

- 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10月14日

総合交通対策調査特別委員会

速 報 版

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

午前9時59分開会

○しづや竜一委員長 それでは、これより総合交通
対策調査特別委員会を開会いたします。

————— ◇ —————

○しづや竜一委員長 まず初めに、記録署名員の指
名を行います。山中委員、中島委員、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。

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

○交通対策担当部長 おはようございます。それで
は、報告資料の10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に向けた取
組状況についてでございます。

1番のところでバス事業者との覚書及び協定書
の締結についてで、日立自動車と実証期間中の基
本的な連携事項についての覚書、それから実証実
験ルート検討に関する協定を締結いたしました。

覚書につきましては、13ページから16ペー
ジを御確認ください。自動運転のルートの検討に
ついての協定書については、17ページから20
ページに載せさせていただいております。御確認
をお願いいたします。

ルートの検討につきましては、先般の9月の補
正で860万円ということで認めていただきました
ので、9月25日付で協定も締結をさせていた

だいているところでございます。

2番でございます。先進事例視察の結果報告に
ついてでございます。こちら、11ページに写真
もあるのですが、江東区と八王子市につい
て視察をさせていただきました。

(1) のところで11ページ、新木場から海の
森公園へのルートで実施されているものについて
確認しております。こちら日立自動車が運行をや
っているというところでございます。非常
にスムーズな運行であったということでございま
す。

下の方、(2) 番でございますけれども、高尾
駅のところで高尾台住宅とつながるルートという
ことで、八王子市で実施されているものについて
確認してまいりました。12ページを御確認くだ
さい。

視察は8月28日に行ったのですが、坂
道の途中で駐車車両等がある場合に少しスムー
ズさを欠くような部分が確認されたということでご
ざいますが、片仮名のエのところで、八王子にお
ける通年運行ということですが、現在、8
月23日から31日については、東京都の都市整
備局で実施しておったのですが、12月か
らその同じ場所を八王子市が引き続いて通年運
行するということであったのですが、私ど
もが視察をさせていただいた翌日8月29日に、
新聞報道等もございましたけれども、事故が発生
したということでございます。こちらにつきまし
ては、その後確認しておりますけれども、今日時
点ではまだ検証とか終了していないというような
状況でございます。

今後でございますけれども、引き続き状況を確認
させていただくとともに、足立区としましては、
令和8年度の後半になるのですが、実証実
験をスタートできるように運行ルートの検討を進
めてまいりますというものでございます。

お進みいただいて21ページをお願いいたしま

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

す。

はるかぜ路線維持事業に係る取組状況についてでございます。

こちらにつきましては、はるかぜの事業者、新日本観光と日立自動車の2社、全部で7路線について一緒に協働事業を実施させていただいているところでございますけれども、それ以外で、1番のところでコミュニティバスの新規参入の可能性についてということで、アンケート等を実施させていただきました。こちら杉本委員から、以前、御依頼のあった内容でございます。

2社について確認をさせていただいたのですが、なかなかやっぱり運転手不足というのは同じような状況であるということ、それから足立区以外のところの事業者でしたので、拠点になる場所がないということで難しいといったような状況が回答としていただきました。引き続き、これにつきましては確認を進めていきたいと考えております。

2番でございます。はるかぜ協働事業路線の運行ダイヤの最適化ということでございます。こちら以前にも報告をさせていただいているところでございますけれども、11月、12月に向けてダイヤ改正を進めたいということで準備を進めております。最適化の条件として幾つか並べさせていただいているような内容について、この内容を条件として今ダイヤについて検討を進めているような状況でございます。最終的に新日本観光が先になるのですけれども、日立自動車についても12月を目途にダイヤ改正を目指していきたいと考えているところでございます。

25ページをお願いいたします。

今後の地域内交通導入サポート制度の進め方についてでございます。こちら、サポート制度の方の課題等の確認でございます。

1番で実証実験期間についてでございます。花畑地区、常東地区と、サポート制度で進めさせて

いただいておりますけれども、いろいろと課題が出てきたということで、課題のところで(1)

(2) (3) ということで書かせていただいているような状況でございます。特に運行事業者が運行に慣れるまでであったりとか、協議の期間が必要であったり、協議には改定する場合の期間も必要になるということで、今6か月でやらせていただいているのですけれども、これは12か月までは法律的にも大丈夫なので、そこの範囲でやらせていただくように改定をしていこうと考えているところでございます。

26ページの方でございます。

もう一つ、無償運送のボランティアの輸送です、特に、の補助項目についてということで、国の制度改定についてということで、表の方を記載させていただいております。法律が変わったわけではないのですけれども、これまでボランティア輸送ということでは、ボランティアの運転手に運転に係る経費を支払うことについてはタブーであったという状況でございました。これにつきまして、今年4月に国から出された手引の中で、その部分も認めますということで掲載が出ておりました。区の方もそこを確認しましたので、区のサポート制度の内容についても改定させていただくことを予定しております。

27ページをお願いいたします。

常東地区の「チョイソコ×せんじゅ」の利用状況等についてでございます。

8月5日から実証実験をスタートしております。1番のところで、8月31日の時点でございますけれども、471名の登録がございました。本日現在では550名をちょっと超えているような状況でございます。

登録の内訳ですけれども、やはり70代、80代とそれ以下の方々がほぼ半分半分のような状況でございます。

それから下の方です。8月の1日ごとの利用状

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

況を記載させていただいているところがございます。

お進みいただいて28ページのところで、利用者でどの辺が多いのかということで、地図の中に赤い丸で記しているような、やっぱり北千住の駅から遠いところの地域の方々が少し多いような状況でございます。

3番でございます。

運行曜日の追加ということで、要望等もいただいておりますので、今現在、火曜日と木曜日ですけれども、水曜日を合わせて週3日ということで11月から運行したいと考えております。

それから(2)のところで、乗降スポットにつきましても44か所だったのですけれども、11か所を追加ということでやらせていただきたいと考えております。

4番、継続運行基準の基本的な考え方についてということで、これまでも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、改めて確認の意味で29ページの方に図式を書かせていただいております。区の負担する部分として運行に掛かる費用という主にドライバー経費です、そうしたもののということで、1人1件を運ぶのに1,500円ぐらい、おおむねの金額ということで掲げさせていただいております。

(2)でチョイソコにおける継続運航の目安ということで表を付けさせていただいております。先ほどの8月の1日の平均が15件でございました。これを同じように運行経費ということで割り返してみますと、2,300円ぐらいということなので、チョイソコ×せんじゅの場合には22件ぐらいの利用があれば、おおむねの数字になるのかなというところがございます。

今後のスケジュールでございます。

アンケート等も実施させていただきます。また、チョイソコ×せんじゅにつきましては協賛金の募集についても考えておりますので、開始できる

よう準備を進めてまいります。

それから後ろの方は資料を付けさせていただいております。

32ページにお進みください。

花畑地区「花畑ぐるりん」実証実験開始に向けた取組状況についてでございます。

1番、花畑地区の運行計画についてでございます。以前にも御案内のとおりでございますけれども、10月20日からスタートを予定しているところでございます。最初の段階では週3日ということでスタートでございます。

33ページの実証実験開始に向けた取組ということで、9月17日と10月3日に試走会を実施させていただきました。試走会で主な意見等は記載のとおりでございます。

下の方でございますけれども、地域内の交通ニュース発行、運行ルートですとか、運行ダイヤ等の記載した地域内交通のニュース2号を発行しております。それから運行マップも配布させていただいているようなところでございます。

(3)で、説明会も実施させていただきました。先週の金曜日、土曜日で実施させていただいたところでございます。

最後3番で、今後のスケジュールでございますけれども、始まって早速ではあるのですけれども、利用者のアンケートを実施して、それから2月には運行ダイヤも週3日だったのを週4日の1台運行というような形で変えてやってみようということで取組を進めさせていただくところでございます。

