石毛かずあき委員 最後に、バスが江北駅から始発します。そうすると、やってみなければ分かりませんが、私の感覚だと、バスを例えば利用するのに江北駅にわざわざ駅周辺の方々が江北駅に来て、江北駅から、ではバスに乗ろうか、そこまで反応がよければいいことなのですけれども、そうなってくると、ただでさえ、今、実は江北駅東側のロータリーと西口に駐輪場あるのです。特に西側なんて本当に小さな駐輪場なのですけれども、それでも、今、朝あそこに立っていますと、もう何とかしてくれと少なくても止められないという方から、大勢の方から声を掛けられるのです。なので、そうなったバスの実証実験3か月やっている間でもいいですから、それはしっかりと調査をしていただいて、本格運行するときには、そうした江北駅周辺の駐輪場の置場ということも一つの課題、問題と捉えていただいてやっていきたいと思うのです。どうですか。

○交通対策担当部長 区内でもございますので、我々の方でも状況確認に行くことが何度もあると思います。そうしたところでも見させていただいて、今、ございました自転車の件についても確認をしていきたいというふうに思います。

○白石正輝委員 もう12時を過ぎましたので、いろいろと聞きたいことはあるのですが、舍人ライナーについてのみに絞ってお伺いをしたいというふうに思います。

まず、石毛委員と意見、質問が重なっちゃいますけれども、今朝の新聞に、混雑考えます、実証実験、舍人ライナー東京都交通局と足立区の方針だということですが、バス路線を新設したいとい

- 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。

う提案をしたのは、足立区ですか、東京都ですか。

○交通対策担当部長 このバスを活用という話については、以前から東京都に対しても話をしていたところでもございます。ただ、今回につきましては今年の1月に区長が交通局長を訪れ要望書を出しました。その中にも、バスを活用した実証実験を実施しようということで記載させていただいているところでございます。今回の報告書の中に添付させていただいているところでございます。

○白石正輝委員 舍人ライナーについては、これが全くできるかできないか分からない時点で、私たちは地元の町会長や何かと一緒に誘致の委員会をつくったのです。そのときの大きな問題は、まず、早朝と深夜についてはバスがなくなってしまふということと、もう一つは、ラッシュの時間は非常に道路が混んでしまふ定期的に走ってくれないとバスは、これでライナーを造る、当初は地下鉄を造るという委員会でしたけれども、ライナーに今の形に変わったわけです。基本的には、一番ラッシュのときに乗れない人が出るわけです。これに対して何か、取りあえずの手当てをしなくちゃいけないということでバスも考えられますよ。ただ、このことによって舍人ライナーの抜本的な基本的な改革ができない、やらないと東京都が言い出すとしたら、これは大きな問題なのです。そのことについては話ししていますか。

○交通対策担当部長 今の段階としては、先ほど混雑率の報告もさせていただいたところでもございますけれども、このまま6ポイントずつ上がっていくと、来年、再来年には189%ということで、令和元年のときの一番マックスだったときの状況になるようなことでもございます。何かしら取り組むことからスタートしていこうということでございますので、白石委員おっしゃるように抜本的な改革ということについての引き続きお願いもしていきたいと思っておりますけれども、一方で並行して、こういった取組についても実施させていただいた

いというふうに考えております。

○白石正輝委員 基本的には、バスは一時的な解決方法なのです。ライナーの車両を長くするか、長くするということになる、各駅のホームも長くしなきゃなりませんけれども、こういうことを言い出すと、東京都は技術的に難しいようなことを言うわけ。ただ、つくばエクスプレスできて、舍人ライナーでできないなんていうことはあり得ない。まず難しいのは、一番難しいところは、多分予算のことだと思うのです。ホーム改良を考えると相当な予算が掛かる。だから出したくない。これは分からないことではないけれども、抜本的に技術的にできないということではないですよ。

○副区長 これについては、もうずっと白石委員の方から要望を受けまして、私も東京都の方とは協議をしまいいりましたけれども、できないということではなくて非常に難しいというような言い方を交通局の方はしてます。

○白石正輝委員 難しいという言い方の基本は、お金がないということです。つくばができて舍人ライナーができないなんてことはあり得ない。私は全部舍人ライナーの駅を見てきましたけれども、2両や3両延ばしても、これは技術的にできないことでは絶対ないのです。それを東京都が難しいと言ってる基本は、予算の問題だと思うのです。技術的にできないと言っているのですか。

