

- 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12月12日

総合交通対策調査特別委員会

速 報 版

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

午前9時57分開会

○しづや竜一委員長 定刻前で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。

杉本委員、小泉委員、よろしくお願いいたします。

————— ◇ —————

○しづや竜一委員長 次に、報告事項を議題としていたします。

①、以上1件を都市建設部長から、②から⑤、以上4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 おはようございます。よろしくお願いいたします。

報告資料2ページでございます。

日暮里・舎人ライダーの混雑緩和の取組みについてでございます。

当委員会で逐次御報告申し上げますが、今般、混雑状況の取組としまして、バスによる運行につきまして、実際に始めるところでございます。

現在利用者の登録状況を記載されております。

別添で資料をお付けしてございますが、昨日12月11日時点で、利用登録人数でございますが、270人となっております。

項番2以降は、駅、車内のポスター掲出等を記載させていただいております。

3ページのスケジュールでございます。

この利用申込み登録が進んでいます。あだち広報で広報しておりますが、実際には12月22日から実験を開始させていただいて、予定では3月

27日に実証実験の終了としております。

私からは以上でございます。

○交通対策担当部長 5ページをお願いいたします。

地域公共交通計画に基づく各取組みの進捗状況についてでございます。

1番、足立区地域公共交通活性化協議会の開催についてとしております。こちら計画の各取組の進捗の確認ということで、会議を開催しております。開催日時、場所等を記載のとおりでございます。

(4)のところで、主な取組ということで、ア、イ、ウと例示させていただいておりますけれども、詳細の方は8ページから19ページの方を御参照ください。

それから、(5)番で委員からの主な意見ということで、バス事業者から、それから交通管理者からそれぞれ意見をいただいているところでございます。

2番でございます。はるかぜ協働事業路線の運行ダイヤ最適化についてでございます。

こちら前回は御報告させていただいているところでございますけれども、新日本観光さんの方の4路線について、ダイヤ改正の方の、ある程度方向が定まりましたので御報告でございます。

6ページの方に対象路線と記載でございます。

改正の時期としては、来年の2月を予定しております。

3番のところで、乗降データ分析結果による主な課題ということで、こちらについては、やはりはるかぜ6号は特にそうなのですけれども、朝の時間帯の道路渋滞による慢性的な遅延であったりとか、それからイのところで、これまでのダイヤのパターンとしては0分、20分、40分と違って、そういうパターンダイヤを採用してたということで、時間によって利用者の数が倍以上、異なっているようなところがありました。

(4)のところで、改正後の便数なのですけれ

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

ども、こちらについては、時間によって多くできているところは、朝の時間帯が少し多くはできているんですけども、それ以外のところは少し減をさせていただいているような状況でございます。

5番のところで、ダイヤ改正により見込まれる効果でございますけれども、慢性的な遅延の解消、それから運転士の休憩時間の確保等を考えております。

それから下の方で、イのところでは、非ピーク時間については、運行ダイヤを短縮するですとかそうしたことを考えております。

6番、今後の予定でございますけれども、もう1社の方の日立自動車の方の3路線についても、来年2月に向けて今準備を進めているところでございます。

お進みいただきまして、20ページをお願いいたします。

こちら有楽町線（地下鉄8号線）の整備促進に向けた取組み状況についてでございます。

1番のところで、需要予測調査の委託を実施しております。11月6日に契約をしております、令和10年の3月に向けて検討、研究を進めてまいります。

内容としましては、需要予測の調査、それから費用対効果の分析、そうしたものを進めていった上で、事業費の算出、最後に事業計画をつくっていくというような形の流れになっております。

2番でございます。

21ページ、22ページに掲載しておりますけれども、ニュースの2号の発行を行います。

こちら1月25日の促進大会の周知ということで、これについては年明けに全戸配付も予定をさせていただいております。

3番のところは、区民まつりでのPR活動についてでございます。

お進みいただいて、23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」の実証実験期間の延長等についてでございます。

こちら今年の8月から実証実験を開始しておるところなですけれども、予定では1月31日までだったんですけれども、こちらの方、延長させていただくということでございます。

これにつきましては、協賛金モデルの実施ですとか、それからそれ以外にも運行の内容を変更しておりますので、そちらの内容をしっかりと確認していくということで、延長させていただくものでございます。

それから一つ、2月1日からになるので、こちらについては、今まで1時間前までの予約だったんですけれども、30分前までの予約が可能になるということが新たに追加になるところでございます。

下の方2番でございます。地域別の登録者数と利用者数でございます。

こちら各地区ごとにそれぞれ登録されてる方々もいらっしゃるんですけれども、利用する割合としてはそんなに変わらないような状況が見えるところでございます。

お進みいただきまして、24ページでございます。

利用状況等につきまして、グラフを掲載させていただいてるんですけれども、全体としては、1日の利用は15件ほどということで、少し11月頃から気温が下がってきたところで、11月の、これ14日時点での実績ということで10.8件とありますけれども、11月分全部で12.6件というような状況でございます。少し下がりが見られます。

そうしたこともございまして、利用促進等についてということで、3番のところを掲載させていただいております。

区の方の職員があちこちちょっと出向いて、そうしたところで周知活動を実施している状況でござ

- 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。

ざいます。過去にも個別の出張登録会、それからスマホを使って予約の方法の説明等をやらせていただいております。

25ページの方で、そうした状況が見られますので、喚起する意味で、1月にお得に乗車キャンペーンというのをやらせていただきたいというふうに考えているところでございます。

こちらの、ここにちょっと掲載ないんですけれども、12月の25日の広報にも載せさせていただいて、SNS等で周知もしてまいります。

それから、4番でございます。協賛金募集についてでございます。

これも前回等で御案内させていただいていたところなんですけれども、こちらについて、地元の協議会と話がまとまりまして、これから協賛金の募集を開始していくということになります。

協賛者の周知としては、運行車両の車内広告や車体のステッカー貼りなどを検討したんですけれども、こちらのチョイソコというのは、今利用させていただいているタクシー車両なんですけれども、運行の時間が終わりますと通常のタクシー営業に戻りますので、運用が煩雑になるということで、まずは(1)、(2)で掲載しております内容について試験的に実施していくということでやらせていただくことになります。ポスターの掲示と、それから地域内交通のニュースを配布するところに載せさせていただくというものでございます。

内容の方は、28ページに少し掲載させていただいてる例でございます。

それから、27ページをお願いいたします。

花畑地区「花畑ぐるりん」の利用状況等についてでございます。

こちら、10月20日から運行を開始しております。

今前半ということで、1月の末までの状況として、週に3日で運行をしておるところでございます。

それから、後半になりますと、2月1日以降については週4日で予定しております。今の利用状況は下のグラフのような状況でございます。

それから、28ページは、停留所ごとの利用件数の状況でございます。

29ページに、3番のところで、その辺りの利用の多い便ですとか利用の多い停留所ですか、そうしたものについて記載させていただいております。

(5)で利用傾向がございませけれども、平均しますと大体、今11月時点ですけれども、21件程度の利用というような状況になってございます。

花畑八丁目、それから保育所前ってあるんですけれども、これも桑袋の団地の前なんですけれども、そちらの辺りで乗られる方、あるいはベルクスの前で乗り降りされる方というのが特に多い状況でございます。

3番でございます。運行方法の見直しというのをしております。

1番のところでは、追加車両の手配ということで、やはり今タクシー事業者さんの車両を使わせていただいているんですけれども、お客様としては6人ぐらいの利用ということになりますので、7人目がいらっしゃった場合に乗れないというような状況がございました。

それに対応するためということで、別途、事業者さんの方でタクシーの便を、その場合に限って手配して、乗せていただくというようなことで今対応しているところでございます。

(2)で運行ダイヤの見直しでございます。

こちらについては、最初の段階では、1便当たりが42分とか45分、運行に時間が掛かっておったんですけれども、利用者からの御意見もいただきまして、少し時間を短縮するような形で改善しようということで、こちらについて、今、申し訳ございません、こちら2月の運行ダイヤに変更に合わせてというふうに記載してるんですけれども

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

も、短縮だけについては、1月からちょっとやろうということで今準備をさせていただいております。周知等もしっかりやらせていただきたいというふうに考えてるところでございます。

今後のスケジュールでございます。

令和8年3月末までが今回の実証実験の期間と最初させていただいておりますけれども、今申し上げたような内容もございますので、4月以降についても実証実験を継続させていただくことで手続させていただいてるところでございます。

30ページのところに、今後のスケジュールを記載させていただいております。

また、4月以降についても検証運行を実施していくということで予定しております。

こちらの方は、資料等を付けさせていただいております。

私から以上でございます。

○しづや竜一委員長 それでは質疑に入ります。

何か質疑ございますか。

○白石正輝委員 二つだけ、一つは日暮里・舎人ライナー、もう一つは新交通システムについて伺いますが、日暮里・舎人ライナーについては、工藤副区長、まだ生まれて間がない頃だというふうに思いますから、記憶はもちろんないと思いますけれども、昭和48年頃、自由民主党の足立支部の中に、足立区の西北部に地下鉄を敷く委員会というのができたんです。当時11号線沿いの町会・自治会の会長さんとかが、ほぼ入っていただいってつくったわけですが、私はたまたまそのときには議員でしたから、その中の委員の1人として入れてもらったんです。日暮里・舎人ライナーが走り始めたときには、実際には私以外の委員、初期の委員は誰もいないんです。もうお年で亡くなられたと。乗せてやりたかったなというふうに思いましたけれども、実際には町会・自治会の会長やっていた人たちが大部分でしたから、亡くなって、実際乗ったというのは私一人なのですね。

ところで、自民党の中に足立区西北部に地下鉄を敷く委員会というのは何のためにできたか分かりますか。

○工藤副区長 ちょっと分からないですが、想像としましては、西側地域の交通利便性があまりよくなかったので、やっぱりそっちの方を何とか交通利便性を図るということだと思います。

○白石正輝委員 もちろんその頃は放射11号も完全には完成してなかったんです。★★はできてましたけれども、★★の北側の道路ができてなかった。

そういうこともありましたけれども、基本的には、11号ができて、バス輸送だと時間が不定期だし、時間が長く掛かり過ぎるということで、何とか軌道の交通システムをつくってほしいということで運動を始めて、約30年後になりますけれども、日暮里・舎人ライナーが動き出したんです。

それまでは11号線沿いにあんまり人がいなかったんです。当時の都知事の石原知事が来て、11号線を見て、ここに新交通システムを走らしても人が住んでいないではないかと言っていたんですね。それは、私たちは石原知事には抗議したんですけれども、交通の通学も通勤も物すごく不便だと、不便だったら人、住むわけないではないかと。こういうようなことにしてしまったのは東京都の責任ですよということで、何とかつくってもらったわけですが、つくったことはいいんですね。

非常に地域も喜んでおりましたけれども、実際に走り始めたらラッシュになっちゃって乗れないと。

当時、一番最初、足立区と荒川区で交通委員会で、合同の会議やってたんです。荒川区側は、つくったって足立でいっぱいになっちゃうから、どっち道、乗れないから、こんなの作ったってどうしようもないんだと、あんまり協力したくないというような感じだったんですね。

- 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。

ところが、実際に走らしてみると、足立区でも江北から南に行くと乗れないんですね、ラッシュのときには。

それで、今度はバス走らせるということですが、バスは時間が不定期で時間が掛かり過ぎるからといって、放射11号線沿いには人が住まなかったんです。やっと日暮里・舎人ライナーができて、放射11号線沿いに人が住むようになったらラッシュになって乗れないと。今度、東京都と足立区って、足立区がお願いしたような形になったんですけれども、バスを走らせるということになったんです、ラッシュの時間。

でも、このことについては、副市長、もう緊急避難的な手段なのですね、バス走らせるのは。バス走らせればいいということでは絶対ないということで、これからも東京都に対して厳しく、粘り強く、日暮里・舎人ライナーの★★についての交渉を続けていただきたいというふうに思いますけれども、区の全体的な考え方としてはどういうふうに受け取ったらいいんですか。

○工藤副区長 まず、バスですけれども、私も実際に江北から日暮里まで乗りましたが、日暮里・舎人ライナーだと14分、バスですと、私は28分でした。東京都の交通局も30分程度ということでしたので、2倍の時間は掛かりますけれども、混雑を嫌がる人が乗って、座っていただけるのではないかとということで、今回モデル的にまずを実施して、本当に効果があれば、それは継続することになると思いますけれども、根本的な解決にはやっぱりならないというのは私どもも考えております。

そういった意味で、委員の方から車両長くしてほしいという要望はいただいておりますけれども、まず、私どもとしては、運転時間を短縮できないかということ、まずは東京都の方に申入れをしていきたいというふうに思ってます。

○白石正輝委員 長澤交通対策担当部長、基本的には、バスが走ったからオーケーではないんです。

バスは臨時的に走らせるだけで、日暮里・舎人ライナーを基本的に変えない限り交通の不便さはないということですから、相当強く、粘り強く東京都と交渉していただきたいというふうに思います。これは答えなくていいですから。