私からの御説明、以上でございます。よろしく願いいたします。

○しづや竜一委員長 それでは質疑に入ります。

何か質疑はありますか。

白石委員。

○白石正輝委員 議会で全会派の御賛成をいただいて議会決議をしたわけですね。そのことについて

- 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。

は前回の委員会でも話しましたが、やるのが遅すぎる。もっと早く実現なら実現の方向に向けて、議会の意思をちゃんと尊重してほしいということを言っておきましたけれども、今の説明を聞いていると努力してはいるなとは思いますが、例えば花畑地区の花畑ぐるりんの実証実験開始ということですよ。それ何か条件があるのですか。本運行にするための条件という何かあるのですか。

○交通対策担当部長 先ほどチョイソコ×せんじゅの例を出させていただいたのですが、お1人1件を運ぶのに運行の経費としておおむね1,500円ぐらいを目安ということになります。こちらについては花畑の場合も同じような形で考えているところですので、花畑の場合は1台で運行した場合には1日20人から30人ぐらいの間、2台で運行の場合には倍のような形になる状況でございます。

○白石正輝委員 ブンブン号についても、最初皆さん方は収益率が80%以上と85%以上とか言っていたのですが、これは絶対できないということで、議会側で要求して25%かな、にさせてもらったのですが、それも結局クリアできなかったのでもめたのですね。今回そういうことはないですか。今、地元と話し合った話の中でそういう話は出ないですか。

○交通対策担当部長 白石委員おっしゃるとおりですけれども、ブンブン号のときの反省をというお話でもございます。そこからスタートしているような状況でもございます。その中では、必要な方というのは必ずいらっしゃる。そういった方に利用していただかなければいけない交通について、このやり方がうまくいかないのであればもう少しやり方を変えてとか、運行手法も変えながら、これは継続していく中でやらせていただければと考えております。

○白石正輝委員 最後に、もしこの実証実験がうまくいかなかったとしても新しい方法を考えるとい

うことですね。

○交通対策担当部長 これから始まるころではあるのですが、その実験をやる中で、継続していく中で切り替えるのだったら次の準備をさせていただきます。

○山中ちえ子委員 花畑の地域交通、花畑ぐるりんの件で質疑も今ありましたけれども、その関連でもあるわけですが、先ほど運行条件はという質問に対して、答弁では1人1,500円を目指すということをおっしゃっていたのですが、やはり採算重視ではなくて、人々の移動、外出を保障する立場でといった決議が出されたという中では、採算とは言わなくなったけれども、利用上限額というのをつくったということではまだまだ同じなのかなと思うのですね。やっぱり検証には失敗というようなこととかはないのかなと。

そういう考え方を重視するということになってしまうと、やはり自由な発想で自由な検証だったりできない。

実はこの間のブンブン号の検証では、やはり採算しか見ていなかったわけですよ。あれで車両の形をどうするのかとか、路線はどうしようかといった細かな検証がされていれば、全く最後、廃止にしようということとはなかったわけですから。なので、やっぱり採算とは言わなくなったものの、こういった上限額を設定して厳しくそれで抑え込んでいくといったことは、また更に発展して、そうではない、もっと住民側の要望だったり、寄り添った内容にしていかなければいけない、こういった発展が今望まれるのかなと思っているのですね。

私、今日質問したいのは、決算議会でも質問させていただいて、準備の段階で周知や意見交流会をする、そういったチラシなどに掛かるお金だったり、それから試走会、今回試走会の報告がありましたけれども、この試走会は初めやりたっていた協議会に対して、区は予算があまり厳し

- 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。

いものですからどうでしょうねといった多少後ろ向きな態度をしたと思うのですね。でもやっぱりこれ必要なのだということでやったと。区もやりましょうということに最後はなってやったわけですが、こういった経緯があるわけです。なので、準備やこの検証実験をよくしていこうという主人公である協議会が言った内容は大きく柔軟に認めていってほしいと、そういう立場に立ってほしい。

先ほどのことで言うと、また本格運行になるための検証は上限の予算でどれだけできるかみたいなことだけをはかるものになってしまうと思うのです。そういったことを踏まえてどういう立場で、また工夫ですね。協議会が主人公だ、地域が主人公の地域交通の検証をどういう構えでやろうと、ブンブン号のときは違ってこういう態度で臨むのだといったところをお話したいと思っています。

○交通対策担当部 バンバン号のときは当時、地元の町自連の会長方々に特に一緒にやっていただいた状況でございます。そこと区とが一緒にやったというような状況でございます。

今回、地元の協議会ということで立ち上げていただいて、そことタクシーの事業者と足立区と三者で実施していくというような内容でございます。区はサポートするという形の立て付けでもやらせていただくところでは、委員からも以前にもお話があったかと思うのですが、そこをしっかりと支援していくような形が取れないとなかなか実証実験進まないのかなと考えております。

その中では、費用につきまして若干行き違い等があったところの部分については私も申し訳なく思っているところではございますけれども、目標についてはある程度一つやっぱり掲げておく必要があるのかなと考えております。それはやっぱり他の地域で待たれている方々もいらっしゃるし、どう進むのかなということを見ていくためにも必

要になってくるかなと思いますので、その目標ありきではないですけれども、そうした中で進めていく、中でやっぱり物価高騰等について変えていくべきは変えていくことにもなると思うのですが、まずはそういう形で進めさせていただきたいと考えております。

○山中ちえ子委員 今答弁があったように、質問に答えてくれないというところから見ても、やっぱり態度が、態度というか姿勢がまだ発展してないかと私、思わざるを得ないですね。

私が質問したのは、協議会、地域が主人公だということで乗車率を上げていこうという取組、みんなに知ってもらって、知ってもらった上で意見交流会をやったというような手間ですね。常東地区とは違って手弁当でやっている、そこを認めて、そしてそこを保障していく立場に立ってほしいと。だから検証実験の予算にそこを食い込んでいくから、後で予算なくなっちゃいますよみたいな対応をしないでほしいと言っているのですよ。そのためにどうするか。

○交通対策担当部長 いろいろなことをやっぱりやっていく中で出てくる課題というのは非常にあるのかなと思っております。そこでやっぱり費用が掛かってくる部分も当然あるわけですので、そこについてはやっぱり確認しながら進めさせていただいて、これまでもそういう形でできたところではあるのですが、十分に余裕を持って対応できるような形での予算準備等もこれからはさせていただきたいと考えておりますので、これはまた議会にも御相談させていただく内容になるかとは思いますが、そういった方針で進めたいとは考えております。

○山中ちえ子委員 是非、それ具体的に示していただきたいと思います。

こないだ試走会をやった中でいろいろと問題点なんかが出たと思うのですが、例えばシートベルトが壊れてたりする部分があったりと

- 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。

か、高齢者の土踏まずの分ぐらいまでしか踏み込めないようなステップだったり、そこが危険ではないかとか、いろいろあったと思うのですが、その辺のことではどう対応するのかということをお聞きしたいのと、これが1点と、あと町会・自治会がブンブン号が終わったという段階のときに求めた要望書には、また公共バスを通してほしいといった文言が入ってたものですから、だから定時定路線に花畑はなったわけですが、こういった中で、セレナの7人乗り、実質6人しか乗れないわけですが、これだと停留所によっては乗れない人があふれてしまうのではないかと、こういった問題がずっと指摘されてきました。そのための用意をする車両については、リースもあり得るといった答弁もおっしゃっていましたが、協議会に対してもそうやる部分もあるのかなということも応答してたと思うんですね。その辺はどうなったのか、この2点お願いします。

○交通対策担当部長 順番になるのですが、一番最初のところから、車のシートベルトが少し心配だというようなお話がありまして、これ事業者の方に確認をさせていただいております。しっかり差したものがうまく抜けづらいというような、その辺りの点検をしてもらうところでございます。

ステップの問題については、実際に利用されている車両を使わせていただくということなので、標準の状況でございます。下からドアを開けたときにスライドで出てくるとかという形の福祉系の車両によくあるかと思うのですが、そうした状況にはなってございません。これは今後の課題ということで考えております。

それからバスを走らせてほしいということにつきましては、あのエリアですとやっぱり東武バスかなと思うのですが、その件につきましては届けさせていたいただきたいと思っております。

6人乗りでは少し不足しているのではないかとということについて、車両についてはリースなかな

か今難しい状況はやっぱり、確認をしているのですが、すけれども、あるということで、少し時間が掛かってでも早い段階から準備をしていくような形で区の方も考えていきたいと思っております。