○副区長 技術的にできないというような回答は、私は聞いておりません。白石委員のおっしゃるとおり、予算的には最初から造るのと同じぐらい掛かるというようなことは聞いております。

○白石正輝委員 これで最後にしますけれども、基本的に技術的にできないはずがない。ただ問題は予算の問題なのです。ただ、報告書を読みますと、予算、バスの、これ正しい★★なのかな。バスを実証実験をやってバス路線を復活させると、その★★は東京都と足立区で折半だと書いてあるのです。そんなことあり得ない。なぜかという、バ

- 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。

スに乗る人は全員舍人ライナーの定期を持った人なのです。すると、定期は当然利用者から東京都に払ってるわけです。東京都はその分を取っておきながら、足立区と全く折半なんていうことはあり得ない。当然、折半の部分については、交通費を除いた部分の折半はいいです。これは仕方ないと思うけれども、交通費、定期代は入るのですから間違いなく東京都に、それなのに丸々折半なんてことはあり得ないと思いますけれども、この記事間違いですね。

○交通対策担当部長 今回、当初、東京交通局とお話をする中でも、都営バス走らせておりますので、バスを走らせられないかということもお話しましたが、実際にはやっぱり運転士をそこに充てることが難しいということで、借り上げのバスで実施をさせていただくということでございます。この貸切りのバスを借り上げるの結構な費用が掛かるような状況でございますので、今回については都と区とお互いに出し合って、その実験をやろうということで、今、お話を進めているところでございます。

○白石正輝委員 最後の★★、また言っちゃおかしいのですけれども、基本的に掛かるお金については、★★を利用してる人たちがお金払ってるわけですから、それを引いた部分の折半ならば分らないではないけれども、簡単にサインしてこないでくださいね。簡単にサインして折半でいいですよということで簡単にサインしちゃうと、結局、損をするのは足立区ですから。交通費は向こうで取っておいて、掛かる費用は丸々足立区と東京都が折半ですよというようなことはあり得ない。だから、簡単に署名しないで頑張ってきてください。これはいいです、答えなくても。

○小泉ひろし委員 私もライナーのことで質問します。

全国、日本一混雑してるということで177%ということですが、今まで抜本対策とでき

得ることの対策をずっとやってきたのですけれども、抜本対策においては、開業当時から比べても全然状況、利用率、利用者が違うわけで、今、ホームの延長というか車両の1編成の例えば6とか7両編成、1編成ですね。そういう体制の可能性についても言及ありましたけれども、初めて東京都はこのライナーが単年度黒字化したということを知っていますが、この辺いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 申し訳ございません、数字の方は確認させていただきたいと思います。

○小泉ひろし委員 その事実確認はともかく、今までは日本一混雑してるけれども赤字だと、累積で言うと要するに初期投資だとか、新型車両の改善改善、改良改良によってお金が掛かったの、なかなか黒字転換できなかった。そういう状況の中だったのですけれども、相変わらず混雑率は上昇してるし、見沼代の方の利用者も周辺の市からアクセスが非常に利用客が多いし、選挙が近づくと公約として、ライナーの駅に接続するぞなんていう公約を述べる方々もいらっちゃって、本当にますます混雑するのですけれども、新型車両の方は、私の認識だとあと4台ぐらいで新型車両の軽量化タイプに改良が終わると聞いているのですが、いかがでしょう。

○交通対策担当部長 全体で20編成ございまして、今、16編成が新型になってございます。今回3か年で入れたのは12編成ですので、合わせて、今、16になって、残りが4編成が旧型でございます。

○小泉ひろし委員 もし令和6年度の単年度黒字に転換できたとすると、新型車両の軽量化の更新もあと4両ということで、投資は大きかったのでしょうかけれども、状況も変わってくるかと思うのです、採算。こういう部分で先ほど技術的にどうなのかというお話、白石委員からも質問ありましたが、できなくはないと思うのです。どれだけ予算を掛けて抜本的に設計をするかということ

- 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。

も含めて、抜本対策は抜本対策として区からも要望をしていくべきではないかなと思います。

また、そうではない部分については、現在も新型車両も含めてダイヤ改正だとかやってるかと思うのですが、その辺については、できることにについて、しっかりと東京都とも連携してやっていきたいと思います。