それともう一つ、千住、常東地区で走ってるチヨイソコ×せんじゅ、花畑で走るようになっております花畑ぐるりん号、このことについては、報告の中には収支率についての話は書いてないんですね。ということは、収支はいいんだと、赤字になってもやるということでもいいんですか。

○交通対策担当部長 こちらの地域内交通についての考え方の中では、運賃収入で運行を全て賄うというのは、なかなか、まずもって無理がある状況でございます。

そうした中で、1人を運ぶのにある程度、1,500円ぐらいで運べるぐらいの交通にできないかということの検討の目安をつくっております。

○白石正輝委員 これで最後にしますけれども、どうせ赤字になるのは、もう実際にやる前から分かり切ってることです。赤字になるから民間がやらないんだから。だから、ただ赤字が幾ら出てもいいよというわけにはなかなかいかないというのは、赤字分は全部税金ですから、税金で埋める気はないわけですからね。何とか赤字にならない、赤字を少しでも少なくするための方法というのは考えていかなきゃいけない。何かいい方法ありますか。

○交通対策担当部長 今、2地区で実証実験を開始させていただいておりますけれども、やはりそれ以外の地区にも、やっぱり自分たちのところでもやってほしいというような御意見もいただいております。

そういった平等性の観点からも、1人を運ぶのに1,500円程度になるような交通ということで考えているところでございますので、今日、少し御報告させていただきましたけれども、協賛金を

- 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。

頂いて進めていくという形も一つの方法ではないかというふうに考えております。

○白石正輝委員 花畑のぶんぶん号についてもそうでしたけれども、私たち自民党としては、区が始めたならやめられないよ、絶対にということを何度も言いました。赤字だからやめますなんてわけにはいかないと。区が始めたならやめられませんよということを何度も言ったわけだけれども、現実には花畑のぶんぶん号はやめましたよね。

それで、これが新しく導入されるわけですが、今度赤字だからやめるというわけにはなかなかいかないと。というのは、各地区に、私たち議員も各地区にいますから、そういう人たちの意見というのはやはり聞かないわけにいかないですね。赤字だからという理由で簡単にやめるというわけにはいかないと。

赤字は、副区長、区で税金で出しますということでもいいですよ。その覚悟だけを、一つ聞かせてください。

○工藤副区長 ぶんぶん号が実質ちょっとできなくなって、今新しく変わりました。

それで、もし今回、それでもやはり区の負担があまりにも多いということになると、別の方法をやっば考えざるを得ないというふうに思います。

担当部長が申したとおり、一応、今上限1人1,500円という一つのめどにしていますので、その中でできる対策を考えていくということで、まず3月まで、ぐるりんは続きますので、その先も今ちょっと考えてますけれども、何とか空白地域については改善、何かの方法で補填できるようにしていきたいと思います。

○しぶや竜一委員長 他に質疑ございますか。

○山中ちえ子委員 先ほど白石議員からもありましたけれども、ぶんぶん号は、初めに24%という収支率ということで、全体で確認し合ってやっていて、収支率は少しずつ上がってっていて、コロナ禍だったということもあって、次どうしよ

うといったことが検証項目になかったから、収支率しか検証されなかったから終わりになってしまったわけであって、代替案をやっばりみんなで模索して生み出していくということができなかった検証だった。

こういったこともあって、今回地域内交通サポート制度は、区が、先ほど白石議員おっしゃったのは、区がやるものではないというお話があったので、ちょっと違うなと思って。区はやらないんだと、地域がやるんだというふうな制度の立て付けであるのがサポート導入制度であるんですね。

だから、先ほど交通対策担当部長がいろいろ報告をしてくださった中では、これはほとんどが住民協議会が考えて頑張っている内容なんだということも言わなくちゃいけないなと思って、私言いました。それは、やっばり3者連携して協力しなくちゃいけないという制度の立て付けだからです。

だから、区が報告するときには少し注意していただきたいなど、3者協力で作ってきてこうなんだと、区の考えだけの報告ではないという、やっばりニュアンスをちゃんと伝えていただきたいと思うんですけれども、その点ではどうでしょうか。

○交通対策担当部長 山中委員おっしゃっていただいたとおりでございまして、サポート制度、地域の方が主体となって活動いただいて、区も一緒にやらせていただいているという状況ですので、そうした報告になるようにしっかりやらせていただきます。

○山中ちえ子委員 そうなのですね。それで、これから本当に大切な時期になってきて、先ほど交通対策担当部長が報告してくれたように、今アンケートや住民の声を意見交流会でしっかりと聞き取って、その内容を検証していった結果、ダイヤの調整ができたわけですね。そこは、区も協議会も事業者も一体となって頑張ったところだったというものです。だから、その努力の結果なんだとい

- 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。

うことをやっぱり皆さんにもちょっと補足してお知らせしなきゃなと思いました。

そして、それは1月ですから、1月のダイヤ変更を急いで知らせなくてはいけないというところで、協議会も区も努力して、皆さんにお知らせするようなものをつくって配布するというのが急いでやられると思うんです。それでも、停留所ごとにこういうふうになりましたよってお知らせをぶら下げたりとかする。そういう努力も住民協議会がやられてるということでした。それは、多分皆さん見たときあると思うんですけれども、すごくやっぱ分かりやすく、イラストもしっかり入って、大きな字で見えやすいようにしていますし、そういった努力も報告してほしいなと思っています。

それで、そういう中で、1月、2月と、2月の後半に向けて花畑ぐるりんは調整していくわけですが、その内容が、活性化協議会で承認いただけたりと議論していただくということが必要だと。そのためにスケジュール的に、12月中にその調整内容を確定していかなきゃいけないということだと思うんですけれども、これについての調整に活性化協議会で、いろいろな国交省などにどういったサポートというか助言とかいただいていますか。

○交通対策担当部長 まず、一つ目、1月の運行時間の短縮ですか。それにつきまして、区の方でも、沿線の方々に全戸配付できるように、年内に実施したいというふうに、周知をしたいというふうに考えております。これ地元の協議会の皆さんもいろいろチラシをつくっていただいていたかもしれませんので、そうしたものと協力しながらやらせていただきます。

それから活性化協議会のお話があったんですけれども、こちらについては、運行のさせ方というのですか、運行方法等を変更していく場合には国への届けが必要になります。その前段として、先

ほど御案内させていただいた活性化協議会というところの部会がございますので、そこに御報告をして承認をいただいたりとかという手順を踏んでまいりますので、地元の方々と、区がどういう形でやってるかということは、そこの中でしっかり御説明さ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 そうなのですけれども、活性化協議会で、やはり国交省の話を聞くと、やはりこういった一つ一つの地域内交通というところで、国もやっぱり期待していて、そういった地域内交通にやっぱりサポートしていこうという、そういう姿勢も国でも見られるんですね。なので、やはり、私この間ずっと指摘しておりますように、準備の段階で、住民協議会が主体的にという責任を負う一方、乗車率を高めようと頑張る取組に対して、それは予算がないんだといって阻んではいけないということを御指摘してきました。

その点で、そこが、反省点として飲み込んでいった後の改善ということにしていけないと、これから始まる扇とかうまくいかないと思うんですけれども、本会議の答弁では、何かそういった内容をまたちょっとすり替えて、検証する中で改善していく課題についてなので恥ずかしいとは思わないというような答弁をされたんですよ。もちろん、検証して改善していくというのはもちろん私も大賛成で、そうではなくて、初めから地域が主体の制度でやる検証実験ですよと責任だけ投げて、そしてその協議会が一生懸命、乗車率高めようという取組に進んでいこうとするときに、区が予算がないですよと、それはちょっと難しいですねというふうに阻んではいけないでしょという質問だったんですよ。なので、ちょっと、ちゃんと率直に答弁していただきます。

○交通対策担当部長 本会議の方の答弁につきましては、答弁させていただいた内容のとおりでございます。

- 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。

少し国の方針等の話がございましたけれども、国の活性化再生法という新しい法律の中での基本方針の中に、やっぱりこの今、公共交通を取り巻く状況からいったら、やっぱり総動員して取り組んでいかないと対応できないと。そういう中で、我々の自治体としても、こういうサポート制度というものを導入して、地域の皆様と、あるいは地域の企業さんとも一緒に交通を何とか整備していかうということの最初のスタートになっております。

そこから、やはりまずつくらせていただいたんですけれども、なかなか最初から完全なものではございませんので、そういったものについて、やる中で、改善させていただくということについては進めさせていただきたいということが表現の中に出てきたのかなというふうに思うところでございます。

○山中ちえ子委員 答弁の表現に出ていたのは、いろいろな出費が掛かるということは想定外にあったと、バス停の環境整備とか、そういうことはお答えしてたんですね。だから、そういうものが分かったというだけで、責任を押し付けた一方で、費用は、上から、押し付けるといったことで、乗車率を高めようと努力をしてボランティアでやっている協議会に対して費用がありませんよというふうに阻んではならないでしょというのは、それにはちゃんと答えてなかったんですね。だから、想定以上に環境整備などに準備金である100万円の中から支出しなきゃいけないというのは分かったと。やってみて分かったということはおっしゃってたんですけども。だから、これからそこをちゃんと反省した上でやらないと、項目は想定以上に、項目、費用項目があったということでは考慮されるんだろうけれども、準備段階で住民がみんな頑張っていかうというときに、もっとちょっと大きく、おおらかにそれを受け止めるだけの姿勢でいてほしいと思うんです。そうでないと、

先ほど白石議員がおっしゃったような取組になっていかないと思うんですね。

でも、収支率といった点では、1人1,500円の補助というところで、どのくらい乗ったらいいのかといったところでは、チョイソコにしても花畑にしても、そこに、ラインに届きそうな値ですからね。だから、それは、これから更に乗ってくれる人が増える取組をすれば、乗ってくれる人が増えるわけであってね。そこを見守っていただきたいし、もう1回答弁お願いします。そこでは、本会議の答弁では、すり替えてた。

○交通対策担当部長 そうですね、取組をしっかりとやっていく中で、そういったところではきちっと対応もしていくというような御意見でよろしいですか。

○山中ちえ子委員 いや、もう、ではいいです。

後で、また次も取り上げていきたいと思っていますけれども、そういったところができてこそ、私は、今回の報告にある地域公共交通計画に位置付けた取組の目標に達成されていくだろうと見てるんですね。なので、これについては、本当に、丁寧にやっていただきたいと思います。

先ほど活性化協議会の話をちょっとしましたけれども、そこでは、国交省も言うように、収支率とは言いませんけれども、それが、財政的に評価を上回ったかどうかというだけではなくて、人々の福祉的な、介護予防効果がどうであったとか、医療費がどれだけ、よりよき交通にしたことの利益が、ほかに利益をもたらしているのはどのくらいとか、そういったことが計られるべきだということも言っていて、そういったことが計られないといけないという中で、同時に福祉部の見解を、しっかりと連携していかなきゃいけないと思うんですね。

なぜかという、やっぱりこういった地域内交通サポート制度をやる中で、欠かせないのがLINE公式だったり、スマホの利用なのです。スマ

- 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。

ホの利用がやっぱり高齢者も安心してできるようになったら、安心できる公共交通、自分たちが外出の保障につながるわけですが、そういったことで幾つもの、脳活ラボなど目玉、福祉事業、福祉部としての目玉事業として今回言われている脳活ラボだったり、きちんと連携しなきゃいけないと思うんです。

それは、スマホ教室を協議会がやろうとしてもなかなか難しく、これも、NPOセンターなどと連携して、全然、区がやる、一步を踏み出す前にしっかりとやり始めていて、それもボランティアをNPOセンターが募集してくれて、ボランティアが行ってもらう。その地域交通の意見交流会の中で、終わったらスマホ教室をやろうというようなことだったり、進んでるんです。でも、その際、やっぱりボランティアだから集まるかどうかなんていうのがすごくやきもきして、やっぱり負担なのですね、負担なのです。だから、区もそこで応援してあげると。そこで、福祉的なよろず相談とかのことも発展するかもしれないし、そういう意味で区がどうやってそこをサポートできるのかなという前向きな姿勢で、そういったところにも対応してほしいですけども、どうでしょうか。

- 都市建設部長 御質問の趣旨が多岐にわたってありますが、要は地域内交通サポートの利用者を増やすために、スマートフォン等の利用をできるような環境を整えて、こういう御趣旨でしょうか。
- 山中ちえ子委員 いや違いますよ、時刻表とか、やはり、いつ、この日にちが大丈夫かなとか、そういうのを確認する花畑ぐるりの情報をつぶさに見るというのは、LINE公式だったり、スマホで入手することもできるようにしてるんですよ。それ知りませんでしたか。
- 交通対策担当部長 私も、見させていただいております。運営、すごくよくできていると、私が言うのもあれなのですが、非常によくできて

と思います。

- 山中ちえ子委員 なので、だからスマホ教室ということで、そこが地域交通も充実する。そして、二重、三重に、その方の脳活ラボを通じた福祉も向上するということですね。それを言ってるんです。

だから、私たち厚生委員会では常任視察で行ってきましてけれども、ほかの自治体は、ちゃんとやられてましたよ。それを図ろうというような姿勢もあったんですね。だから、ずっとずっと介護予防効果を、要するに社会的な効果、クロセクターベネフィットの視点を、やっぱりどうやって足立区でも導入していけるのかというのは、ちゃんと考えた方がいいと思うんですけども。その点ではどうでしょうか。