○山中ちえ子委員 今言った6人乗りのセレナではなく、リース車両でといったことはずっとリースの方を検討しているのですよといった対応を協議会にもしてると思うのですが、いつ空のか、いつ借りられるのかといったことが全く様子が伝わってこないまま解決が図れない事態になっているというのが実態ですね。それについて、こうなりましたよとか、リースの予約状況はこうですとか、そういうことを一切対してこなかったわけですね。なので、そこは誠実にやっていただきたいというところですけれども。

そういった中で、それが予約できるまでは今の6人乗りの車両なわけですが、ずっとこの間の説明会でも多く上がってきた意見の中で、乗り切れなかったときにどうするのかといったことが出ていると。

区も協議会とダイヤを調整して、前半の部分では2人対応にするということと、9時台と14時台は15分後に出るとしてくださったんですね。でもこれ、アンケートの結果でも何でもないので見誤る可能性もあると。そういった場合にどうするのかといったことが出ているのですね。

なので、やはり初めが大切だと思うのです。乗り控えというのを防がなくちゃいけない。やっぱりこの地域交通に親しみを持っていて、そして乗り切れなかったよという声も寄せてもらわなきゃいけないわけですが、乗れなかった、もう駄目だなんて諦めちゃって、乗り控えだけが悪循環でいて乗る人が少なくなっちゃうということにもなりかねないですね。その辺はどう対応いたしますか。

○交通対策担当部長 こちらにつきましても、運行の事業者と相談をさせていただきました。ワンボ

- 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。

ックスで最初の段階では2台運行ですか、そうした形になるのですけれども、今、山中委員もおっしゃっていただいたように、最初の段階が特にやはり混乱するのかなということもございますので、その段階でのやっぱり乗り切れなかった方々に対応するため、もう1台、もう1人運転手を準備して待機する、あるいはやり方いろいろあるのかなと思うのですけれども、そういった形を基本に検討させていただいている状況でございます。

○山中ちえ子委員　そういうこと言えば、先ほど言ったように1人体制なら1日20人から30人、2人体制の交通で検証した場合は1日30人から40人でしたっけ乗らなくちゃならないというようなことを言っている限り、本当に大変なことになってしまうと思うのですね。

そういう問題がありながら、一方でやっぱり事業者とのやり取りが協議会でできてない。だから三者連携が基本だという制度の立て付けにかなってないですよ。なので、やっぱり運転手大変だろうなという思いがあるということもあるのです。1人で対応しなきゃいけないからですね。ステップが必要な人には台を出してあげたり、100円乗車料金をもらってポケットに入れるのかといったら、ポケットに入れちゃって、その後大丈夫かなとか、やっぱりいろいろなとっさの判断で何かやらなくてはいけないとか、電話しなきゃいけないとかあると思うのですね、本部に。そういうこと例えば1人体制というのもすぐ限界があるのかなと。交通事業者のキングタクシー、大変なのじゃないかと、そういう心配もしているのです。

なので、やっぱり三者協議を誠実にやってこなかった責任というのは大きいと思うのですね。これから変わってほしいのですけれども、どうでしょう。

○交通対策担当部長　御意見についてはタクシーの事業者もよく理解いただいているところでございますので、そうした中でどういった対応が取れる

のかということで確認をいただいているところでございます。そういう意味で御懸念の部分あるかと思うのですけれども、できる限り対応いただくということで考えております。

また、車両がたくさん乗れる形に改善できれば、少し変わってくるかなとは思っているのですけれども、今すぐにはなかなか難しい状況でございますので、まずはそうした中で人的な対応でやらせていただければと考えております。

○山中ちえ子委員　そうやってやり過ぎちゃうのすよ、いつも。いつもそうなのですね。だから、しっかりやっぱり地域が主人公ということ言えば、地域の意見を聞いてやるもの。だから、意見をちゃんと反映できるように誠実に対応するという心持ちになっていただきたいと思うのですね。

この間の説明会では様々な意見が出て、先ほど言ったことがほとんどだったわけですが、補助員と大切さというの也被われたのですよ。補助員がいるといいのではないかと。それから100円をポッケに入れちゃって、そのまま、やはりこの間の試走会でもちょっと高齢の運転手だったということで心配もあるのですけれども、回数券の発行というのをも求めてたのです、大分。その辺を対応してくれているのかということは懸念事項です。

時間がないのもう一つ、椅子と休憩ができる、要するに乗り切れなかったら1時間待たなきゃいけないのです。1時間。そして停留所は駅に行く停留所、東武バス事業者の経営を守るためにその停留所に行く人も増やそうというのが一つあるわけですね、この地域交通は。だから既存事業者を傷つけない経営を、だからそのために何ができるかといったら、やっぱり東武バスの停留所にアクセスできるようにしようというのが一つコンセプトでした。

そういうことを言えば、やはり待つときの環境を整えるというのはとても大切だなと。町会・自

- 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。

治会長なんかの意見からも出たように、やはり町会会館やそういった会館のところも停留所に近い状況にしていたわけなので、そこでの協力でベンチが作れないかとかありました。だから既存のバス事業者のベンチだとか、雨よけとか作るのは本当に大変だということは、幅員とかあるから、歩道の。でもやっぱり地域内交通だからできることはあると思っていて、その椅子の環境だったり、停留所の環境、こういったことも検証バスの予算に食い込まない形でしっかりと連携して、一部区が補助するとかというところは横出しでとか、そういった工夫ができればと思っております。その点の幾つか質問しちゃいましたけれども、答弁お願いします。

○交通対策担当部長 まず、料金の支払いのお話ですけれども、御意見をいただきまして、タクシー等の場合にはトレーに皆さんのお金を入れていただいたりとかで受け取るのかなと思うのですけれども、まずその形にした上でその受け取ったものをクリアな鍵の付いたボックスに入れるという形を取れないかということで今準備をしているところでございます。

既存のバス路線との乗り継ぎですか、そうしたことにつきましては、当然バスの利用にもなるのかもしれないですけれども、逆にぐるりんを利用される方も利便性が向上すると考えているところでございます。

最後、椅子の問題ですけれども、歩道上なかなか難しいところ、条件があるというお話ではあるのですけれども、今回の実証実験の中でも民有地のところで御協力いただいている部分もございす。そうしたところには積極的に区の方で椅子を準備して置かせていただけるようになるように、そこはやらせていただきたいと考えております。

○山中ちえ子委員 是非お願いします。よかったです、前向きな答弁で。

連携というところでは欠かせないのがこの検証

実験で、せっかく今回の決算で目玉だった脳活ラボが連携できないかといったことです。福祉部も座ってらっしゃいます。やはり外出することで介護予防になる、これはこないだのメトロセブンの先生もおっしゃってたことなのけれども、ここを事業評価に入れ込むべきだというような新しいフェーズになっています。この辺ですね。ポイントをちゃんと考える、まずは。要するに外出することによってあなたは頑張ってますよということですね。介護予防の点数がアップするということですね。それによって、例えばお買い物は何割引でできるとかというところに連動してもいいですし、福祉部の脳活ラボのポイントになってもいいわけですよ。これは真剣に考えないと先ほどの最初の議論にまた戻っちゃいますから、お願いします。

○交通対策担当部長 決算特別委員会のところでもクロスセクター効果ということでのお話があったかと思うのですけれども、そういう視点についてもしっかり取り入れていくことは必要だということで準備をさせていただきますので、なかなかどこまでできるかというのが難しいところなので、本当にその効果がそこに発揮できているかということはどうやったら見られるのか、幾つか文献も出ているようなので、職員に調査をさせておりますので、そういった中で確認をしていきたいと考えております。

○山中ちえ子委員 最後ですので大丈夫ですから、是非お願いします。

さっきも言ったように、国交省も同じことを言っているのですよ。だから要するに足立区内であっても地域によって違うと。高齢化率だって違うし地域の特徴があると。そのために一律の、さっき一律と言いましたよね。常東も同じ、花畑も同じの上限額を、指標をつくるのだということで、1日1,500円とおっしゃったけれども、そういう意味では、特徴に応じた指標をつくる、これは国交省が入った活性化協議会の中で話し合うべ