ところで今回のバス利用なのですけれども、7時から8時、1時間だけ3本ということなのですが、直行便、これは所要時間的な話題というのは議論されましたでしょうか。

○交通対策担当部長 事前に私どもも何回か同じルートと同じ時間に走ってみて、状況を共有しているところでございます。大体その際には、江北から日暮里までが30分ぐらいだったというような状況でございます。

○小泉ひろし委員 通常の路線バスも里48でしたっけ、走っておりますが、直行便ということなのでそれなりのメリットがあれば、定期を持つての方については混雑時間帯にバスを利用しようという動きになるかと思います。その辺のメリットというか、しっかりとPRできるようなところも必要ではないかと思います。

また1時間に3本ということですが混雑時間帯、利用しようという方々、本当によければ、はっきり言って江北駅周辺の方だけではない方々が利用すると思いますが、先ほど駐輪場のお話ありましたけれども、例えば隣の高野駅と江北駅に近いです。恐らくどっちに乗ろうかなと言ったときに、そういう臨時バスで利便性又は所要時間が短ければ、江北駅の方に来ると思います。その際自転車で来る可能性も当然あります。隣の大師西駅又は場合によっては谷在家、この辺からも臨時バスがしっかりと便利だなということであれば、利用すると思います。例えば駐輪場の話で言えば、江北駅東側については結構あると思います。区営も民間も、ただ西側については不足してるかと思

うので、その辺の調査もすべきかと思います。

また、場合によっては、できればの話なのですが、一つは混雑時間帯に3本のバスを本当に有効でライナーと同じような効果が出ることを考えれば、一時的交通規制なんていうのも、これ足立区で決めることではないのですけれども、そういう協力が警察だとか路線でできないかなんていうのも一つの考え方なのかなというふうに思います。

最後に聞きますけれども直行バスは、西日暮里、日暮里というところまで行っちゃうわけですが、例えば扇大橋駅なんか結構、今、乗れないでというか混雑しているのですけれども、その辺の途中乗車の話は今まで出なかったのでしょうか。

○交通対策担当部長 乗車させるのに、江北の駅前のロータリーを活用しようというのが一つございました。この実証実験の中でどれだけの方がこのバスの方に移っていただくかというのは未知数ではあるのですけれども、そのことによって扇大橋の駅のホームで、これまで躊躇してしまっていた方々が1回で乗り込むことができるかということについては、確認をさせていただこうというふうに思っているところでございます。

また、それ以外の途中でも乗れる方がいいとかというようなことについても、アンケート等もやってみたいというふうに考えております。

○小泉ひろし委員 先ほど石毛委員からも、荒川区民というか利用者の方のお声という話ありましたが、そもそもライナーの駅は13駅ありますが、13駅のうち日暮里と西日暮里は終点みたいなものですから、それを除くと11駅のうち九つの駅が足立区なわけです。本当に足立区の区民がほとんど使ってると言っても過言でないと思うのですが、そこへ先ほど、見沼代だとか舎人の方のお話しあったのですけれども、やっぱり荒川の方々の意識が高温度差があるというのも、そう

- 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。

ということもあるのかなと思うのですが、逆に川上というか、そういう方々というか、そういう行政も足立区側で本当に苦労してるのだというところを何らか感じ取って、費用も掛かるわけですから、そういうことも何か協力とか、そういうことが得られないのかなという部分は、当てにするわけではないのですが、あまりにも足立区任せと、そういうところが感じるのですが、その辺いかがでしょうか、今後。

○副区長 なかなか公共交通でそういった制限ですとかというのは今まであまり聞いたことありませんけれども、何ができるのかというのは草加の方とも相談してみたいと思います。

それと日暮里・舎人ライナーの単年度黒字ですが、令和6年度は2億5,000万円の黒字と、初めてだと思いますけれども、なっている状況は確認できました。

○しぶや竜一委員長 質疑ございますか。

○おぐら修平委員 私も日暮里・舎人ライナーの混雑緩和に関してです。

まず、日暮里・舎人ライナー、調べたら、1編成当たり5両で、大体車両の型にもよりますが、大体250人から260人が乗車できるということでした。これバスもバスの形状によっていろいろですが、大体60人から75人程度乗車できるということでありました。ということは、3本増やしても1編成の人数にも足りない状況なのです。実証実験で1時間のピーク時に3本ということになりましたけれども、3本が仮にフルで乗車したとして、何%その混雑率が緩和をするという試算で3本になったのか、まず教えてくださいませんか。