- 工藤副区長 まず、地域の皆さんがLINEとかを使って情報共有していただいていると、非常にありがたいと思いますので、是非それは更に広げていただきたいと思います。

それと、高齢者等の脳活ラボの件ですけども、今のちょっと乗車の状況を考えると、毎日とか定期的にこの花畑ぐるりを使って外出されているという方がまだかなり少ないのかなと思います。

そういった意味で、やはり多く利用していただいて、その人の状況の、個人のデータがどうなっているかというところまでつながらないと、なかなかデータ取るのが難しいと思いますので、どんどん利用していただいて、そしてその人が自分の情報を出していただけるということであれば、福祉の方とも連携しながら、どういうふうに変化していたかというのは出せるかなと思います。

- 山中ちえ子委員 それだとしたら、地域協議会が地域交通の乗車率を高めるためにいろいろ地域の人たちと懇談をやったり、意見交流会やったり、スマホ教室やったりといったときに、区は、福祉的な意味合いで応援してくれないということですか。それ聞いてんでしょ。

- 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。

○工藤副区長 地域の皆さんがたくさん乗っていた
だいて、その方の個人情報を外に出してもらって、
それで、その状況が健康状態がどうかかという
ことが分かれば、その状況を区が把握して、それ
で効果があるのかどうかという検証はできるとい
うことの意味です。

○山中ちえ子委員 であれば、検証をしようとする
姿勢ではいるということですね。でしたら、その
準備をしていく方がいいと思います。全くされて
ないので、その辺はどうでしょうか。

○工藤副区長 とにかく、たくさん乗っていただい
て、その方が外出する機会が多くなっている。そ
の情報を出していただければ、区として検証でき
るというふうに思ってます。

○山中ちえ子委員 分かりました。検証をしていこ
うという姿勢はあるんだなというふうに気付いて
よかったなと思います。

なので、多くなったらとかって言っていないで、
そうすれば多くなっていくんですよ。だから、す
ぐ何でもそうやって最初に、乗ってくれる人が多
くなくて、ないんだったらやらないかという姿
勢が、これまでの、遅れたり、次の代替案がなか
ったり、廃止路線があっても他人事のように報告
してきたりということの本になっているのではな
いかと私思うんです。

なので、先ほど議論していたその準備の段階で、
制度上の立て付けでは、地域住民が主人公でやら
なくてはいけないものだという立て付けにもかか
わらず、地域住民が努力して乗車率を高めようと
する取組にはお金がないと言って阻むような姿勢
が初めからあった。これに対して、それでは駄目
でしょって言うってこととつながってくるんです
よね、何でも。だから、福祉的な意味合いで人々
を守っていきこうといった姿勢に立てば、おのずと
最初に、費用ありき、1人1、500円ありきで
押し込めるのではなくて、乗車率を上げるために
一緒に頑張っていこうという姿勢が足立に出てく

るのではないのかなというふうに私は思います。

なので、先ほどの言った本会議質問のすり替え
答弁については、いろいろ質問してきましたけれ
ども、またこれからも私も、ちょっと研究して取
り組んでいきたいと思っています。なので、また相談
すると思います。よろしくお願いします。

○しぶや竜一委員長 他に。

杉本委員。

○杉本ゆう委員 そんな細かい話はしませんけれど
も、幾つか気になったところ、ちょっとまず先に、
ちょっと事前説明伺ったときもちょっと言ったん
ですけれども、どこだっけ。

5ページからなのですね。地域公共交通計画に
基づく各取組みの進捗状況についてのこの協議会
なのですけれども、この前、交通対策委員長にも
言ったんですが、関係者機関とこれ話合いをする
上で、この7ページの別紙1を見てみると、結構
欠席をしている人が多いという話をちょっとこの
前させていただいたんですが、特にこれ見てみる
と、国交省の関係者とか、あと足立区関係で言う
と東京の建設局の六建の人も来てないし、これ結
構根本的な協議会、ちゃんとやんなきゃいけない
協議会なのに欠席ってどうなんだという話なので
す。

変な話、区としても、代理人でもいいから誰か
しらその担当者出してくださいってことをお願
いしないともういんではないか。欠席した人に対
して、こういう書類でこういうふうに会議します
よ、しましたよって書類送ったって、読んでくれ
てるかも分かんないわけではないですか。ここ欠
席が何人、欠席7名って書いてますけれども、こ
れ、もうちょっとやり方をちゃんとした方がいい
んではないかと思うんですけれども、どうでしょ
うか。

○交通対策担当部長 先日の事前説明の際も、杉本
委員から御指摘いただいたところでございます。

私ども通知を出させていただいて、代理の方が

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

出席いただければということではあったんですけども、そのあたりについての、しっかりとした、できる限り出席してくださいですとか、そういったところでの要請はしていきたいというふうに考えております。また、庁内でも欠席の方がいらっしゃったんですけども、そこについては確認をしましたら、なかなかちょっと業務上都合が付かずに、係員もちょっと厳しかったということでしたので、引き続きで日程の調整をする際から気を付けていきたいと思います。

○杉本ゆう委員 分かりました。

すごい山奥の村の村役場ではないので、係員1人しかいないということは多分ないと思うので、誰か、早め早めに言って、誰かしら代表者出してくださいを言わないと。だって、これ国交省の運輸局とか、民間の団体はともかくとしても、例えばさっき六建もいましたけれども、どこだ、東京都交通局自動車部とかすごい関係ある人が、しかも国交省の運輸局なんて、それこそバス路線がどうだこうだって話するときに、国交省の関係者ではないとそもそも話にならないんじゃないかと思う部分があるんで、ここは是非改善していただきたい点です。これは要望で結構です。

これもこの前ちょっと話させていただいたんですが、23ページのチョイソコ×せんじゅのところの報告にあるんですけども、その25ページ、4番の協賛金募集について、これお金の話、前からもしてるんですけども、協賛金集めて、今日、さんざんこのとにかく小さな交通の話するときは、基本的にやっぱり、何ていうんだろう、利益がなかなか出ない、乗る人が少なくて利益が出ないから区としてどうしようか。そこに対して地域の企業さんとか、篤志家の人たちに助けをもらうという考え方、在りだと思うんで、これやった方がいいと思うんですけども。

これ、前も、事前説明、どっか表でもしゃべったことある気がするんですが、これチョイソコ×

せんじゅ向け限定の協賛金集めにしちゃうと、今後、今、常東地区、花畑、鹿浜の方、エリアの方と、今後扇もやりましょうって話になっていって、広がっていくわけですよ。その4地区あって、また5地区目、6地区目って入ったときに、これもっと使い勝手のいいお金にしないといけないんじゃないか。そのときに、新しい枠組みをつくりましょうというふうになったときに、いやいや、自分はもう千住のために寄附したんだからって、ほかのところに使うのはやめてくれよというふうになっちゃうと思うんで、これやるんだったら、何でもそうなのですけども、もうけがしたからばんそう貼りますよという対症療法ではなくて、やっぱり二歩三歩先を考えて、ある程度、お金集めもやらなきゃいけないと思ってて、将来的に区が使い勝手のいいお金にした方がいいと思うんです。

これちょっと逆に副区長に質問なんですけれども、これ、例えば、分かんないですよ、やり方としては基金とかもあるかもしれないし、例えばふるさと納税、足立区してもらった人に、この用途で使ってください、交通網充実のために使ってくださいとか指定もできますよね。交通充実のためとか子どものためとか選べるではないですか。そこら辺の活用をして、その千住に限らず、いろいろ使えるようにしないと、今日さっき山中委員も言ってたように、花畑もそうですし、ほかのどこ、どこ行ったらお金は絶対足りなくなるんだから、満遍なくいろいろ支援できるようなお金の集め方にしないといけないと思うんですけども、そこら辺どう、今後の方針として、二歩三歩先シミュレーションしながら考えなきゃ、どうでしょうか。

○工藤副区長 まず1点、チョイソコ×せんじゅですけども、地域の皆さんのために地域の企業等がやっぱり協賛していただくというのは、それはそれでやっぱり進めていきたいというふうに思います。

- 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。

それともう1点、区内全域でやっぱりこういうために資金を集めるということであると、例えばクラウドファンディングですとか、そういったことが考えられると思います。

そうですね。今あまりちょっと資金集めできていない状況ですので、区内の交通改善のためにクラウドファンディングですとかそういったことができるのか、あるいは区の大きい団体に働き掛けて資金集めをするという方法も考えられると思いますので、それについては、ちょっと検討させていただきたいと思います。

○杉本ゆう委員 そうなのですね。だから、結局、いろいろ細かく限定、限定でやっていくと、あと融通効なくなっちゃったりとか、人間の気持ちの問題なので、最初から足立区全体のためにやりますとおっしゃって、それで逆にちっちゃくして千住限定です、花畑限定です。何となく気持ちとしてはすっきりするんですけども、もともとこの地域のために思ってたのが、そのためにお金自分を出したつもりになってる、ほかの地域のために使われてるというふうに下手したら考えられちゃう可能性もあると思うので、そういうところは、ちょっと是非、そういう想定ですね、分かんないですよ、可能性、もしかしたらそういう可能性もあるという話です。証拠にならなくても、それこそ根拠のある話ではないですけども、そこはやっぱり考えて、ある程度シミュレーションしながらやらなきゃいけないんじゃないかなという気はします。

そういった意味での二歩三歩先の話で言うと、この花畑の話もそうで、今とにかくこの実証実験の期間中なので、とにかくこの今協議会の人たちとの話合いの上でやってる話なので、やった方がいいと、ずっとこの取りあえずはちゃんとやった方がいいと思うんですけども、取りあえずこの今出てる情報を見ると、ここで言う29ページとか30ページとかですよ。やっぱり見るとベル

クス行く人が多いのかなという感覚があるんですよ、自分もたまにあそこら辺車で走るので。これ見ると、28ページ見ると、やっぱり八丁目アパート辺りからベルクス辺り行く人が多いというふうに見ると、これ見ると、これで33ページ3項の時刻表を見ると30分ぐらい掛かるんですよね、移動が。これ自分の車で走るとすぐそこなのに、バスで走ると30分掛かる。確かに乗り物があるのは便利ではあるんだけど、これもう、ある程度行くところ決まったり、あと今回、乗り切れなかったらどうするんだという当初の心配がありましたけれども、それは今のところどうにかなってる。今の実績、ここから例えばいきなり10倍になりますというのは多分考えづらいので、今のまま、この乗り合いでやった方がいいのか、ごめんなさい、今もう協議会の人を決めた上で今乗り合いでやってるんですけども、さっき言った将来的なプランB、プランCをちゃんと考えておかなきゃいけないと思うんで。

例えば、これを千住のチョイソコみたいな形にした場合という、仮定として例えばシミュレーションとかされてますか。その場合だと、車何台必要で、例えばどっちの方がトータルの予算が少なくなるのかとか、そういうシミュレーション今のうち計算しておかないと、今たまたまチョイソコみたいな形といいますけど、ほかの形でもいいですよ、プランCでもいいし、プランDでもいいんだけど、それ考えておかないと、実際に掛かる経費の面も含めて、そこら辺どうお考えですか。

○交通対策担当部長 そうですね、乗り合い型ということで、もともと地元の皆さん方の御希望でもあったということで今回やらせていただいているところでございます。

杉本委員御指摘のとおり、この形でなかなかうまくいかないというようなことであれば、おっしゃるようにデマンドの形についても検討することは、次の段階では考える必要があるかなということ

- 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。

ころで考えております。費用についても、そのあたり、だんだん実績が出てきておりますので、そういったところを確認しながらやらせていただきたいというふうに考えております。

○杉本ゆう委員 交通事業者からすれば、これ車に限らず鉄道でも航空でもそうなのですから、やっぱり人を運ばないと利益が出ない、空気を運ぶのが1番嫌だというのが交通業界なので、そういった点で言えば、確実に人を運べるような、乗りたいよというリクエストが来たときに乗せる、やっぱりデマンド型だと思うんですけども。

ただ今の見てて思うんですけども、例えば、今たまたま、今千住でチョイソコやってるからチョイソコを例に出してるだけで、同じような形を、例えば花畑に適用したときに、八丁目アパート辺りからベルクス行きたいよという人が、それだと、もう直接行ったら何分ぐらい着きますかね、そんな掛かんないですよ。10分ぐらいですよ。3分の1ぐらいで着くわけですよ。だから、そういった意味で、どちらの方が利便性高いのか、その利用者にとって。

もちろん、やっぱりそこら辺地域の人たちにとっても経験したことないことだと思うんで、デマンド交通って、なので逆に今千住の方で実績を少しずつ、つくってるわけですから、千住の人たち見てるとこんな感じで便利なのですよというの、やっぱり協議会でこういうプランも考えられるし、こういうプランも考えられますよという点で、こっちの方から協議会の人にも、こういう選択肢もあるんですよ、どうですかというふうに話をしたいと、多分、申し訳ないんですけども、地域の人たちよりはやっぱり区の人たちの方が情報いっぱい持ってるわけですから、いろいろな、そこはやっぱりいろいろこちらからお勧めしてあげないと、地域の人たちが一生懸命考えて今の形つくった、乗り合いの形がやっぱりいいよねって思うけれども、実は皆さん知らないけれども、