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

きだと国交省は言っているのですよ。でも活性化協議会の中でこういう議論できてないですね。この間の花畑の地域交通についての分科会でもされてなかったですね。参加する地域の人はあまりしゃべらないでくださいねというようなこともおっしゃって参加させるぐらいですから、だから、そういう機能がせつかく国交省の方来てくれたり、関東運輸局が来たりとかしているわけですね。大切な部分を大切な時間を使って来ている方々にかなうような活性化協議会にしていきたい。それはお願いして終わりです。

- 小泉ひろし委員 花畑ぐるりんについては20日からいよいよ実証実験ということで、運行開始になったら私もはるばる行きますので、乗りたいなと思っているのです。

ブンブン号が廃止になって、住民の方、いろいろ打合わせとか協議会があったときに何回か足を運び、皆さんとしては非常に期待されているのではないかなと思います。

しかしながら、地域によってはいろいろな事情も異なりますので確認のため質問させていただきますが、まず、地域内交通導入サポート制度の進め方のアンケートを取ったというのですが、要するに既存の2社に廃止路線の引継ぎの可能性はなしという、そういう結果になっていると思うのですが、はるかぜで廃止になったのは3路線ですよ。そこについてアンケートを取ったということだと思うのですが、片や協働運行とか事業としてやってるところがあるわけで、ここのアンケートの報告を見ますと、当たり前でしょうけれども、営業所がなくて、専用の車がなくて、運転手不足の中で、足立区の運行どうですかなんて言ったっていい返事来るわけないの分かってるわけですが、このアンケートを取る段階で足立区がほかで協働事業をやっているのが、予算とか、そういうこともおわせながらとか、そういう聞き方だと変わってくると思うのですが、

その辺いかがでしょう。

- 交通対策担当部長 記載が不十分で申し訳ございません。実は、区の方からの委託運行あるいはそれぞれの事業者の独立採算、両方で伺っております。いずれの場合もやっぱりここに書かれているような返事だったということなので、なかなか難しい状況。

小泉委員おっしゃっていただいたように、拠点となる営業所的なところ、運転手が休憩するような場所というのがないということについては、区の方でも十分協力できるのかなとは考えているところでございます。

- 小泉ひろし委員 状況変わってきますし、会社の経営の仕方も違うので、こういうことも含めて競合という部分ではできるところも出てくるかもしれないので情報を取っていただきたいと思います。

それと、国の制度改正について関連してですが、無償運送、施設等の送迎とかボランティアに対する補助項目、この考え方が運行を担う人件費も公共サービスの維持に必要不可欠として人件費充当を補助対象に含める方向に転換してということですが、運営の仕方によっても今後違うと思うのですが、無償でやるという、ぐるりんについては100円ですけれども、ボランティアの力において無償でやるということも視野に入れたときに、国の方もこういう方針を変えてきたわけですから今後詰めると思うのですが、サポート制度の改定の検討というものについては、この辺どのように進めていこうとしているのですか。その辺を伺います。

- 交通対策担当部長 現行の区の方のサポート制度の手引の中でもこの辺りについても運行の仕方ということで紹介をさせていただいております。ただし書きのような形で、そこの中では運転手の経費については払えないというような記載になっているのですが、今回やっぱり地域の輸送資

- 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。

源を総動員するというような話の中で、一部ではライドシェアも大分認められているような状況の中ですので、国としても今までと法律が変わったわけではないですけれども、運用の仕方としてそういうところも進めていく必要があると考えたのだと思います。区の方もその辺りについてはしっかり周知をさせていただきたいと考えています。

○小泉ひろし委員 花畑ぐるりんだとか、千住の方と、また、入谷・鹿浜というものが進んできているのですけれども、はるかぜ10号なんかもそうです。足立区の西側地域、特に南西地域の、ここについては私たちも常に質問を受けたり、どうなのと言われているのですよね。こういう国の制度改革も含めてサポート制度、これから検討しようということですが、地域の方にはこれからどういうスタンスで臨んでいこうとしているのでしょうか。

○交通対策担当部長 運行形態ですか、そうしたものを選択する際に、きちんとそこのところも御理解いただいた上で進められればと思っております。例えば葛飾でグリスロを運行しているのですけれども、それやはりボランティアの方が運行しているというところですが、今までは運転手の経費というのは葛飾区から出せなかったのですけれども、そこは見直しをするというような話を聞いておりますので、そういった形になれば具体的にやっぱり運行を支援する人たちの力にもなるのかなということで、そういうところもしっかり伝えられればと思います。

○小泉ひろし委員 最後です。

扇大橋とかあの辺からの西新井や区役所方面というのは本当に不便で、皆さんもやっぱり話題になるのはボランティアがおおむね5名ぐらい運行管理に関われる人がいれば何とかなるという中で、その5名ぐらいを集めるに苦労しているというか、そういう状況ですよね。そういう中で国の方針も変わってきたことだし、この辺是非とも進んで

いけるようにしっかりと力入れてほしいのですけれども、どうでしょう、決意で。

○交通対策担当部長 今は営業運転の許可を持っているタクシー事業者とかそうしたところに運行を委託するような形でしかできない状況ではあるのですけれども、こうしたボランティア輸送についても認められてくるということであれば、それをミックスするような形もあり得るのかなということもございますので、そういったこともしっかり検討しながら対応していきたいと考えております。

○しぶや竜一委員長 他に質疑ございますか。

○中島こういちろう委員 私から、では先にチョイソコ×せんじゅのところから質問をさせていただきます。

継続の目安が1人当たり約1,505円ということで御記載をいただいています。少しずつ登録人数も増えてきているという状況だとは思いますが、こういったような交通手段、知られているかというところと利用されるかというこの二つが私はポイントなのかなと考えています。リピートと新規の方の比率みたいなところ、これはどう足立区としてはまず捉えられて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、資料として皆様にお見せする内容のものがまだ整っていないのであれですが、私、見させていただいている中では、やはり病院とかで非常にリピートで何回も使ってらっしゃる方というのが、固定のお客さんというのですか、約半分ぐらいはそうした方がいらっしゃるなというのを感じております。

○中島こういちろう委員 となると、8月の実績が15件、継続の目安が22件ということでいくと、リピートの方が約半分だとすると7.5件ですね。でいくと、リピートの方を増やすというのも施策の一つですし、リピートの方だけではなかなか足りない差分の7件というのを埋めるのは難しいということを考えると、具体的にリピートの方

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

が何人いて、具体的に新規の方が何人つくる、こういうような細かい数字のところまでもっていないと、なかなかこの目標に達することが難しいのではな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 8月のところでは、少し資料の方にも初日、2日目等は19件とかという少し多かったところがあるのですけれども、実際9月に入ったところで一番多かった日は28件という日もございました。午前中4時間、午後2時間の中でも、ある程度それでも更にまだ入る余地があるような状況でございますので、そうしたところを増やしていくということについては、中島委員おっしゃっていただいたように、リピーターの方にもそうですし、新規の方にも特に周知をしっかりとやらせていただければと思いますので、数字についても確認してまいります。

○中島こういちろう委員 是非お願いします。数字についての確認とよりかは目標をしっかりと持っていていただくというところの話を今させていただいています。なので、そうすると具体的に今550名の、今日現在登録があるということですが、新規の登録者数を100人増やさなければいけない、若しくはリピーターの方をあと50%増やさなければいけない、そういった数値が出ると、打つ施策、取り組む内容というのは変わってくると思いますので、そこを一度まずこのチョイソコ×せんじゅに関しては整理いただきたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 中島委員おっしゃっていただいたとおりだと思います。そうしたところをしっかりと確認をして、その上でどういう取組をするかということについても検討させていただきます。

○中島こういちろう委員 そういったところを踏まえると、続きまして花畑ぐるりんも、これはまた率は変わってくるころはあるのですけれども、そういう観点でこういった新しい地域のところも

考えていかなければいけないかなど。これは全率が変わるので、実際走らせてみるとリピート率というのは全然変わってくるとは思うのですけれども、今後どれぐらいの方がまずは登録があればいいという、今考えている数値とかありますか。