○交通対策担当部長 運行をさせることについての便数なのですが、まず一つは7時から8時の道路も混雑する時間で、里48の実際にバスも走っておりますので、そういう間、間を抜いていくということでの数の設定ではございます。実際

のところ、その1時間で、これは今回は貸切バスですので大体1台につき50人ですので150人ということのをマックスで乗れるというふうに換算した場合に、1時間の中のパーセンテージからいきますと、2%から3%ぐらいの減になるのではないかと考えております。

○おぐら修平委員 もうちょっとと何とかならないかなと。ただ、実際にこれ以前この交通局だったかなんかで工藤副区長とか答弁ありましたけれども、私も朝の駅頭とかであそこの道路を尾久橋通りを使ってるのです。でも、6時半過ぎから混んでしまって、日暮里・舎人ライナーだと江北駅から日暮里駅まで12分でした。ただ、車で行くと、もちろん混雑時間帯にもよりますが、恐らくこれ三、四十分ぐらい掛かると思うのです。ただ、それでも時間が倍以上掛かってもよいからやっぱりバスに座ってゆっくり行きたい、もう通勤時間早くしてでも、家を出る時間を早くしてでもそういう需要というのも恐らく、どの程度か蓋を開けてみないと分からないのですが、あると思うのです。まず、やるのが大事なので、まず実証実験、バス3本出しますというのの周知については、どういうふうな形で周知を考えられてますでしょうか。

○交通対策担当部長 これから、東京都とも協力してやっていくのですが、区の側としては、広報であったりとか、そういったものでPRをしたいというふうに考えておりますし、ライナーとしては当然各駅であったり、車両の中ということでしっかり周知を図るということで、今、調整しております。

○おぐら修平委員 そうなのですね。やっぱり日暮里・舎人ライナーの利用者の方ですから、ライナーの中での車内づくり広告みたいなやつであったりとか、あと、駅のところに大きなポスターであったり、またその駅の改札のところなんかにはサッと取れる簡単なパンフレットであったりとか、あ

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

とは時間が実際、ただ、課題として時間は掛かるけれども同じ値段でそのまま定期で使えますよとか、その周知の徹底だと思うのです。これは駅をふだん利用してる方からしたら、それは駅に行けば目に付くような形で当然なのですけども、あとはSNSでの発信も含めた、これ東京都の中の方がメインになってくる話なのですけども、そういった周知徹底ということを是非東京都交通局とも協議しながら、対策強化していただきたいと。

できればせつかくの実証実験も毎回もうバス利用者もいっぱいになるぐらいの勢いで是非周知徹底していただきたいと思うのですけれども、その周知方法についていかがでしょうか。

○交通対策担当部長 以前の中でもそうした御意見もいただいておりますので、東京都には既にそのお話をさせていただいております。そうした中で目立つようなものをしっかり貼り出す、あるいは、車内にも同じように貼っていただいて、今、QRコードを付けると皆さんよくそこでまた情報を取っていただけますので、そういったところでの周知をしっかりとやっていきたいというふうに考えております。

○おぐら修平委員 是非お願いします。これは先ほども他の委員からも似たようなこの質問で根本的な話になってくるのですけれども、例えばつくばエクスプレス、六町駅から秋葉原方面へのラッシュ時の時間調べたのです。7時台が21本、8時台も21本でした。日暮里・舎人ライナー、これは一応扇大橋から日暮里方面で調べてみたのです。7時台が18本で8時台が19本ということでした。TXはそれぞれ7時台、8時台で21本、1時間当たり走ってるのですけれども、日暮里・舎人ライナー、三、四分ごとにそれでもかなりタイトなスケジュールで走ってはいるのですが、もちろん日暮里・舎人ライナーとTXは車両の形態も違うのですけれども、とはいえどもラッシュ時に、TXは21本、21本走ってるわけで、日

暮里・舎人ライナー、1本でも増やすことができないかと思うのですけれども、改めていかがでしょうか。

○交通対策担当部長 先ほども少しございましたけれども、技術革新というのですか、そうした中で自動運転の感覚として縮めることができれば、今、例えば1時間に20本だとして、そこに21本になれば、それで約10%ぐらい下がるような計算にもなりますので、そういったことは特に重要かと考えますので、その辺についても交通局にもしっかり要望していきたいと思います。