こういう制度もあるんで、チョイソコみたいなこういうのもできるんでどうですかというふうな、何ていうだろう、形でやっていかないと、さっきの山中委員の話ではないけれども、いつまでたっても、何かしらの突っ込みどころが発生してしまうと思うので、どうですか、それも。副区長、またお願いしていいですか。

○工藤副区長 今回は、地域の皆様はいろいろ考えていただいて、少しでも多くのところで乗り降りできてということでコースを選んでいただきました。

ただ、実際に今の乗車率ですと、バス停で、かえって待ち時間があって、待ってなきゃいけない。それで40分ちよっと掛かるわけですね。まず、その改善をするために、もっと時間短縮しましょうという今やりたいと思ってます。それと、ほとんど乗らないところもあるので、やっぱりそこを削るというのも一つの選択肢かと思います。それも協議会の方にお諮りをしていく。その上でも、いろいろな手を考えても駄目な場合は、チョイソコ×せんじゅですか、ほかの方法もありますので、そういうことを地元の方と協議をしながら進めていく必要があるのかなというふうに思ってます。

○石毛かずあき委員 先ほど、日暮里・舎人ライナーの件に関しては、白石委員からもあったとおりに私も、その思いの丈を白石委員が全てへ言っていたので、それ以上のことをお聞きしませんけれども、確認の意味で幾つか確認を取らせていただければですね。

東京都、足立区もそうなのですけども、この申込み数の目標といいたし、目標ですね、目標は約700名で、12月7日時点で既に今250名の申込み者数があるということなのですが、1日135人を運ぶ、この事業の中で申込み者が250人ってなると、素人ですからその辺の計算の表し方分かりませんが、困らずにいくものなの

- 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。

でしょうか。

○交通対策担当部長 当初1日に135人というところで、5日間ということで700人ぐらいの登録をいただければという目標立てではございました。

実際の御利用いただく際には予約をしていただきますので、予約が前の週の例えば水曜日ぐらいからできるようにして、翌週の1週間分ができるような形で入れていただくと、そこで予約を取っていただいて、確実に行ったときに乗れるような形にするということで今想定をしているところでございますので、その範囲の中で御利用いただければというふうに思っております。

○石毛かずあき委員 お願いがありまして、予約したときに、何回予約しても、また駄目ではないかよこれということで、どんどん、どんどん逆に淘汰されることがちょっと不安なのですね。ですから、そういった意味でその辺、取組の仕方といたって難しいと思いますが、そんなようなこともあるんだというような観点で、ちょっと何か工夫ができるのであれば、お願いしたいなど。逆に、申込み者数がすごく多くて、なかなか厳しいというのは、ある意味、この事業がうまくいってるんだなって、求められてるんだなという評価にもなりますので、その点どうかよろしくお願いをいたします。

はるかぜの件なのです。ちょっと、つらい話をするかと思いますが、そもそも人口減数がこれだけかなり進んでいて、生産年齢人口もどんどん、どんどん年々減っていく中にですよ。2030年には不足率が5.1、その10年後にはもう2桁16%ぐらいになる状況の中で、足立区とかバス事業者さんがいろいろ手を打って頑張っているのはよく分かってます。それを前提としてお話ししますが、なかなかこのドライバー不足、運転士不足というのは簡単には解決できないと思うんですね。

国交省の推計でも、2030年、2040年の

労働力不足が多い職業というのは、一番最初に持ってこられるのが輸送業、機械運転、運搬ドライバーなのです。その後に建設だったり、商品の販売小売だったり、その後に介護サービス等々つながっていくんですけども、そういう状況の中で、どうやったら人手不足を解消できるのか。どうしたら、今あるはるかぜの状況を守ることができるのかということを考えていく必要があると思うんです。

実際、はるかぜの運賃今幾らですかね。

○交通対策担当部長 会社によって少し違うところがあるんですけども、東武系は250円で、それから日立さんが230円ですか、そうした状況がございます。

○石毛かずあき委員 230円とか250円というのは、どこからの基準で決めたんでしょうかね。

何か聞いてますか。

○交通対策担当部長 各事業者さんで運輸局へ認可を、それもいただいておりますので、その際に上限の運賃ということで設定をして、その理由をきちっと運輸局の方で認めていただければ、その範囲の中での運賃が定められるというふうになっております。

○石毛かずあき委員 ありがとうございます。

もう全てそこなんだと思うんです、実は。

東京都の都バスが、そもそも220円。これ、高いか安いかわかると思いますか。

○交通対策担当部長 都バス210円でございますけれども、こちらは、これはちょっとあれなんですけれども、他の事業者さんからすると、都バスさんが安いので、我々は上げづらいというようなお話はいただいているところでございます。一番安いところだと思います。

○石毛かずあき委員 そういうことなのですよ。

都バスはまたシステムが違いますから。そういう意味では東京都が面倒見ますんでね。ですので、ある程度210円でやっていけるんだと思う

- 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。

んです。民間の事業者が、東京都の運賃のレベルまで頑張って210円、220円、230円、250円で頑張っていこうと、そもそもそこが厳しいところであって、ただし、国交省の、どこに事業者さんとしては支援をしてもらいたいかというアンケートのトップに来るのは、やっぱり運営なのですね。そうしたところの資金に何とか調達してほしいと。

ただ、今、足立区も、★★を決めて、支援を一生懸命されてますけれども、結局のところ、東京都みたいに、みたいです。本当は380円ぐらいももらいたいのに、230円、250円でやります。その差額はこちらで出しましょうということって難しいと思うんです。そもそもそのバランスをどう取っていくか。運輸局はどのような判断で、その基準として運賃を決めているのか、そうしたことも考えてあげながら、その担うような支援をできるのかというところが一つ大事になってくると思うんです。

ただ、このはるかぜとか運転士とかって、当然、民間が力強く頑張っていく必要があるんですよ。でも、できないからこういう状況になってきてしまってる。でも、必要なことは必要なんです。

今高齢者の免許の返納件数も令和6年、どの程度あるか分かりますか。42万件ぐらいあるんです。5年前は60万件超えていた。大体この辺の推移がずっと続いていく中で、高齢者の方は当然お買物に行ったり病院へ行ったり、様々外に出掛ける用事があるわけなのです。高齢者になればなるほど、実はそういった意味では外に出る、そうした理由というのが大変多くあるんですね。

その中で、やっぱり移動手段というのは大変大事で、だから地域交通の話になっていくんですけども、なかなかそれを待っていても、持続可能なのかどうなのかということも含めながら考えると、やっぱり今のこのようなバスの運行的な形態というのは、やはり残していかなきゃいけない。

そのように思うんですけども、こういう投げ方本当に申し訳ないですが、いかがでしょうか。

○都市建設部長 石毛委員御質問のとおりだと思います。

以前は人口が多くて乗る人も多かったのですが、民間事業者さんはいくつか経営は成り立っていると思いますが、今現在はそういう状況下になんかということとは認識しています。

その関係で、はるかぜは協働運行をさせていただいておりますが、これかなり大きな話になります。少なくとも財政上であれば、例えば都の方には、足立区は、いわゆる、例えば交通に関わる費用について例えば財調で手当てできないかと、そういった要望もしておりますので、やはり行政と民間事業者がやはり協力しながら、この交通を守るという姿勢は引き続きやっていくべきだと思います。

○石毛かずあき委員 ありがとうございます。私も本当にそのように思うんですね。

ですので、これからの足立区の地域公共交通マスタープランの中には、しっかりとその点も踏まえていただいて、取り組んでいただきたいと思いますと思うんです。

★★なんか当然足立区でも開いてやってらっしゃるでしょうから、そうした意味で、今の既存のそうした交通システム、運輸システムというものも踏まえつつ、新たな事業を開始されて、それがうまくいくようにしていただきたいと思いますので、なかなか本当にちょっと大変だとは理解してますけれども、頑張って、これは、もうこれだけはもう頑張ってくださいとしか言いようがありませんので、どうかこれからも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。

小泉委員。

○小泉ひろし委員 私もちょうと関連で、バスも、

- 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。

都営交通、また都営地下鉄、民間と比べると安いなってことはちょっと感じております。民間の方は人手不足というか、そういうこともあって、例えば区内でも、東武セントラルなんかはここ何年かの間にばんばんばんと、今250円なっておりますけれども、気が付かないうちにどんどん上がってるなど。一時は、日暮里・舎人ライナー開業したときは、どこから乗るかは別にして、例えば江北から乗ったとすると、日暮里とか西日暮里まで、現在は290円。これ値上げしたかどうか分かりませんが、高い高いと言われたんですけれども、民間のバス路線だとか地下鉄なんかと比べても、高い高いって言われなくなっちゃったというか、そんなことも感じておりますが、やはり本当に、民間のバスなんかも入社してくれるとか、お祝い金ではないけれども、入社準備金ではないけれども、かなり高額出したりして、人材やってるわけで、待遇がよっぽどよければ、人手不足の一時的な対策にはなるかと思うんですが、本当に特に都営だとか何かについては、東京都が運営してるから我慢してるというか、やってるんでしょうけれども。

そういう中で、長期的には、日暮里・舎人ライナーも、白石委員もお話あったように、ホームを延長するとか、そういうことは当然やっていく必要なのですからけれども、副区長がおっしゃった、ダイヤの、もっと増やさないかという部分、これまでもやってきてんですけれども、東京都のこの目先の対策として、可能性については、どういう感触を得てますでしょうか、可能性は。

○工藤副区長 東京都の、非常にお金が掛かるんで厳しいという話があります。ただ、今、大体3分15秒ぐらいの間隔で走っているんですが、最大多い場合。ゆりかもめは3分間隔で走っているという私記憶ありますので、同じようなシステムですと、3分間隔でできるのではないかなというものの、もう少し具体的な内容をお聞きしたいな

というふうに思ってます。

○小泉ひろし委員 私も今週の月曜日に、ちょうどピークの時間帯だと思うんです。江北駅8時ぐらいののりこで、西日暮里まで実際、直近の状況どうかというのを体験してきましたけれども、本当に、特に江北駅から南側ですから、全く乗れないと、降りる人がいなくて、乗る人ばかりだし、唯一赤土小学校辺りで1人やっと降りたなどか。本当にこういう厳しい状況ずっと続けるといって、やっぱり負担感ありますし、そういう意味では臨時のバス、利用したいという人の気持ちも分かるわけですが、しっかりと、まず実験でございまして、しっかりと周知も含めて、本当に目先混雑で苦勞されてる方が実際にいますし、車内で本当に我慢して乗ってるなどということを目の当たりにしておりますので、その辺、しっかりと広報についてもお願いしたいと思うんです。

その辺は、区としてもまだまだやることあるかと思うんで、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 22日からということで始まるわけなんですけれども、利用の皆さん、登録いただいた方にはアンケートも御協力いただきますということでお願いをしているところでございます。

そのアンケートにつきましても、やっていく中で、初めの段階、中間、それから最後、あとそれ以外にも、利用されなかった方々にも御意見等も伺って、どういう改善が考えられるかということ、東京都とも一緒に検証していきたいというふうに考えております。

○横田ゆう委員 地域公共交通活性化協議会が11月の19日に開催されたということで報告されましたけれども、やっぱり日暮里・舎人ライナーの解消に向けた実証実験の報告についてなんですけれども、10月の委員会では言いましたが、もう既に始まる前から、高野駅、それから扇大橋駅付近の方が、どうして自分たちが乗れないのか

- 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。

という声が上がっていると質問したところ、今年度はこれで始めさせていただきますという答弁があったと思います。

この問題について、都議会の我が党の都議会議員が★★で質問したところ、やはり足立区と協議をして、バス運行区間が含まれる定期券をお持ちの方を対象にしたという答弁でした。

ですけれども、見沼代親水公園や舎人駅から乗った方が、わざわざ江北駅で日暮里・舎人ライナーを降りてバスに乗り換えるということはあまり考えられないと思いますが、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 本日の別添資料の方に、少し年代ですとか定期の乗車区間ですか、そうしたものの資料を付けさせていただいておるんですけれども、その中では、江北の駅で、こちらの数字だけだと、江北の駅で128人、それから西新井大師西で62人、谷在家で30人とか、そういったようなところで申込みをいただいているところでもございますので、一定程度の御利用があるのかなというふうにも見ているところではございます。

○横田ゆう委員 例えば、西新井大師西駅は、江北駅まで自転車で رفتり、谷在家駅とか、そういうところから自転車で行って江北駅から乗るといいうことも想定されるかなというふうに思います。

そういう意味ではあると思いますけれども、それと同時に、やはりここで問題になるのは、その次の駅、高野駅、それから扇大橋駅の方が本当に大変な目に遭っているということがあると思うんです。ですから、この方たちが乗れないというのは不平等だなというふうに思います。