○交通対策担当部長 花畑の場合は登録という形ではないので、内容を確認していく中ではやはりアンケートを定期的にやらせていただく中で確認をしていくと。あと協議会の方にも御協力いただいて、情報をいただければと思いますので、★★もしっかり考えていきたいと考えます。

○中島こういちろう委員 なので、私、たしか登録と言ってしまったのですけれども、大事なポイントとしては、その数字を精緻に見ていくということが私、大事なところだと思います。花畑の地域もブンブン号いろいろ実証実験をしてみて、足立区としても進めたいが予算的なところの都合もあり、なかなか利用者の方が増えないと止めざるを得ないというところが、これは花畑ぐるりんだけではないのですけれども、いろいろそういう話が出てくるかと思っています。

先ほどからの議論の中で、車両の話だったりとか、いろいろ課題はあると思うのですけれども、足立区としても決してそれをできるならなるべくやりたい。ただ、予算が限られているのでできないラインが出てきてしまう、こういったところの部分が、私、葛藤になっているのではないかなと思います。そこを埋めるため一つの施策として、一つというか、一番大事なポイントとしては、やはりそこを細かく数字を見て、いかに利用率を高めるための施策を打っていくかというのが、これは千住も花畑もともに大事なものになってくると思いますので、最後に、ほかのところこれから始めても全部大体そうだと思うのですけれども、それぞれの地域ごとの利用率全然変わってくると思うので、そこを細かに見ていただくことを最後に大事だと思うのですが、いかがでしょうか。

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

○交通対策担当部長 特にやはり地域によって特性
あるかと。常東地区とやっぱり花畑地区、大分
違うのかなということございます。

運行の仕方にもよるところもあるかと思いま
すので、その地域特性をしっかりと我々が見極めら
れることが成功につながるということにもなろう
かと思いますので、そういった意味では情報もし
っかり取りながら進めてまいりたいと考えており
ます。

○石毛かずあき委員 私の方からは1点、自動運転
に関する事で少しだけ確認をさせていただきた
いのですが、先だって視察お疲れさまでし
た。その後、残念ながら事故が起こってしまった
というところですが、まず、レベル2からのスタ
ートだと聞きました。運転手が1人とシステムの
担当の方が1人いらっしゃる。その2人が例え
ば事故を起こした場合の対応の仕方とか、そうい
ったものも今現在分からない状況なのですかね。

○交通対策担当部長 申し訳ございません、確認は
しておるのですが、そこまで分かっており
ません。

○石毛かずあき委員 8月の事故ですから、1か月
半たった中で、何の情報も得られないということ
ですね。これから足立区は同じようなシステムの中
で実証実験を行っていくというときに、事故
を起こした内容が全く分からないということでは
随分皆さん方も不安だと思うのです。当然我々も
不満なので、例えば今現在、決算特別委員会でも
話題を出しましたけれども、事故を起こした場合
のガイドラインみたいなものというのは考えてい
るのでしょうか。

○交通対策担当部長 まず、事故の件ですけれども、
12月からという予定をされていた八王子市にも
状況を確認させていただいております。当然東京
都にも確認をしているところですが、まだ
そうした情報がございません。

ガイドラインというのですか、事故を起こした

場合にということについては、これを併せてまだ
今、区としてすぐに準備ができていますものではご
ざいせんので、しっかりその辺りについても調
査をし、その上で準備をさせていただきたいと思
います。

○石毛かずあき委員 是非よろしく願いいたしま
す。

また、事業者が決定したのでしたっけ、事業者
と一緒に、またどういったことができて、
何ができないのか、その課題はどこにあるかとい
うのもしっかりと出させて、隠させるのではなく
て、でないと、また今度事故を起こした場合に、
いや、まだ分からないですでは困っちゃいますから。
ですから視察に行った先の事故の検証等々を
踏まえた上で、足立区ではしっかりと取り組まれ
るような、そうした形でもってってもらいたいで
す。

また、交通手段に関してなのですが、それ
もお話しさせていただきましたが、移動サー
ビスの行き届いていない地域に関しては、やはりこ
ういったものがどんどん開発されていって取り組
まれるようになれば、移動手段の一つの希望の星
になるわけですね。そういった意味で、必ずこ
うしたものというのは、先ほど皆さんから目標が
どうのこうのというような形もありましたけれど
も、実証実験だからといって、できる・できない
というわけではなくて、できるためにはどうした
らいいのだろう、そういうような方向性で是非取
り組んでもらいたいのですが、いかがですか。

○交通対策担当部長 自動運転についても人手不足
の担い手になると考えておりますので、当然区と
しても実現可能性の高いところをしっかりとやっ
ていくというのも一つございますので、そういった
ところについては意識してまいりたいと思います。

○石毛かずあき委員 ありがとうございます。

そこで、そもそも交通手段、様々なことをやっ
て取り組んでいます。当然足立区は、ある程度、

- 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、東京23区でも突出して結構いろいろと全体的にやっているとってます。ただ、他区が突出したことを一つ一つやっているものですから、目立ってますので、ですから我々も、こうした方がいいのではないかとこのことを言うのですけれども、でも基本的には総合的にはよくやっつけらっしゃると思うのですが、ただ、地域に入りますと、交通不便地域を足立区は一生懸命抽出しながら各施策を行っていますよと言うのですけれども、例えば私の地域、おぐら委員も入っていますけれども、例えば新田、宮城、小台地域なんていうのは入ると誰もそんなこと思ってないですよ。白石委員からも話ありましたけれども、遅いと。そう思っている方も大変多くいらっしゃるんですね。ですので、足立区はこれからやろうとしていることに対して当然ハードルはあります。人手不足という課題もあるでしょうし、また、予算ということもありますからね。ですからそういったこともあるのですけれども、地域の必要としている人たちから見れば、しっかりと予定どおりに最低限度でもやってもらいたい。やるのであれば、目標を持ってしっかりとこれをクリアしていった★★していったらいい、そう思っていますので、何度も先ほどから決意をどうぞと言われてますが、いかがですか。

○交通対策担当部長 今お言葉の中に、遅いとかが知られていないとかというお話がございました。これは非常に私たちも重く受け止めたいと思います。

裏返しで、しっかり周知をやらせていただいて、区がどういうことやっているかということの広報もやっていく必要があると考えています。

自動運転についてもしっかりと実際の実走になるように取組を進めてまいりたいと思います。

○石毛かずあき委員 最後に、先ほども国交省の話がありましたけれども、今、国交省が一生懸命取り組もうとしているのは、そうした様々な交通手段を基にして自動運転車両も含めて交通運輸シス

テムを実現することによって、交通運輸網の課題も解決していこうと。その中で、スマートシティ・チャレンジ等の取組にもつながっていくのではないかとこのことを決算特別委員会でも話題にしたのです。ですから、その時も総論賛成、各論反対とかというようなお言葉とかありましたけれども、30年後、50年後、それを目指して我々が今からそういうことを考えていかないと、30年たってもまた同じようなこと言っていると思うのです。ですからしっかりとその先の世代に見据えて、そうした考えも持ってやっていただきたいなと思いますので、どうかよろしく願いいたします。

以上です。

○しづや竜一委員長 他に質疑。

○杉本ゆう委員 まずは自動運転の話からですが、事故の話は人が運転しても自動運転でも事故が起きるときは向こうがぶつけられちゃったときとか仕方ない部分なので、そういう事故があったからといって逆に後ろ向きにならないようには是非積極的に進めていただきたいと思っています。

事故の原因等とか原因はこれからという話なので、それを待った上でですが、待っている間にも取りあえず準備できること等もあると思うのですけれども、そこら辺はどう考えていますか。それで取りあえず一回様子を見ようでは困ると思うのです。

○交通対策担当部長 今回、これから調査の内容をやっていくわけですが、実証実験のルートの検討ということで、まず進めさせていただく予定でございます。そういう中、進めながら、当然杉本委員がおっしゃっていただいたように、事故原因にそういった運行ルートで影響しているような状況があるのであれば、そういったところも反映させていく必要があるかと思っておりますので、その辺りは注視していきたいと考えております。