○吉田こうじ委員 1点だけ、今回のこの協議会で、日暮里・舎人ライナーの方の、やはり交通局としても赤字路線であるというのは非常に大きな足かせになってくる大きな悩みどころなのかなと思うのですけれども、利用促進については、この協議会でどのような意見が出されたのかだけお聞きしたいのですけれども。

○交通対策担当部長 逆方向の利用者を増やすと、もうこれ前からの課題でもあるのですけれども、そういうところで区が沿線で実施しているエリアデザインのマチづくりであったりとか、またあと舎人公園、春のイベント等では非常にたくさんの集客があったりとかしますので、そういうものについて、何ていうのですか、年間を通じてやれるようなものがないとか、そういったことについてのお話がまず出ているところでございます。

○吉田こうじ委員 やはりイベント的なことも大事だと思うのですけれども、例えば大型のマンションであったりとか、企業の誘致であったりとか、いろいろこれから区としても、そういう大きな方向性で考えていかなくちゃいけない部分もあるのかなと思うのですけれども、その辺についてはいかがでしょうか。

○都市建設部長 先ほど、エリアデザインの話も出しましたが、やはり逆方向の利用促進ということになりますと、今、吉田委員お話しあったように、

- ・ 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。

企業誘致ということも一つの方法ですし、あと沿線では、例えば上沼田東公園の創出用地の活用であったり、あと江北給水所の上部利用であったり、まだまだ伸び代があるかと思しますので、★★を捉えて利用促進策については都と区と連携して取り組んでまいります。

○しづや竜一委員長 他に。

○横田ゆう委員 私の方も舍人ライナーについてですけれども、このバスを利用した混雑緩和の実証実験が12月から始まるということですが、利用できる方が定期券利用者だけとなっていますけれども、こういうことなのでしょう。

○交通対策担当部長 今、協議している中では、そういう形に設定させていただいております。

○横田ゆう委員 例えば、ベビーカーを押している方、赤ちゃんを連れていらっしゃる方ですとか、大きなスーツケースを持った方、江北駅からライナーに乗ろうと思ってなかなか乗り切れないというふうに思うのです。ですからそういう方も料金を払えば乗れるというふうにしてい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 いろいろと個別の案件があるかとは思いますが、まず今回、バスを走らせてということの中では、日常的に定期で通勤通学されている皆さん方の朝の混雑というのを少しでも解消につながるようにということを目的としておりますので、まず一旦はこの先ではそういった御意見も当然アンケートもやればそういうことが出てくるかと思うので、そういったことを参考にさせていただくようになるかと思うのですが、まずこの取っ掛かりのところでは定期利用者ということでやらせていただければと思っております。

○横田ゆう委員 是非、持っていったおにぎりが潰れちゃうというような、こういう大変な状況があるわけですから、こういった大変なベビーカー、赤ちゃん連れてる人とか、高齢者の方がたまたま

乗るとか、そういったことにも乗れるような、そういった改善を是非検討していただきたいというふうに思います。

そして、先ほど白石委員からもありましたけれども、去年よりもまた6ポイント上がって177%の混雑率ということなのです。私、地元の方に住んでおりますので、見沼代親水公園駅、それから舍人駅の周辺は建設中のマンションが本当にたくさんあって、今後ますます人口が増えていく、特に若い世帯、労働人口が増えて通勤でライナーを使う人がどんどん増えていくということで、先ほど186%という数字も出てきましたけれども、本当にこれは大変なことになるということなのです。最終的には車両編成を増やす、6両から7両に増やしていくということが★★につながっていくと思います。

足立区議会でも混雑解消のために6、7両編成にして、混雑を解消を求める決議というのが上がっているわけです。ですから、これが最終的に目標になるというふうに思っていますが、どう考えますでしょうか。

○交通対策担当部長 今、横田委員から御指摘もございましたけれども、もう喫緊の課題としてやはり混雑率は、今年も来年も上がるだろうというような予測は付くところかなというふうに考えます。そうした中で、若い方々がそうしたマンションですとかを購入されて住むといったときに、やっぱりここは住めないというようなことになっては本末転倒というのですか、区としても沿線がイメージダウンになってしまうようなことになってしまうことは非常に避けなければいけないことかなというふうに考えておるところでございます。そうした意味でも、まずは何か取組をということで、バスを利用してやらせていただきます。この中には恐らく利用される人の中には、体調が悪くて今日はいつものは上だけれども下に乗りたいたか、中学生、高校生もいますので、親御さんとして、この