東京都は、やはり扇大橋駅から日暮里までの定期券しかないわけですから、江北駅から乗ったら未払が出るという、そういう発想なんだかなという推測もされますけれども、こういうことを言っているのでは、やっぱり江北駅、扇大橋駅から乗っている方は救われない、選択肢がないんじゃない

かと思いますが、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 横田委員から今お話ありました御意見につきまして、ほかでも伺っているところでもございます。

そうした御意見があるということも含めて、今後この先について考えていく中で、東京都さんとしっかり協議させていただきたいと思います。

○横田ゆう委員 是非ここは江北駅で乗るといいうことを前提で、柔軟な対応とか、それから又はもう1か所、扇大橋駅で停留所をつくるとか、そういうふうにさせていただきたいなというふうに思いますが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 繰り返しになりますが、そうしたことも含めて今後の課題だということで、東京都と協議してまいりたいと思います。

○横田ゆう委員 それから、今回の実証実験では、定期券以外でも、シルバーパスの方ですとか障がい者の方、無料乗車券を持ってる方、それから精神障がい者の方なんかも対象としているというよい面もありますから、こういうことは生かしつつ、やっぱり3か月の実証実験を行って、アンケートも取るということですので、意見を生かしていただきたいということなのですが、この3か月後もやはり改善をして継続をしていくという方向なのでしょうか。

○交通対策担当部長 まず、一旦は3月の27、その期間までということで考えております。

その後に、やはり今回の実証実験の内容について、東京都さんと一緒に検証していくというような形になります。

○横田ゆう委員 分かりました。

それから、もう一つあるのは、日暮里・舎人ライナーができたことによって、里48の、日暮里・舎人ライナーの下を走るバスが減便をされてきた経過があります。だから、本来ならば時間を掛けてバスに乗ってもいいよという人が、バスで来たわけですね。その人たちも日暮里・舎人ライ

- 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。

ナーに乗るということで、日暮里・舎人ライナーの混雑を加速したとも言えると思いますが、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 先ほどもお話がありましたけれども、下の尾久橋通り自体は、もともとすごい渋滞する道路であったということで、その中では、日暮里・舎人ライナーができて、短時間で移動できるようになったということだと思います。また、日暮里・舎人ライナーと下の里48は別々の路線というような、定期も別になりますし、そうした考え方になりますので、その中での利用かというふうに考えます。

○横田ゆう委員 やはり、そういう現象はあったんだと思うんですね。今では、もう7時台が1本しかない、10時台が1本、これではもう本当に当てにならないバスというふうになってしまいますので、やはりこの増便も、里48の増便も同時に考えていくことを求めたいというふうに思いますが、どうでしょうか。東京都に求めるということで。

○交通対策担当部長 今、横田委員からお話がございましたけれども、そうした内容について、また利用の方々からもそういった御意見があるのかなというふうに思いますので、そうしたところをしっかりと確認させていただきながら対応させていただきたいと思います。

○横田ゆう委員 それから、都議会で我が党の議員も質疑をしておりますが、神戸市でポートライナーというのがあって、朝のラッシュ時の混雑時に対応しているんですね。こういう提案もありますので、これも検討していただきたいと思いますがいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 こちらにつきましては、ほかの委員の皆様からもそうしたお話をいただいているところでもございます。

こちらについても、東京都とも協議をしながらということになりますので、今後確認、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 今舎人駅の近くは、本当に建て売りやマンションがどんどん建設されています。ますます本当に混乱、混雑することは間違いないので、是非東京都には、都の責任においてしっかりとやっていただきたいというふうに申入れをしていただきたいというふうに思います。

それから次に、この活性化協議会の取組の11のところで、利用者の事前予約によるデマンド交通について、より効果的な配車、運行ルートの設定を可能にするということで、来年度から再来年度にかけて、このA Iの導入を検討するということですが、チョイソコ×せんじゅでは既に導入されているという認識でいいんでしょうか。

○交通対策担当部長 横田委員おっしゃるとおりで、チョイソコはA Iでの配車になります。

○横田ゆう委員 やはり、チョイソコでもそうだし、他区でもいろいろA Iを活用した交通が導入されているところが出てきておりますので、前回も質疑しましたけれども、足タクでアンケートの結果で明らかになったように、タクシー会社4軒に1軒、1軒電話掛けて、最終的に最悪の場合に乗せてもらえないというような実態もありますので、この点については至急改善していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 足タクの方につきましても、随時お話をいただいて確認をしておるところでございます。また、協力の事業者さんにもお伝えをしておりますので、そういった中で、対応を、恐らく最初の段階よりも非常に配車の率としてはよくなっているというふうに思うところでもございますので、引き続き確認しながら対応させていただきます。

○横田ゆう委員 先日12月の8日なのですが、はるかぜ3号を再生させる会が申入れ懇談を行いました。申入れの趣旨は、はるかぜ3号を再生してほしいということ。それから、竹ノ塚西口から寺

- 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。

町、見沼代親水公園を通り見沼代親水公園までの地域内交通の要望書を提出しました。

この観点で頑張っていたきたいというふうに思うんですけども、やっぱりはるかぜ3号のことについては、ずっと地域の要望が出されておりまして、こういうふうに要望書では書いてあるんですね。はるかぜ3号は、日暮里・舎人ライナー、見沼代親水公園駅から舎人公園駅、東武鉄道の大師前駅、西新井駅を結び、交通空白地域3か所、入谷七丁目、八丁目、西伊興三丁目、伊興三丁目を通る地域住民の移動権を保障する重要な路線でした。沿線には都営住宅が3か所、舎人団地、入谷八丁目団地、伊興一丁目団地、都立舎人公園、北足立市場、特養ホーム3か所があり、また障がい者を雇用する中小企業の障がい者施設もあり、そこに通う方にとってかけがえのない交通手段でした。それ以外にも、地域学習センターや地域住区センター、地域包括支援センター2か所、J K K住宅供給公社などの公的機関への重要なバス路線だったことで、令和4年のコロナ禍でも、1年間で8万6,000人の方が利用していましたということで、この復活を望む声がいまだに届いているということなのです。

是非この働き掛けをしっかりとや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。

○都市建設部長 要望書の内容は確認しております。

地域公共交通計画や様々陳情についても採択されておりますので、できる範囲で引き続き検討してまいります。

○横田ゆう委員 これは北区の例なのですが、国際興業の浮間ルートが走っていましたが、8年前に廃止になりました。その後、住民が復活をということで働き掛けをし、区と日立交通が協議を続けて、委託金額も折り合って、昨年8年ぶりに浮間ルートの実証実験が始まりました。そして来年の4月からは本格運行になるということです。

是非足立区でも働き掛けていただいて、頑張っ

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。

○都市建設部長 先ほどいろいろお話いただいておりますが、やはり運転士不足等々の問題も解決していませんので、先ほどの答弁と重なりますが、できることをきちんとやっていきたいと思っております。

○横田ゆう委員 今回の協議会の中で、日立交通とコンソーシアム協定を結んだという報告がありましたけれども、この内容はどんなものなののでしょうか。何か、できれば議会に提示も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 過去に報告させていただけるかとは思いますが、自動運転を検討していくに当たっての導入の検討体制というんですか、コンソーシアムというのを組んでやっていくというものでございます。

○横田ゆう委員 前回の議会、ずっと前、そうでしたか、そういう協定が結んであるわけですね。分かりました。

それで、やっぱり自動運転の実証実験ということを前提としたものなのですね。ですか。そうではない。

○交通対策担当部長 自動運転の導入ということで、横田委員おっしゃるとおりでございます。

○横田ゆう委員 これは、やっぱりこの協定は重要だと思んですが、自動運転の実証実験というのは、それほど住民の大きな要望というのはなくて、ですからこういう住民要望のない自動運転よりも、やっぱり区民の切実な要望を検討することを先に、優先してほしいというふうに思います。

そして、寺町コース、先ほど言いました寺町コースなのですが、非常にニーズが高いということで、寺町の住職さんたちの意見もありますし、毛長川を沿いに高齢者の方がやっぱり望んでいるということがあります。

実際にお墓参りですとか、観光スポットにもなりますし、生活にも必要なコースとなりますので、

- 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。

これを是非進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 初めに、自動運転の話でございますけれども、先ほどらい他の委員からも御質問ありましたように、運転士不足を解決していくために、その中の一つとして、自動運転も含めて検討していく必要があるかというふうに考えておるところでございます。

それから、それ以外で皆様方からいただいた御意見、要望等につきましても、順次、他の地区もやっておりますので、そうしたところと見ながらやらせていただければ、検討を進めさせていただければというふうに思います。

申し訳ございません。先ほど日立交通さんと協定について、過去にちょっと御報告という、私もちょっと認識が違っておりましたので、改めて皆様に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。

そして、この寺町コースの件も是非よろしくお願いします。

それから、話は変わりますが、決算特別委員会で言いましたけれども、北綾瀬と綾瀬間の減便が進んでいて、大変困っているという声が寄せられておまして、日中、せめて1時間に1本だけでも通してほしいという要望がありますが、これは東武に申入れしていただいたのでしょうか。

○交通対策担当部長 綾瀬まで行くのを日中というところでよろしいですか、そうですね。

お話はさせていただいております。

しかしながら、同じ回答になってしまって申し訳ないですけれども、やはり運転士の都合等が付けられない状況で、こういう状況だという御返事でございます。

○横田ゆう委員 最後に、ちょっとチョイソコのことと質問しますが、今、時間が短いということで大変困っているという声が聞かれております。

というのは、休憩時間が12時から13時まで取られるということ、それから3時までで終わってしまうということで、もうちょっと時間を延ばしてほしい、5時までにしてほしいということが住民の要望なのですが、ドライバーも増やすとかそういうことを、対策を取って、これをやっていただきたいという声が強くありますが、これはいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 御要望としては、御意見はいただいているところでもございます。当初のスタートの段階でも、タクシー事業者さん協力いただく中の条件と申しますか、という中で、運転士さん、この3時までが終わりますと通常のタクシー営業に回るような形のシフトになっておりますのでということで、協力いただける可能なのが3時までであったということです。

これについては、利用状況等も勘案しながら、要望等はさせていただきたいとは考えております。

○横田ゆう委員 是非よろしくお願いします。

○しぶや竜一委員長 都市建設部長。

○都市建設部長 先ほど日立さんとのことに関しましては、前回10月14日の当委員会で協定書の中身等をお付けしておりますので、また参考に御覧いただければと思います。

以上でございます。

○しぶや竜一委員長 中島委員。

○中島こういちろう委員 私からは1点だけチョイソコ×せんじゅのところに関して質問をいたします。

チョイソコを、いろいろ今回も期間を延ばしてということで、いろいろ御尽力いただいていることは十分理解しております。新たに協賛金の募集もこれから始めていくということで、いろいろ工夫しているというのは十分理解しているんですけれども、先ほど杉本委員からも話がありましたが、二歩三歩先を踏まえた対応というのが必要になる、これは私も同じ意見でございます。

- 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。

今、利用者数がちよつとずつ、秋から冬にかけて減っている。この状況について、今足立区としては、何が課題で、何を伸ばしていかなければいけないのか、どういうふうに捉えているかというのをまずお願いします。

○交通対策担当部長 今現在はおおむね650人ぐらいの登録をいただいているところなのですが、以前にも委員からお話がありました、登録している中でどれだけの人が利用されているのか、その数値が増えているのかということで確認しますと、利用の率としては、登録者に対する利用者の割合は上がってきておりますので、新たに登録いただいた方は利用がされているというようなことでございます。

ですので、新規の方の開拓等も継続してしっかりやっていく必要があるのかなということ。あるいは、ここに24ページのところにも、利用促進ということで地域を回らせていただいているんですけれども、そこについても、やりながら新規についても取っていく必要があるかなというふうに考えております。

○中島こういちろう委員 今御回答いただいたところでいくと、主に新規等リピートがあつたりする中で、今回こちらにも御報告いただいておりますけれども、登録があつた方のうち大体14%ぐらいが利用されていると。100人登録をしたら14人の方が使っていただいている。14人使っていただいた方の中から、次、再度もう1回使っていただく、やっぱりリピートって話になると思うんですけれども、その方は大体何%ぐらいなのでしょう。

○交通対策担当部長 申し訳ございません。

ちよつとパーセンテージまであれなのですけれども、中には極端に利用が多い方もいらっしゃいますので、そのあたりで、エリアでいきますとやっぱり関屋町ですとか曙ですとか、柳原、ちよつと千住の駅から遠い方々が当然やっぱ多くなって

るんですけれども、そのあたりも数字もちよつとまた次回御報告させていただきたいと思います。

○中島こういちろう委員 是非お願いします。

これ今、話をしてる理由も、新規を増やしてというところ、これも非常に大事な取組ですし、リピーターを増やす、これも大事なところで、実際問題どっちをどのくらい増やせば、結果的にその目標に到達していくのかというのが、私正直ちよつと見えてきてないところがあります。

いろいろ催物に参加いただいて、周知をいただいていると思うんですけれども、周知をした結果がどうだったのかというのも、これ恐らく10月に取組をされたものなのであれば、そこからの登録者数が何人だったのかというのも分かるものだというふうに思います。