○杉本ゆう委員 この点に関しては、今できること

- 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。

を先にやっていただいて、万が一、今回の八王子の事故の原因が、例えば道路状況とか、そういうものが原因で起きたような事故だと原因が分かったとき、もしかしたらそれに似ている状況かもしれない、その時はまた組み直さなければいけないというシチュエーションが発生すると思うのですが、現状できるであろうベストは、そこは尽くしていただければいいかなと思うのです。それは確認だけで結構です。

さっき小泉委員からもあったのですけれども、はるかぜの路線維持事業についてですが、どういうアンケートを取ったのですかと、さっき小泉委員からもあって、そこはさっきの質問も全く同感ですが、事前にこれの説明を受けたときにお話した気もするのですけれども、アンケートを取ったら、運転手が足りません、営業所がないので厳しいです、車両確保できませんと言われるのは当然分かっている。それを聞けばみんなそう答えるのは分かっているのです、では、それをどうしましょうかという対策を練るべき課題だとこれは思っているのです。

長澤部長に話したことあるかもしれないですが、これもバス業界の話ではないですが、どの業界でも人手不足で、同じ交通関係の話を前にしましたが、飛行機好きですが、航空業界でもやっぱり人材不足で、羽田みたいに便数多くない地方空港でANAとJALがお互い協力して、それぞれ違う整備の資格、ハンドリングの資格を持っていたのをどっちでもできるようにしようというって、違う会社同士が協力して一つの整備をするというのをやっているということであれば、例えばバスであったって基本的には会社によってバスの構造、もちろん車のメーカーによって違うところはあるかもしれないけれども、例えば自動車整備できる人がどこの会社の整備だってできるはずなので、例えばそれを区として営業所の敷地、★★いろいろな事業所が共用

で結構企業の中でもアライアンス組んでいろいろ一緒にやりましょうというのも民間で当たり前の話なので、その共用で事業所、それこそみんながオフィスを置けるようにして、イメージ的には地方にあるちっちゃいバスターミナル的な感じですよ。いろいろなオフィスを置いて整備とかできるようにして、運行乗務員が休憩できる場所いう、それぐらいのサービスを組む、サービスというか、それぐらいの設備を区の方が整えない、よその区がやってない、それぐらいのことはしないと、こういう答えが返ってくるのは当たり前です。人が足りないとか。そこぐらいまでしないと、やっぱり向こうも民間企業のそういうメリットがないと乗ってきてくれないと思うのですけれども、そこから辺どうお考えですかね。

○交通対策担当部長 その点ではやはり区としても今まで考えていた以上に踏み出して、そういった営業所だったり休憩所だったりとか、あるいは整備ですか、そうしたところについても協働でやる、区の方で提供する、そういったものも含めて考えていく必要があるかと思います。

また、路線によって、はるかぜみたいに区内だけだったらそういう形もあるのですけれども、区をまたいでいくような、あるいは埼玉県をまたいでいくような路線等もあるかと思うので、そういった方にもやっぱりなってくるかと思うので、全体としてやっぱりいろいろと連携しながら考えていく必要はあろうかと思います。

○杉本ゆう委員 もちろん別に区が全部無料サービスをしたほうがいいという議論ではなくて、ある程度そういうできるスポットがあれば、みんなどのバス会社でも使えますよというところがあれば、足立区でビジネスをやってもらいやすい環境ができますよねという話だったのですよ。それはもちろんお金は取ればいいのですよ、それ相応の。別にボランティアでやる必要は足立区はないと思うので、ただ、こういうアンケート取るのだったら、

- 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。

こういうメリットがあるので足立区でやってもらえませんかじゃないと、どの区が聞いたってみんなこんないい答えが返ってこないに決まっているのですからという検討はしないと、多分はるかぜのこの問題については解決しないと思うのですけれども、そこら辺どうですかね。長澤部長もそうですけれども、お隣のお二人はどうお考えでしょうか。

○副区長 これまでは単体の事業者とそれぞれ個別にやってきました。これから協働でできるようなことがそれぞれの会社の中でできるのかどうか、そういったことも含めてアンケート、ヒアリングをしていきたいと思います。その上で、もし共通でできることがあればそれは経費削減につながりますので、そこら辺の状況は確認させていただきます。

○杉本ゆう委員 大きい話なので、今すぐどうこうという話ではないですけれども、変な話ですが、足立区がそこら辺仲介役に間に入ってうまくできたらいいのではないかなど。若干あれですけれども、もともと交流なかった、大体大きい会社はライバル関係だったりするときもあるので、そこを間に入ってこことこの会社同士がまさか手を組んで一緒にやったという、足立区的にも多分新聞にもかなり大きく出るのではないかというメリットもあるので、是非やっていただけたらいいかなと思います。はるかぜの件はこれで大丈夫です。

花畑ですけれども、ぐるりん、ずっとこの2年間やっている、乗り切れなかったらどうするんだ問題、さっき後ろに車を付けますと話だったのですけれども、後ろに車を付けるのだったら最初からその2台分の定員で走ればいいのかというそもそもの議論もあってなのですけれども、後ろに付けるというのは、さっきの話、いろいろ議論が途中でごちゃごちゃしちゃったので自分で付いていけなくなっちゃったのですけれども、後ろに1台付けて2台併走します、結局どれぐらい

の期間やるのですか。

○交通対策担当部長 まず、様子を見させていただこうということで話をしているところでございますので、その期間としては2週間とか3週間とか、そういったところでやった上で、その後も継続するのかということを考えていきたいとは思っております。

○杉本ゆう委員 今回の説明資料、前半と書いて、必ずしも前半ずっとやるわけではないということですね。とにかく完璧な計画は立てられないので、やってみないと分からないこといっぱいある。まずはやらなければ駄目だと思うので、やったほうがいいですが、そこについても地域の人たちともちゃんとしっかりコミュニケーションをとって、まずはこれで実証実験をやってみましょうと。7人しか乗れない、万が一乗れないこともあるという話はまずは一回理解してもらって、それでやっぱりごめんなさい、乗れなかったから今後よりよくしますよ。そのための実験なので、実験した結果、駄目だった、そういう結果が出ても当たり前ではないですか。今のノーベル賞の先生も言っていましたけれども。実験は繰り返しよりよくしなければいけない話なので、最初から成功する実験でなければやらなかったら実験にならないわけですから、そういう点ではまずやってみて、その代わり、地域の方からそれこそこの前学校の統合の話でも地域に対して丁寧に説明すれば、やっぱりそういうところはそんなに大きく問題にならないと思うのですよ。だから、まずはやってみて、こういう可能性があるけれども、まずやってみます。ゼロよりはやったほうがいい。今回ないですけれども、うちの会派の伊藤議員が去年ここの委員会でもずっと言っていました。まずは取りあえずやってみようよとしないことには、この問題解決しないので、こうやって今日聞いていて、花畑に関してはそう思ったのですけれども、取りあえず2台走らせられる期間を2台一緒に走って、そうする

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

と14人乗れるわけですね。14人最大。1台何人だっけ。どうでしたっけ。

○交通対策担当部長 後ろからというのになると、少し小さい車になるかもしれないので、そこは確認が必要になります。やっぱり乗り切れないという話ということについては、利用の方にも周知をさせていただきたいと思うことと、先ほどございましたように待っている間の椅子の問題だったりとか、そういったところについても考えていきたいと思います。

○杉本ゆう委員 分かりました。今、花畑の話に関しては、山中委員もそうですし、吉田委員もさんざんいろいろとお話ししていただいて、こういう懸念点もあると大体分かっていると思うので、いろいろそこはしっかりと、うまくいかなかったら変えればいいだけの話なので、考えているよりも先に体を動かしちゃったほうがいいかなという課題だと思ってます。

最後に、そもそもの今回のこの議論、3件の陳情も絡めた議論ですけども、この委員会では去年、早くいろいろ一生懸命頑張って区にやってくださいねという決議も出ましたよと。その上で、今回の陳情3件出てますけれども、今話ししている区がやっていることはだんだんこれに近づけて努力しようという動きが、さっき白石委員が動きが遅いとおっしゃっていますけれども、やっているのはちゃんと我々も理解しています。