- 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。

時間帯の混雑してるところに載せるのであれば、時間が掛かって下バスに乗っていてもいいんじゃないかというような話もあろうかと思います。そういったところで安心を得ていただけるような形に少しでもなればなというのがまず一つございますので、しっかり取組を進めていきたいというふうに考えております。

○横田ゆう委員 それと同時に、東京都は舍人ライナーは赤字の中で大規模改修はできないという言い訳をしておりますけれども、公共交通の原則というのは採算性ではないということで、この委員会でも何度も何度も繰り返し質疑をしてきたことだと思います。地域住民のために、都の予算を使って大規模改修を進めるということを言っていたいただきたいというふうに思います。車両を増やすとなったら、すごく時間が掛かるわけです。そういうことも考えますと、今から東京都交通局にしっかりと長期的展望を持って計画をしていたくということを強く求め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。

○副区長 今の対策のままで抜本的な対策にはならないと私も考えておりますので、交通局の方に今後中長期的に何ができるのかということはしっかりと私ども伝えたいと思いますし、議会の方も是非後ろ楯になってもらって要望していただければありがたいです。

○しぶや竜一委員長 委員長から申し上げます。

間もなく1時となります。1時半から子ども・子育ての特別委員会が開催されますので、質疑答弁、簡明にさせていただきますように、よろしくお願いいたします。

他に。

○野沢てつや委員 本当短く1点だけ確認だけです。

日暮里・舍人ライナーなのですけれども、混雑率緩和のために本当にいろいろ苦勞されてると思うのですが、1点だけ確認ですごく細かいことで、できることをこつこつとということで非常に

細かいことを聞かせていただきますけれども、足立区職員の方とか荒川区職員の方が通勤に使用する際というのは、時差出勤とか時短とかで混雑時間帯は避けてるという認識でよろしいのでしょうか。

○都市建設部長 結論から申しますと、オフピークのために時差通勤をしているという職員をそのことを啓発しているわけではなくて、どちらかといいますと、コロナ禍において、やはり結果的に混雑の緩和になったかもしれませんが、コロナ禍で密を防止するために時差通勤を認めたという経緯がございます。

○野沢てつや委員 これだけ本当に区の方でいろいろ苦勞して混雑率緩和を減少させるためにいろいろ努力してますので、足立区職員とか荒川区職員、できれば東京都の職員の方でこの混雑時間帯に利用されての方がいらっしゃるなら、時差出勤とか時短とかで対応すべきでもいいのかなと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○都市建設部長 このことについては、人事管理との関係もございまして、少し検証課題とさせていただきます。

○野沢てつや委員 ありがとうございます。

以上です。

○しぶや竜一委員長 他に質疑ございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○しぶや竜一委員長 質疑なしと認めます。

次に、地下鉄建設促進五区協議会総会についてを議題といたします。

本委員会の調査事項に関する調査の一環として、来る8月26日火曜日、葛飾区において開催される地下鉄建設促進五区協議会総会に正副委員長で出席したいと思いますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○しぶや竜一委員長 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

なお、調査実施の決定をいただきましたので、

- 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。

議長宛てに委員の派遣承認要求書を提出いたします。

————— ◇ —————

○しぶや竜一委員長 次に、その他に移ります。

何かございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○しぶや竜一委員長 質疑なしと認めます。

それでは、最後、委員長より委員の皆様に申し上げます。

先日開催されましたメトロセブン促進協議会総会において、持続可能な都市公共交通についての講演があり、その中で宇都宮市のLRT次世代型路面電車についてのお話がありました。総会終了後、宇都宮市のLRTについて、是非視察を行ってはどうかとの声が上がりましたので、先ほど、正副委員長にて協議をいたしました。

つきましては、当委員会としても宇都宮市に視察を行いたいと思います。御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○しぶや竜一委員長 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

視察の詳細につきましては、正副委員長に御一任いただき、後日、各委員宛てに通知することといたしますので、御了承願います。

以上で総合交通対策調査特別委員会を閉会いたします。

午後零時53分閉会