こういったものをもう少し細かく見ていただく必要があるんじゃないかなというふうに思っていて、例えばこの催物、ベビーヨガだったり、ラジオ体操、いろいろ、カラオケ大会参加いただいて、訴求していただいて、これが例えば5人とかでも私、決して悪い数字ではないと思うんです。やってみてそこが5人だったら、次はこういうふうに変えていかなきゃいけない、そういう改善を繰り返していきながら、特に地域交通つくっていかなければいけない話だと思いますので、そういう観点からすると、もう少しいろいろな数値のところを細かく、やっぱり未来のことを考えながら、目標に向かって一つずつ歩んでいただく、そういった必要があるんじゃないかと思うんですが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 御指摘のとおりだと思います。

24ページのところに、12月の10日の日に、千住関屋町のアパートでというのを記載させていただいているんですけれども、当日実際、実は、高齢者の方が多いんですけれども、16人の方が御参加いただいて、その場でスマホで登録もいただいている方が5名、6名ということで、いただいた

- 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。

りもしていますので、そういう数字も含めて、見えるような形で御報告をさせていただきたいと思えます。

○中島こういちろう委員 是非お願いいたします。

やり方によっては、では地域のサークルとか地域の町会・自治会の方々と連携をして、皆さんでもう1回このタイミングで使ってくださいという訴求をするとか、いろいろなやり方があると思うので、是非細かい数字を見ていただきながら対応いただければと思います。

また★★、お得に乗車キャンペーン、これも何かやらなきゃいけないという観点でやられたというのは十分理解します。今のままではいけない、何か変えていかなければいけない、そこは十分理解するんですけども。これ値段がフックになっていて利用が控えているのであれば、確かにお金を安くしてというのは分かるんですけども、私はそこがフックになって、そこが課題になっているというのは、ちょっと地域の方々の声を聞くと、そういう声ではないのかなというふうに思っています。

そういう意味でも、施策をいろいろやっていただきたい。ただ、やっぱりもう少し、もう何度も申し上げますけれども、何が課題で、何が問題で、その課題、問題は、数字からくるところに対しての打ち手として、是非もう1回、その整理をしていただいた方が、せっかくやっていただいたキャンペーンでこれで増えればもちろんいいんですけども、ちょっとやり方がいろいろあるんじゃないかなと思うんですが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 中島委員先ほどからのお話の中でも、やはり根拠としてどういう今現状があるのかということを確認した上で、今後の方策ということを検討していく必要があるというふうに考えておりますので、なかなか、すぐに形にできていない部分もあるんですけども、是非そのあたりについてはしっかりやらせていただきたいと思います。

います。

○中島こういちろう委員 この内容で、協賛金に関しても同じ話になってくるというふうに思います。

これ改めて協賛金、1か月で大体10万円近く集めていこう、これ前の会の、この委員会での、特別決算委員会での議論があったかというふうに思っていますが、これ10万円を月に集めたいというふうに考えたときに、今これこの案でお示しいただいているのは、ポスターであったりチラシという話だと思うんですけども、これ枠を大体幾らぐらいで売ろうとしているのかというのも、私ちょっと分かりかねるんですけども、どうなのでしょう。

○交通対策担当部長 今日のちょっと資料に付いてないで申し訳ございません。

次回ちょっと付けさせていただこうと思ってるんですけども、地元の協議会さんと今週の月曜日に内容の確認をさせていただいて、最終的にこれで、この金額で進めていこうというふうにしたものでございます。

ちょっとお待ちください。

金額を御紹介しますと、ゴールド、シルバー、ブロンズというような金、銀、銅みたいな形で、月の金額ということで、5か所にこのポスターを掲示する案で、ゴールドですと月1万円、シルバーが5,000円、ブロンズが3,000円とかというような形、これ10か所掲出の場合にはゴールドが1万5,000円とか、そういった形のもを一つ、案としてつくっております。

あと、1回でというのは、ニュースを発行する際に掲出させていただくということで、1回ですと、ゴールドが3万円とかというような形で募集してみようというような形になってるところでございます。

あと個人の方は、1,000円とかというようなものがございます。

○中島こういちろう委員 地域の、先ほど副区長か

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

らも御答弁ありましたけれども、地域の企業さんが地域の交通を支援していく、この形非常に大事だというふうに思っています。

ただ一方で、地域の企業さんの数も限りがあって、今回このチョイスを、この地域、この千住、常東地域を中心としたところに協賛をし得る法人さんが大体何社ぐらいあって、御協力いただけそうなところがどれぐらいあるかというのが、私今の価格帯だと、ちょっと見てらっしゃらない可能性があるなというのをちょっと心配になりました。

というのが、法人さんによっては、企業の規模によっても違うので、1万円ではなくて3万円も払いますよという法人さんもあったりすると思うんですよ。

ということを見ると、あえて最初から低い値段でいく必要があるのかとか、それが企業全体として、例えば、全部で1,000社ぐらい、極端な話、アプローチ先があるのであれば、価格帯が安くても分散してというのは理解できるんですけども、法人数が少ないのであれば、一定数そのの負荷の係数を掛けていかないと、なかなかこの目標の10万円というのを埋めていくというのは難くなる可能性があるのではないかなというふうに思うんですが、そこら辺の見立てはどのような形でつくったんでしょうか。

○交通対策担当部長 地元の協議会さんともお話をさせていただいております。

実は、当初もう少し金額高めの設定でございました。御提示させていただいて、御意見いただいている中で、ううんっというところで、もう1ランク少し、全体を下げた状況ではございます。

これにつきまして、もう早速、実は一部の町会さんからは、今現在も実は町会・自治会の会費としての協賛をいただいている事業者さんがいらっしゃるの、一緒に挨拶に行くときに来ないかというふうに言っているから、そういうところで御挨拶をしながらも、そういった見込

みではないですけども、そういったことも進めていきたいとは思っています。

○中島こういちろう委員 今の話で言うと、何社、あそこの地域にあるのかというのは、把握はされてらっしゃらないということで認識をしました。ただ、そこら辺の設計の部分が、もう少しやりとりしてった方がいいのかなというふうに思っています。

例えば、仮にこれが常東地域に100社、アプローチ先があるというふうに考えると、そこに対して、この後アプローチをしていくのは、これは足立区なのか、それとも協議会なのかでいくと、どういうふうな動きになっていくんでしょうか。

○交通対策担当部長 周知等はさせていただこうというふうに考えておるんですけども、実際の、やっぱり会社さんですとか、そういったところへの何うとかというときには、当然やっぱり地元の協議会の方と一緒に何うような形になっていくと考えております。

○中島こういちろう委員 そうすると、これ結構、協議会の方も、例えば10社行って、皆さんが10社すぐに、今の話ですと、協賛していただけるというのであればいいんですけども、そこも結構大変な話ですよ。

なので、そこら辺も、誰がどういうふうにコミュニケーションを取って、もちろん送ってすぐにそれで対応していただけるような、すごい良心的な地域の法人さんがあれば、何社かあるかもしれないですけども、あると思いますけれども、町のためになってなるとは思いますけれども、ただそれだけで回らない部分があると思いますし、あと私1個思うのが、これ最後にします。

この今の、この協賛の在り方というのは、非常に協賛的な在り方、これ何なんていうかという、プロモーションというよりは、善意にのっとったやり方で進めようとしているなというふうに

- 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。

思っていて、協賛というのも、報告をちょっと意識した協賛の仕方だったりとかもいろいろな形があると思うんですよね。

これゴールドとかシルバーとかは、大中小というので多分分けられてという話なのは理解するんですけども、例えば、もう少し広告を意識するというふうにするのであれば、ゴールドを、何だ、四つ買って、例えば4万円だけれども、この枠全体でもう少しその企業の特色を出せるような、広告に近いようなやり方をするであったり、そういうちょっと幅を広げていかないと、私この協賛のやり方も、基本的には善意に頼った協賛だと、地域の企業の、地域の法人さんも、やはり今非常に物価高だったり人件費の方でいろいろ厳しい状態があるので、善意に頼らない形での、広告としての価値も見いだせるような仕組みを同時につくっていただく必要があると思うんですが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 今中島委員からいただいた内容について、広告を出し、協賛を出していただく企業さんとしては、やっぱりそういうメリットがあるというところが見えた方が非常にいいのかなというところだと思います。

一方で、やっぱり地元の協議会の皆さん方の感覚が、なかなかそこまでの積極的というところまではちょっとまだ行き着いていないのかなというところもございますので、そこはちょっと、どのあたりで落とし込んでいくかということも含めて検討したいとは思っています。

○しぶや竜一委員長 中島委員。

○中島こういちろう委員 最後に、要望します。

今いろいろ申し上げさせていただきました。新しい取組の中で、実証実験としてスタートをして、いろいろありながらも前に進んでいると。少しずつ、うまくいく、うまくいかないも含めた実証実験だというふうに思いますので、何度も申し上げます、何がうまくいかなくて、何がうまくいった、

これは感覚ではなく、数字の部分でしかやっぱりなかなか判断するのが難しい部分があると思いますので、是非冒頭申し上げた数字の部分、これ協賛のところも含めて、10社訪問して、結局協賛いただいたのが何社だったのかとか、もうちょっとその部分の各論を整理いただいて、今後は是非御報告もいただきたいと思いますし、一緒に、協議会の皆様とも進めていただきたいと思います。

これ要望をお願いします。

○野沢てつや委員 地域内交通サポート制度について3点ちょっとお伺いしたいと思います。

一つは、花畑ぐるりんの運行車両についてです。

現在の運行車両については、車椅子等に対応していない、バリアフリー仕様ではないということなのですが、本格運行までにはそういった車両を用意するというお話であったと思うんですが、進捗状況の方はいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 今現在は、野沢委員おっしゃるとおりで、事業者さんのセレナを使わせていただいている状況でございます。

今回補正予算の方で御承認いただきまして、最終あれなのですけれども、これからリースを3年間ということによって予約していきたいというふうに考えておるところでございます。その車両につきまして、本会議の答弁でもさせていただきましたけれども、バリアフリーの対応の車両についてまず導入させていただきたいというふうに考えております。ですので、一般の方が7名で、車椅子の方が1名乗れるような形のタイプになろうかと思います。

○野沢てつや委員 現状ですと、花田地区の運行期間は令和8年3月31日までとなっていますが、その期間ということで捉えてよろしいでしょうか。それとも、延長後の期間ということで捉えてよろしいでしょうか。

○交通対策担当部長 リースの車両が入るのには少し時間が掛かりまして、まだ正確な、いつに納車

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

になるというところまでの返事をいただけておりませんので、少し夏以降になるのではないかなという状況でございます。

また、実証実験の方も、半年間また延長させていただき予定でございますので、その間、今の車両を使わせていただきながら、不足する部分を他の車両でまた補うような形で進めさせていただきたいと考えております。

○野沢てつや委員 ありがとうございます。

本格運行までには必ず導入していただけるよう要望いたします。

次に、運行頻度です。チョイソコ×せんじゅ、花畑ぐるりん、実証実験の後半に便が、曜日が増えるということで、これ本当にいいことだと思うんですが、特に花畑ぐるりん月、火、水、金に増えるということなのですが、先ほどらいから、いろいろな委員の方も、そして執行機関の方も問題意識も持たれてるとおり、やっぱり新規開拓、新規開拓が必要だと思うんですね、ニーズの開拓。そういった面からすると、増やす曜日を土曜日から曜日、土日に当てて、新たニーズを開拓する必要があるのではないかと思いますけれども、その辺の認識はいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 まず、基本的と言っているのかあれなのですけれども、地域内交通の役割として、日常生活の中での不便、移動の不便を解消するということで、日常生活の中の不便といえど何かといったらば、買物なのか、それから医療機関への通院だったりとかということが主になってくるのかな。そうしたところでは、他の自治体もそうなのですけれども、平日の運行というのをまず基本にしているところでございます。

○野沢てつや委員 平日基本という、そういう概念に関しては特に問題はないんですが、やはり月、火、水、金、本当に御高齢の方の病院通いとかそういうものを想定したような配分に、スケジュールになってますね。やっぱり土日の買物ニーズ、

こういったもの、また子育て世代の方の外出ニーズ、こういったものもやっぱり目を向ける必要があるのではないかと思いますので、そこら辺も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 この先も継続して、実施をまだやっていく状況でもございます。地域の声も伺うということになりますので、そういったところでのニーズ等も把握しながら、こういった対応がいいのかということは検討させていただき、また議会とも相談させていただきたいというふうに考えております。

○野沢てつや委員 是非お願いします。要望です。

あと最後に、地域内交通サポート制度は地域の協議会の方々と一緒につくり上げていくということなのですが、協議会の方々が支出した印刷代とかそういった雑費とか経費、経費についてちょっとお伺いしたいんですが、経費については、これは前渡しということなのですが、それとも事後精算どちらを取られていますでしょうか。

○交通対策担当部長 事後で請求いただいております。お支払いしているような状況でございます。

○野沢てつや委員 ありがとうございます。

現状のスキームだと事後ということなのですが、公務員の方だと資金前渡し、議員だと政務活動費、基本的に小口現金をまず頂いて、お渡しいただいて、事後精算という形を取っております。そちらの方が正直なところは、双方にとって事務的な負担が軽いというものがあると思うんですね。