ただ、今とにかく人材不足だからどうしようと。さっきお話ししました国交省のルールが変わって、ボランティアの人にも報酬出せそうだという話あったと思うのですが、一方で、陳情の中に2種免許の話がテーマで結構出てきているのです。後半二つのやつで。もちろん、今までの議論、去年もおとしも含めてそうですけれども、していると、できれば2種免許持っているプロが運転してくれた方がいいよねと多分みんなが思っていると思うのです。なのだけれども、もちろん

陳情にはこう書いていて、この方向性に関して我々も今議論しているところと似ているなど思うのですが、基本的にここで例えば陳情で、仮定の話、陳情で2種免許にしてくださいといって、区がではそういう陳情だから2種免許に限定して、2種免許持っていない人は考慮から外しちゃうということではなくて、そこはやっぱりいろいろな人材を使えるようにした方がいいと思うのですが、できるのであれば、2種免許を持っている人の方がいいよねという理解だと僕はこの陳情で思っているのですよ。だから必ずしも、もし、将来的にこういうリクエストが住民の皆さんから通っちゃった場合に、区として必ずしも2種免許限定と書いて、しゃくし定規に2種免許限定ということではないかなと思うのです。そこら辺、もしそうなった場合の対応として区はどう考えてますか。

○交通対策担当部長 例えば区が委託運行させるとかという場合には、タクシーの事業者でないといけないということがございますので、個人の方では該当しないというような、2種免許を持ってもというようなことは発生します。

ただ、今のサポート制度の中では、無償運行についても否定はしておりませんので、地域といろとお話をさせていただく中でどういったことを採用していくのが一番いいのかということ、安全を確保した上でになると思うのですが、そういう点について確認をしていく中で決めていくことかなと考えております。

○杉本ゆう委員 我々今とにかく足立区の小さな交通含めて、よりよくなったほうがいいと思っているのは全会派共通だと思っているのです。ただ、地域の皆さんが出していただく、区民の皆さんが出していただける陳情、どうしても細かいところで若干執行機関側の方がしゃくし定規に取られちゃってやりづらいだろうなという部分があるのも事実だと思うのですが、例えばそう書いて

- 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。

あったとしても、我々議会としても、2種免許の話、実際に2種免許の話、去年もさんざんしたと思うのですが、2種免許を持ってないとやっぱり駄目なのだと、そうじゃないんだという意見の人も去年もいましたよね。なのだけれども、そこはもちろん持っていれば、よりよいに決まっていると執行機関が理解していただけると、我々もこの陳情の扱いしやすくなると思うのですが、もしそうなったとしても、そこはちゃんと弾力的に受け入れてもらえますか。

○交通対策担当部長 杉本委員おっしゃっているとおりだと私も理解しております。

○杉本ゆう委員 分かりました。以上です。

○おぐら修平委員 特別委員会ということで、議員間討論も認められるということで、山中委員に確認ですけれども、先ほど花畑ぐるりんのものものの質問に関連して、私も聞き漏らした部分もあって確認も兼ねてですけれども、たしか花畑ぐるりんの住民説明会だったか何か関連しての説明会だったかで、あまり質問しないでくださいねということをおっしゃいましたけれども、これは、主催者側と参加者のお互いによく顔見える、知っている者同士の中での軽い会話のやり取りだったら100歩譲って、まだそれでもどうなのかと思うところはあるのですが、これが例えば一般の参加者の方に対して主催者側が言っているというのであれば、それはさすがにどうなのかということもあって、お願いします。

○山中ちえ子委員 説明会や意見交流会のときにはもちろんどんどん意見をということです。

私が言ったのは、先ほど採算性の議論のときに、要するにその地域でその特徴を反映した指標を、要するに数ですよね。24.0%をブンブン号は目指しましたが、あのパーセンテージについてもそうだったわけですが、本当はよりすごい議論をした中で数字は決まってくるということで、国交省に確認したら、活性化協議会がそれに当た

るということが分かったのです。私、その時はまだそのこと分かってなかったので、花畑地域交通に関連した活性化協議会の分科会がもちろんやるわけですよね。その時にそういう議論をするはずなのにされてないよねということを私は今主張したわけですが、その時にどういうことがあったかというと、花畑の地域協議会にはいろいろな質問したり意見言ったりできる場所だという説明ではなくて、要するに忙しい方々だからあまり意見を言っちゃって、検証実験がうまくスムーズに進まない可能性があるから、あまり意見は控えてくださいねといった説明があったのですよ。あった。そこにはもっと言えば、1名しか参加しちゃう駄目だよと最初言ったのです。足立区は。でも1名と規約に書いてあるのか、それとも1名と言ったって会長は高齢で頑張ってもらってるけれども、そこで分かっている方がもう1人付いていれば、2名では駄目なのかという議論もあったのですよ。そこです。その活性化協議会の中で、意見が地域の協議会があまり言えない内容だということを事前説明にあったということを私は話したのです。だから説明会や意見交流会は普通に大丈夫です。区もそういう……。

○交通対策担当部長 今、山中委員からお話があったのですが、活性化協議会というのは運賃についての運賃分科会というのがございまして、法定の協議会でございます。その中で、足立区、運行事業者、地域と、今回は三者で一緒にやっていく実証実験ですよ、運行ルートはこういう形ですよ、運賃については今100円ということで決めましたよということを確認する会議でございます。

そこに運輸局の方も来ていただいて、地元が確認できているか状況を確認しに来るというような会議でございますので、そこの中でうちの職員から事前にお話をした際に、議論が違う方向にいかせようと、国の方が来ていただいて、それはま

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

だ地元としてちゃんと整理ができてないのだねというように、まず、次回までもう一つ延期しましょうというようにお話にもなりかねないということで、区の職員がそういったお話をさせていただいたのだなということで、不適切な形での発言だったのかもしれないのですけれども、そこはおわびさせていただくのですけれども、地域と一緒にスケジュール感を見ながらスムーズに進めさせていただきたいといったところからのお話でございました。

○野沢てつや委員 まず、25ページの今後の地域内交通導入サポート制度の進め方についてということですが、実証実験期間が現在の6か月から12か月まで延ばせることになったということで非常にいいことだと思いますが、現在行われているチョイソコと花畑ぐるいんに関しましては、試行期間としてはどのように実証実験期間を考えていらっしゃるのでしょうか。

○交通対策担当部長 サポート制度の手引を作っておるのですけれども、その改訂としては、来年春ぐらいを目指しているのですけれども、実際に今、花畑地区、常東地区では実証実験スタートしております。そういったところについても確認できておりますので、中でこの後、また実証実験を延長する際に6か月にするのか、9か月にするのか1年にするのかということは、議論しながら、その中には取り入れていきたいと考えております。

○野沢てつや委員 延長する際の基準とかメルクマールというのはあるのですか。

○交通対策担当部長 まず、ここで1年という形を示させていただく中についても、ある程度、先ほどの話ではないですけれども、1,500円で1人運ぶぐらいの状況が見込めるのか、あるいは利用状況を見る中でもう少しでこれはいくなどか、逆に内容を変えて実証実験を継続すべきだとかということで、地域との話の中で確認されたところ

ではまた延長するというような考えでおります。

○野沢てつや委員 花畑ぐるいんに関しましては、実証実験期間が6か月に満たない期間ということとで今設定されているのですが、決算特別委員会でもお話しさせていただいたのですが、そんなに短い期間で実証実験といえるかどうか正直なところ疑問がありまして、内容を替える必要もないのかなと思うのです。やっぱり実証実験期間に関しましては、今せっかく改定していただきましたので、チョイソコ×せんじゅ、そして花畑ぐるいんも12か月のスパンで最適化を図っていくべき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。

○交通対策担当部長 本年度予算の中で年度末までをまず期間とさせていただいております。です。で、また12月の補正をお願いすることになるかと思うのですけれども、そうした期間を考えた予算取りも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。両方とも地域の方々が本当に求めているものですので、実証実験期間もそれぞれ12か月で設定していただけたらと思います。