ですので、その各協議会に対して、小口の前渡金等を渡して、事後精算というスキームを取ってもいいのかなという、そうすると協議会の金銭的負担も減りますし、あと精算に対する双方の事務負担も減ると思うんですが、この点についてはいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 今は2地区で実施させていただいているところなのですが、実は2地区

- 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。

でも、地元の協議会の皆さん方の活動の内容というのは大分違っておりまして、そういう点では、最初に幾らが適切な金額なのかというところもあるかと思いますので、そこは少し確認、検討させていただければと思います。

○野沢てつや委員 前向きに取り組んでいただけたらと思います。これは要望です。

以上です。

○おぐら修平委員 私からこの日暮里・舎人ライナーの混雑緩和策に向けて質問します。

先ほど横田委員も質問ありましたが、まず、改めて、この江北から、ほかにも続いてこの高野駅、扇大橋駅、足立小台駅とあるわけですが、この西日暮里またこの日暮里に直通とした理由、足立区内で言うところの3駅を飛ばして江北駅からにしたその理由、背景、また根拠についてまずはお示しいただけますでしょうか。

○交通対策担当部長 日暮里・舎人ライナーの混雑ということで、長年の中での課題であったわけなのですが、まず実証実験でということによってバスを活用させていただくことになりました。

その中で貸切りバスでの配車ということになりますので、一つは江北の駅前のロータリーを使うことでの配車が可能になるだろうというような見立てでございました。その利用者さん自体は、結局貸切バスですので、座って、もう乗られたらその後は途中で乗るという前提は今なかったもので、日暮里、西日暮里で下車という形で最初設定させていただいたところでございます。これ東京都さんとも協議した上で設定させていただいたところでございます。

○工藤副区長 まずは、バスを待機させるところが必要ですので、出発は江北とさせていただきました。

それと、途中で乗車する、しないという話は、まず、先ほど言いましたが、大体28分から30分で、それ以上の時間を掛かってしまうと乗る人が減るだろうということと、それから待つ

ておくところにやっぱり人を配置しなければいけないということもございましたので、まずは江北駅で乗っていただいて、その分、少し空いた場合には扇大橋とか、そういうところで乗れるのではないかと、ということで、まず実証実験をやりたいということで始めたところです。

それと、すみません、先ほどの小泉委員からの御質問で、日暮里・舎人ライナーの間隔ですけれども、私ゆりかもめは3分間隔というふうに申し上げましたが、実際はほとんど日暮里・舎人ライナーと同じような間隔でした。日暮里・舎人ライナーは8時台、7時台19本ぐらいあるのですけれども、4分の間隔のところをやっぱ3回ぐらいあるので、そこが縮められないかということのを改めて東京都と協議したいと思います。そこは訂正させていただきます。すみません。

○おぐら修平委員 ちょっと先ほどの工藤副区長の答弁なのですが、今、人の配置ということをおっしゃいましたが、通常の路線バスとかですとバスの運転士さんが1人で、別に特にそのバス停に人とか配置してるわけではないのですが、これの実証実験に関して、人の配置が必要だということなののでしょうか。

○交通対策担当部長 今回実験に参加する申込みをいただいて、申込みをいただいた方には参加証というのをお渡しするんですけれども、その上で、各参加者の方々が予約していただいております、席の予約をしていただいておりますので、それで、予約されてる方かどうかということを確認しながら乗っていただいているところでございます。

○おぐら修平委員 だったら、ちょっとその混雑具合とか見て、扇大橋もということで今答弁あっても、全くこの足立区内で言うと、高野、扇大橋、足立小台、全くスルーしてやるわけではないという様子は伝わったんですけれども、やっぱこの1日の平均乗車数見ると、これ2023年4月から2024年の3月の記録ですけれども、1日の平

- 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。

均乗車数が江北駅が6, 348人、高野駅が3, 133人、扇大橋駅がちょうど5, 000人、足立小台では1, 804人ということで、もちろんこれは1日の平均なので、朝のピーク時間帯だけになるとちょっとまだ分からないところではあるんですが、一方では、これだけの方がやっぱ利用されているわけなので、今後、まずは実証実験はこれでなのですけども、やはり高野駅利用者の方、扇大橋利用者の方、足立小台利用者の方、こういった方に向けての何らかの、特にだんだん、だんだん乗れなくなるわけではないですか。やっぱその対策というのはどういうふうと考えられてますでしょうか。

○交通対策担当部長 今おぐら委員御指摘のとおりで、我々も感覚的には同じでございます。

ですので、今後、実証実験まずはやってみるというところでやらせていただくんですけども、この先については、そういったところのお声も当然いただくと思いますので、そういった内容を含めて、東京都とも協議をし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 そうですね、私も、いつも大体朝の時間で車で走ると、あそこ大体30分ぐらい掛かりますよね、渋滞してるんで。各駅停車にしてもそんなに時間変わらないんじゃないかと思うんですけども、何ていうか、試算みたいなことはされましたでしょうか。

○交通対策担当部長 同じ時間に、区の手ではあるんですけども、同じところをちょっと3回ぐらい、ずっと職員行って、おおむねそのぐらいの30分とか、そうしたところの時間でありますので、そこでの設定でございます。

○おぐら修平委員 高野駅、扇大橋駅、足立小台と、途中で止まった場合の試算。

○交通対策担当部長 申し訳ございません。止まった場合についてはちょっとやっていない状況です。

○おぐら修平委員 是非そのちょっと試算もお願い

いをいたします。

あと、これ前の委員会のときにもちょっと私の方からもちょっと指摘させていただきましたけれども、日暮里・舎人ライナーが、新型車両編成ですと1編成262人、旧型のやつですと245人、バスが、今回のこの報告資料のとおり、1台当たり45人を想定、3本回して135人を想定ということで、この実証実験も、結局日暮里・舎人ライナーの1編成当たりの約半数、パーセンテージで言うとこの混雑率178%が2%の緩和ということで、正直やっぱなかなか、これが混雑緩和に切り札になってくるかという正直厳しいではないですか。

例えば、日暮里・舎人ライナーを何とかちょっと、1本、2本だけでも、そのピーク時の時間帯のときに、例えば大師西とか、今回ありますこの江北駅だとか、こういうところからの始発便ってことでの対策で、こっちの特にだんだん、だんだん厳しくなってくる高野、扇大橋、足立小台の方たちも、今までよりは快適に乗れるんじゃないかと思うんですけども、途中始発、これいろいろな鉄道もやってますけれども、そういった形では対策どうでしょうか。

○交通対策担当部長 以前に東京都さんへ要望出中に、今おぐら委員おっしゃっていただいたような御意見もいただいております。

当時のお話なのですけども、当時東京都さんからの返事としては、途中始発をつくることで、それよりも北側のところからのダイヤが1回待つことになってしまうというのですか、そうするとその間にホームにたくさんの方がいて、また混雑車両ができてしまうというようにお話をいただいたところでございました。

○おぐら修平委員 ほかの鉄道はそういう形でやっていますよね、いろいろなところ。ちょっと私も東京都のその説明が非常に腑に落ちないところがあるんですけども、どうなのでしょう。

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

○工藤副区長 私も、担当部長と一緒に交通局に協議したときには、例えば舎人公園のところから出すとか、そういうことにすると、その次が非常に混むので、やっぱりそれは現実的ではないという話はもらいました。

ただ、つくばエクスプレスとかは、途中から、八潮駅とかから出すようなことの要望もしていますので、そこら辺は具体的に、やっぱりどうなるのかというのを改めて東京都の方とちょっと確認をしていきたいと思います。

○おぐら修平委員 そういうちょっと途中始発の対策、これも、是非ちょっと引き続き粘り強く東京都と交渉して、混雑の緩和対策よろしく願いをいたします。

以上です。

○吉田こうじ委員 すみません。端的に、12ページ、地域公共交通計画に基づく、進捗状況という、計画に位置付けた取組の進捗状況という中で、12ページに、左の上の段に、バスの停留所の環境整備の補助事業というのが、これ進捗状況ということで、新しく多言語化についても補助をしていますということとされてるんですけども、ちょっと実際に、これバス停に屋根を付ける。この異常気象の中ですから、これからすごく大事なことになるし、やっぱり高齢化、それからウォーカブルなまちづくりという観点では、ベンチを設けるとかというのは非常に大事な視点だと思うんですけども、実際のところは、これ事業者さんやりたがらないことがすごく多くて、全然ベンチなんかは進まない。お願いしてもなかなか進まないという実情がございます。

それで、具体的にベンチが付いているところの例なんか見ますと、そのバス停のところにあるお店ですとか、会社さんの植え込みのところをお借りして、善意で土地をお借りしてベンチを付けたりとか、それか、今結構都心で、はやってるのは、ベンチではなくても寄っかかれるようなバリカー

みたいな、パイプのあいうものを設置するとか、いろいろこれから方法はあると思うんですけども、これやっぱり、例えば進めていくに当たって、実際に進まない事業であつたらすごく意味のないことだし、だけれども、これはすごく大事なところになると思うので、例えばその土地をお借りする、賃借料を支払うとか、必要なくなったらそこは原状復帰でお返しするみたいな、何かそういう具体的に進むような内容も少し考慮していたければと思うんですけども、その辺は議論はなかったんでしょうか。

○交通対策担当部長 協議会の中では、当日は特にはお話は出なかったんですけども、これ実は私どもでも昨年度からこういうメニューは準備をしておったんですけども、吉田委員おっしゃるとおりで、手上げることがなかなかない状況でございました。

そうした中でも、やはり夏場のお話ですとか、それからベンチの話とかというのは来ておりますので、区の方でも、例えば大きい病院の近くだったりとかそういうところに接するバス停なんかには、区の方で設置するというのもちょっと進めていこうということで、準備をさせていただいてるところでございます。

○吉田こうじ委員 是非その辺の御検討もんで、あれベンチ付けると、では誰が管理するのとか、ベンチは汚れたら、壊れたらどうすんのとかっていろいろ細かいことを考え出すと切りがないぐらい、ベンチ一つなのでありますが、いろいろそういう状況あると思いますので、その辺も具体的に進むように、また使っていただけるような仕組みになるように検討していただければと思います。

これ要望で結構です。

それから20ページ、地下鉄8号線なのですけれども、こちらで今回の報告で、足立区として、あれですね、費用便益費、費用対効果の調査を行いますということなのだと思いますけれども、これはあれ

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

ですか、葛飾区は葛飾区でやるとか、足立区は足立区でやるとか、そういう仕組みになってるんでしょうか。ちょっと一つだけお聞きしたいんですが。

○交通対策担当部長 こちらについては、実は葛飾区さんで既にやられているような情報があれば、それは教えていただくような形も、そういうルールになってございます。

ですので、今現在押上から亀有の間ができてない状況でございます。以前平成24年、平成25年のときに区がやったのも亀有から北でやっておりますので、そういったものについては新規にやる。あるいは、併せて、全体としても、情報を更新した上で内容を確認していこうというものでございます。

○吉田こうじ委員 分かりました。

足立区の一番東側を通る多分路線ということで、20年後、30年後を見据えての、やっぱり今の我々としてのこれは責任持って、後世にやっていかなきゃならない事業だと思うんですけども、具体的に例えば費用対効果を上げていくには、例えば街に大勢の方に住んでいただくとか、逆に費用の面でも、大きく費用を下げられるような技術が開発されるとか、いろいろ時代によってどんどん変わっていくものだと思うんですけども、一説によると、つくばエクスプレスとか日暮里・舎人ライナーの費用便益比、費用対効果というのはそんなに高くはなかったというふうに、当時は聞いてたんですけども、今はとんでもない、多分1をはるかに超えるような効果が出る。

逆に、鉄道を通せば人が集まる、お店が集まる、会社が集まるというのが、やはりこれまでの歴史だと思いますので、その辺は、足立区として今何ができるのかというのを、足立区はエリアデザインもありますけれども、ちょうどエリアデザインに掛かっている地区ではないんですけども、まちづくりという部分でも、ここは進めていかな

きゃならないことになってくるのではないかなと思うんですけども。この辺の認識はいかがでしょうか。

○工藤副区長 メトロセブンの総会のときに、早稲田の森本先生の講義があったと思います。多分今度地下鉄8号線のときも、その先生に講演いただくんですけども、正にその方がおっしゃってるのが、やっぱり地域産業と一緒に育てていくというお話ですので、非常に重要だと思います。その辺の話もまたお聞きして参考にしたいと思います。

○吉田こうじ委員 是非よろしくお願いします。

それから25ページ、チョイソコ×せんじゅ協賛金のお話で、さっきいろいろ交通対策担当部長からも御説明あったんですけども、これチョイソコ×せんじゅのタクシーは、マグネットシートとかは貼られてないんでしょうか。

○交通対策担当部長 車外にマグネットは付けております、チョイソコ×せんじゅのマークは。

○吉田こうじ委員 車内、車外ではなくて車内。車の外、外には付いてるということですかね。車外ですよ、よかった。車内に付けてもね。

外側に付けるマグネットシート、これ花畑ぐるりんもそうなのですけども、あれを例えば付いたり外したりというのは当然やられてると思うので、あれを協賛してる会社さんの名前を大きく、協賛していただければ、これも付けますといって、ばんって、こう、チョイソコ×せんじゅ、下に、例えば吉田工業とかですね、ばんっと、ないですよ、そんな会社、ばんっとそういうのを貼っていただくとか、なかなかそれだけを付けた貼ったりというのはなかなか大変かと思うんですけども、いろいろ工夫の仕方もあると思うんで、花畑ぐるりんなんかも含めて、お金集められるように、その辺はちょっと、商売商売、ちょっと考えていただいて、進めていただければと思います。これ要望で結構です。

それから、ぐるりんなのですけども、今回、

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

先ほど少し御説明あった、一周が少し長いので短くしていこうというお話が今進んでいるということなのですが、やはりそういう意見というのは、今回どっから出てきた御意見なのでしょう。

○交通対策担当部長　こちらについては、地元の協議会さんを通じて利用された方の声ということで、そういった御意見をいただいたところでございます。

○吉田こうじ委員　花畑ぐるりんの協議会の皆さん、本当にすごいきれいなLINEで、利用者さんに使っていただけるような情報提供なんかもしていただきながら、その場で御意見を伺えるようなグーグルフォームのあいうものをつくっていただいて、その場で御意見を伺うということをすごくいいなと思ったんですね。グーグルフォームを使うというのはすごくいい意見の聴取方法ではないかなと思ったんですけども、あの辺に関しては、一応運用は協議会さんということになってるんですけども、区の方も内容は承知されてるんでしょうか。

○交通対策担当部長　御報告もいただいております。私もちょっと入らせていただいておりますので。

○吉田こうじ委員　今回出していただいた資料が、ちょっと、ええっ、なんでというのものもあるんですよ。

例えば、花畑八丁目アパート行きなのに、その一つ手前の、保育所前で乗ってる方がいらっしゃったりとか、それから花畑八丁目から乗った方が、いろいろなところで降りられるんだらうけれども、花畑八丁目に全部が全部戻ってきてないような数値にも見えないこともない。これ、いろいろそれぞれの方の御都合で使っていただいているので、一言には言えないんですけども、どういう使われ方をしているかというのを、やっぱりきちっと把握していくというのは、ぶんぶん号なんかでは区の方はしっかりやっていただいていたもんですから、

その辺の知見も生かしながら、なかなかグーグルフォームを使い切れない高齢者の方が多いと思いますので、そういう方の御意見もちょっと伺えるようなことを考えていつていただきたいと思うんですけども。

具体的に、協議会さんと区と事業者さんで打合せしてる定期的な打合せというのはどのぐらいの頻度でやってらっしゃるんでしょうか。

○交通対策担当部長　打合せは、定期的にとということで、私がちょっと出てないんであれなんですけれども、2週間に1回とかそうしたところでやっていたりするのか、それ以外にも細かい打合せ等をさせていただいてると思います。

御意見につきましては、先ほどいろいろのお話の中で、地元の協議会さん、いろいろつくっていただいて、住区センターとかに箱を置いて、それでアンケートをいただくということで、回収もいただいているような状況でございますので、そういった御意見も参考にさせていただきながら、先ほどのやっぱり人数の違いはなぜ起きるのかとか、そういったところについても確認をしていきたいというふうに思います。

○吉田こうじ委員　スーパーも何か所かありますし、病院もクリニックも数知れずありますので、どういう使われ方をしているかというのがまた分かってくると、いろいろダイヤですとか、曜日ですとか、その辺も、月曜日だから多いとか金曜日だから多いというわけでもなさそうな雰囲気なので、それぞれの御都合、★★にも沿ってるのかもしれないんですけども、花畑八丁目の皆さんって、ぶんぶん号のときそうだったんですけども、平気で歩くんですね、歩ける方は。荷物がいっぱいときだけ交通機関を使うってやってらっしゃる方もいらっしゃるもんですから、どういう使い方をされているかというのをやっぱりしっかり把握する意味では、あと、それから乗ってらっしゃる方々って、乗りながら運転士さんとお話されたりするこ

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

とも多いと思うので、運転士さんも、事業者さんも結構そういう情報を持ってらっしゃると思うんです。その辺もしっかりと聞けるような形で、協議会さんにお任せしないで、区の方も是非、お任せはしてないとは思いますが、区の方も是非積極的に、3者で進めていくという、そういう意味では、運転士さんの声なんかもしっかりと聞き取れるような仕組みも少し考えていただきたいなと思うんですけれども、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 そうですね、いろいろなところでのやっぱり御意見、協議会もそうですし、タクシーの事業者さんの方もそうですし、今おっしゃっていただいた運転士さん、特にそうしたところでいろいろな情報を持っていらっしゃると思いますので、そういったところは是非聞きながら進めさせていただきます。

○しぶや竜一委員長 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。



○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。

小泉委員。

○小泉ひろし委員 日暮里・舎人ライナーの混雑とも関係あるんですが、日暮里・舎人ライナー沿線沿いには区営駐輪場がございまして、民間もありますけれども、長い距離ですけれども、特に混雑してる地域、沿線からかなり奥まったところにも集合住宅だとか高層マンションが随分できて関係で、自転車で駐輪、日暮里・舎人ライナーの最寄りの駅に駐輪して利用されてる方が結構多いと思うんですが、これまでも、一時利用と月ぎめ定期利用とあって、待機が多いところについてはいろいろ対応してくれたと思うんですが、つい最近、現状というか、特別混雑してるとか待機が多いと

か、その辺ございますでしょうか。

○交通対策担当部長 特に扇大橋ですとか、あとちょっと上の方ですと西新井大師の西辺りとかはやっぱり利用が多い状況でございます。

○小泉ひろし委員 例えば、つい昨日だか今日だかですけれども、高野駅東のところには区営駐輪場あるわけです。だけれども、扇大橋に向かって、もうすぐ見える位置のところに民間のパーキングがオープンしました。もうのぼり旗ですね。そこは、農地が、区民農園、今度開設するたしか予定地の、歩道に近い側だけを駐輪場にしたりになってまして。

そこで感じたのは、私はそこをよく見たんですが、24時間100円ということで、無人で、売りにしてんのかと思うんですね。片や高野駅東は120円。ほかも、そうではない、一時利用そうではないかと思うんですよ。西新井駅のタイムズかなんかに関しても、確かに今120円になってますけれども、場所さえあれば、民間は需要があると見て、無人化で100円でもやってくると判断したからそういうものを取り組んだんだと思うんですが、この辺民間駐輪場の動きとかも含めて、区は今現状高くても立地がいいとこでやるから成り立つのか。人も配置してんでしょうけれども、この辺の動きというのは注視していく必要があるかなというふうに思うんですがいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 今やっぱり駅ごとで不足しているところについては、民中の補助についての対象のエリアにもしております。そういった中では、区の駐輪場も委託管理していただいておりますので、そういった事業者さんそれぞれのところにも、かなり情報あるところから我々も伺うことがございますので、そうした情報あるところについては、民中補助使いませんかとか、そういったことも逆にアプローチもさせていただいております。

更にやっぱり、そういった今小泉委員おっしゃ

- 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。

っていただいたようなところで、スペースができたので使う、できるというようなところがあれば、区の方も気が付けば、アプローチしていきたいというのは考えております。

○小泉ひろし委員 日暮里・舎人ライナー開業してから、区営駐輪場、場所がないということで、無理して、ちょっと離れてても土地借りたりして、要は利用者のために取り組んできたわけですから、もう探してもないよということで、扇大橋なんか高架下を利用してるわけですね。そういう中にあっても、民間がそれだけ努力したり探したりして、むしろ利便性も考えたりして、利用者も多いんで、無人で100円なんていうことを今やり始めているわけで、駅に近い方、値段は高いかもしれないけれども、駅により近い方がいいという考えもあるんでしょうけれども、その辺、やはり、また実態を、日暮里・舎人ライナー見沼代からすごく長いわけですが、そういうところも、もう1回現状をちょっと調べて、機会があったら調べていただきたいというふうに思います。要望です。

○しづや竜一委員長 他にございますか。

○山中ちえ子委員 先ほどいろいろな委員からの議論を聞いていて、私やっぱり必要だなんて思うのは、全体を網羅したデマンド、AIを使っているものもそうなのですが、デマンドが必要なわけではないかなって。補助金の体系を見ていると、かなりの多額のデマンドAIや、そして環境に配慮した車両だったりといったところで、補助金のメニューがあったりするんですね。でも、これ一つ一つの地域内交通サポート制度の中で、一つ一つの地域がやっていくということで、補助金が出るものでもないのかなって。これが、前からの議論で、既存バス事業者がやっぱり疲弊してしまうことになりかねないから、それはできないんですよというような答弁をずっとされますけれども、でしたら、やはり駅のないような空白地域、そういった

ところを網羅した、やっぱり全体を、やっぱり網羅したデマンドというのを考えた方がいいんじゃないかなと。それも、やはり高齢者は先ほどらいあったように、やっぱりスマホはなかなか使いこなせないという中で、予約がネックなのですよって、常東地域なんかからは報告を受けてますけれども、そういったところでは、きちんとステーションを足立区役所内でもちゃんとつくって、電話を受ける体制をしっかりと取るといったことだったり求められるなと思いました。

それで、やっぱり、そういったことを考える中で、やはり地域内交通サポート制度って、やっぱり地域内だから駅にアクセスできないし、やっぱり日常の買物の支援とかということにとどまっているわけなので、既存バス事業者の停留所に行けるための地域内交通サポート制度の役割も一つ大きくあるではないですか。要するに、花畑八丁目の方からはないから、花畑団地まで、花畑団地区民事務所まで来れば、駅まで行くバス路線があるわけですね。だから、そこにアクセスできる人が出てくると、慳ノ木公園のところではかなり行列になって駅まで行く。六町だったかな、あそこは、六町や竹ノ塚に行く、駅、駅への路線に乗り換える方が多かったりといったことが見受けられます。こういったことも、既存バス事業者さんを助けてるという役割もあるわけですね。小さいからこそ。

だから、やっぱり地域内交通サポート制度を使った検証実験にしっかりと、補助的な役割にしたって、区の財政支援にしたって、しっかりと重く対応するべきだと思いますけれども、その辺は、ちょっと2点聞いてしまってますけれども、大丈夫ですか。すみません。

○交通対策担当部長 そうですね、今、実証実験を地区でそれぞれでやらせていただいておりますけれども、皆さん方からもお話をいただくのは、この先、ずっとこの形でやっていくのかというよ

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

うな話があります。たくさんの違う形がまた地区ごとに出てくるのかというようなことを考えると、ある程度、足立区内での、例えばデマンドだったらこういう形ですよねと、定時定路線だったらこういう形で進めるといいですよというような形を、モデルをつくっていく必要があるのかなとは思っています。

そうした意味でも、今2地区やらせていただいているようなのが先行事例になってくるというふうには考えておりますので、そういったものをしっかり検証しながら、他の困ってる区内のところに広げていく場合にどういうふうな形で進められるかということは、我々としてもしっかり準備をしていきたいと考えております。

○しづや竜一委員長 山中委員。

山中委員、その他ですので、簡明にお願いします。

○山中ちえ子委員 はい。その他です、その他です。

○しづや竜一委員長 簡明をお願いします。

○山中ちえ子委員 はい、分かりました。

先ほども人材不足というところへの取組の報告もあったんですけども、委員の意見として、やはり財政支援が、このはるかぜかな。これは、はるかぜの存続維持路線の事業ではなくて、全然違うところの話で、活性化協議会の中の報告の意見のところですけども、これは財政支援が活用しにくいというような意見なんかも出てるんですね。なので、こういったところも、もうちょっと使いやすいものにしていくとかとていうことが求められているんだというのがよく分かるんです。なので、かゆいところに手が届くではないですけども、それぞれ既存バス事業とはるかぜと、それから鹿浜エリアの区取組のデマンド、それから地域内交通サポート制度を使った常東地域のA I デマンド、それから花畑の定時定路線といった、いろいろなタイプがありますけれども、公正公平に、いろいろかゆいところに届くような支援をし

てほしいと。そういったところからでも、交通計画、足立区地域公共交通の中の位置付けの中で、きちんと地域内交通の制度の中でやってる検証実験の路線についても、この取組の中に入れていくということをやっているものの、先ほど話した停留所のバス停の環境改善というところなんかは、地域内交通のサポート制度を使った地域交通には対象になってないと思うんですね。だから、今、地域内交通のサポート制度を使った事業でも、こういった交通計画の位置付けた進捗状況の中にある、目標としている。

○しづや竜一委員長 山中委員、先ほども申しましたけれども、簡明に、午後委員会があるので。

○山中ちえ子委員 はい、分かりました。

バス停の環境改善もちゃんと入れてほしいということです。入れていただけたらと思いますけれども、どうでしょうか。

○都市建設部長 先ほども御答弁、報告事項にありましたとおり、地域公共交通計画に基づいて、確実に進めてまいります。

○しづや竜一委員長 以上で、総合交通対策調査特別委員会を閉会といたします。

午後零時19分閉会