それと花畑ぐるいん、チョイソコ×せんじゅ両方ともにに関してですが、初歩的なことで申し訳ありませんが、それぞれの予算は幾らぐらいになっているのですか。

○交通対策担当部長 花畑の方が700万円で、常東の方が1,000万円でございます。

○野沢てつや委員 最近、私、疑問に思っていることがあります。区全体の予算割りがおかしいのではないかなという気がしております。本定例会で補正予算が提出されておりますが、その補正予算に関してはいい補正予算だと思いますし、賛成ではあります。

ただ、例えばですけれども、舎人ライナーの混雑緩和事業、朝の7時から8時までの1時間の間に3本走らせる、その補正予算が4,000万円、

- 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。

今回、交通委員会なのであれですけれども、竹の塚のキッチントレーラーで2,700万円とか、そういった、正直言うとそこまで緊急性がないものに対して2,700万円とか4,000万円掛けることに対して、花畑ぐるいんとかチョイソコ×せんじゅとか700万円とか、そういった予算しか掛けないと、これ予算割りがおかしいような気がするのですけれども、そこら辺は副区長いかがでしょうか。

○副区長 今、舎人ライナーと竹の塚の話が出ましたけれども、日暮里・舎人ライナーについては、何年も連続して全国一の混雑率ということで指摘されてますので、これは非常に緊急性が高いということで東京都の方とも話をして今回補正を掛けさせていただきました。

それと竹の塚の方ですけれども、今回都市計画変更を行って、これから三者協議の中で竹の塚を活性化していこうという思いで補正予算をさせていただきましたけれども、いろいろな考え方もありますけれども、私どもとしては、できるものとはとにかく一刻も早くスピード感を持ってやっていきたいというような思いで補正を組ませていただいたところでございます。

○野沢てつや委員 ありがとうございます。そういった執行機関の思いは本当によく分かりまして、私も本当に賛成だと思います。

ただ一方で、そういった補正を組むほどの予算規模、補正を組めるのであれば、やはり花畑ぐるいんとかチョイソコ×せんじゅに関しても、もう少し幅広に予算を認めていただきたいと思います。特に花畑ぐるいんに関しましては、今回7人乗りのセレナということですが、車椅子は乗れないまま実証実験をスタートするということでよろしいでしょうか。

○交通対策担当部長 現行、事業者のお持ちの車ということで、車椅子は実証実験期間中、難しいです。

○野沢てつや委員 その時点で車椅子ユーザー、そういったバリアフリー対応を全く度外視してますので、これで本当に実証実験と呼べるかどうかと本当に疑問です。この点についてはいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 サポート制度の中でも示せてはいただいておりますけれども、野沢委員おっしゃるところ、よく理解しているところでございます。ですので、本格に向けてそうした車両を区の方としてもしっかりと準備していくようなことの対応をさせていただきたいと考えております。

○野沢てつや委員 何度もお話はさせていただいているのですが、実証実験でニーズを拾う実験をしている中で、そもそも論、車椅子とか足の不自由な方を外すこと自体で何か実証実験として成立しないようなイメージもあるのですけれども、そこら辺はやっぱり改善はされないのでしょうか。

○交通対策担当部長 今後、やはり今二つ目ということであるのですけれども、幾つも進んでいく中では当然、実証実験段階からそういったことに対応できるようにはしていきたいと思っておりますけれども、今時点では準備できてない状況でございますので、そうした方向で取組はさせていただきたいと思います。

○野沢てつや委員 ありがとうございます。

それと花畑ぐるいんに関しましては、前半2台、後半1台ということですが、なぜ後半は1台になってしまうのでしょうか。

○交通対策担当部長 現在の予算の中でそういう組立てをさせていただいたところで、これはなかなか先ほどからある費用の中という話の中ではあるのですけれども、週3日と週4日というところを確認しようということで、そういう内容にさせていただいております。

○野沢てつや委員 ですので予算ですね。後半1台しか運行できない予算であるならば、これこそまさに補正予算を組んで2台運行すべき案件ではな

- 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。

いのかなと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○副区長 先ほど来、御質問いただけてますけれども、まずはやってみなければ分からないというように、例えば事前に調査をしても、やってみなければ分からないということで私ども対応させていただきます。

前半で、もし本当に2台分あるいはそれ以上に乗られるお客さんが多ければ、いくらかでも対応させていただきたいと思いますが、私どもとしては、本当にそれほど乗っていただけるような状況になるかどうかというのは、今のところ見えないところがございまして、こういうような予算措置にさせていただいてますが、本当に多くの方に利用していただく、私どもも目標として持っているものでございまして、是非多くの人に乗っていただいて、そして2台以上付けられる状況になれば、そういう形で対応させていただきたいと思います。

○野沢つや委員 ありがとうございます。今、副区長から本当に力強いお言葉いただきましたので、前半で2台で運行した上で実証実験をして、必要性があれば、本当に補正予算を組んで2台運行していただけたらと思います。

以上です。

○しぶや竜一委員長 他に。

○横田ゆう委員 前回の8月の委員会で、足タクのアンケートの結果に基づいて改善を求めた点について、何点か進展状況を教えていただきたいと思います。

まず、朝の7時から夕方6時まで時間の延長の問題がありましたけれども、事業者に協力を要請して、その後どのような反応がありましたでしょうか。

○交通対策担当部長 時間の変更については、事業者間で少しやっぱり意見が分かれるところではあるのですけれども、今時点でも実際電話を少し早い時間から取っていただいたりとかいうところで

は対応いただいておりますので、まず様子を見せていただければと思います。夕方なかなか運行を延ばすというのは難しい状況でございます。

○横田ゆう委員 是非、朝、今善意でやってくださっていることも含めて検討をこれからも要請していただきたいなと思います。

もう一つ、一度電話をすれば4社のうち誰かが必ず来てくれるという断らないシステムを構築してほしいということで、まず第一歩として、最終的に乗車を断られた人の人数とかを把握することになっていきたいと思いますけれども、その点についてはいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 今、横田委員から御意見いただいて、それについて事業者にも協力をお願いしておるところでございます。まだ集計等の数字は出てきておらないのですけれども。

○横田ゆう委員 是非、誰でも希望すれば乗れるという、そういったシステムにさせていただきたいと思います。そのためにはやっぱり調査も必要ですし、今後の在り方も再構築しなければいけないような状況になっていると思いますので、是非御検討をお願いしたいと思うのです。やっぱり今の段階で言うと、十分な制度とは言いにくいところがありますので、改善についての必要があるという認識はあるのでしょうか。それとも乗れなくても仕方がないという、こういう考えでいるのでしょうか。

○交通対策担当部長 決算特別委員会の中でもそうした御意見をいただいているところでございます。私どももお隣の葛飾区で始まった実証実験等では、タクシーのグループごとにアプリが利用できるのか、そういったものもありますので、そういったところの情報を教えていただきながら、今までアプリでは予約とかということにはなかったのですけれども、そういった方向も研究をして、導入できないかということは進めていきたいと考えております。

- 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。

○横田ゆう委員 是非よろしく願いいたします。

そして当日しか予約が受け付けないと、時間も指定できないという、こういった不十分な点もあったと思いますけれども、やはり事前に日時の予約が取れるようになれば安心だと思います。それから予約できるシステム、そして先ほどおっしゃってましたがアプリも使えるようなことをやっぱりやっていただきたいと思います。

チョイソコを言いますと、希望日の1週間前から利用60分前までにコールセンターに連絡をして予約が取れることになっています。オンライン申請は24時間受付ということになってます。ですので、是非改善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 今回の仕組みの中では、地域の事業者の営業している中で対応いただいているということなので、事前の予約がたくさん入ってしまうとその日の朝の運行がうまくいかないというような状況が発生するかなということがございます。そうしたことも含めて、事前の予約をアプリ等でできるとか、そういったことも含めて改善については考えていきたいと考えております。

○横田ゆう委員 是非考えて実行していただきたいと思います。

それから前回の質疑の中で、病院の運行しているバスと協議させていただいているというお話がありましたけれども、病院バスが駅前だけでなく拠点に止まっていて、患者を乗せるというのは、車の台数を減らすということでCO₂削減の意味でもとってもよい考えだと思いますが、その後、進展はありますでしょうか。

○交通対策担当部長 すぐということでの進展はまだ見られないのですけれども、引き続きどういった形だったら可能かということについては、先方とも話をしていきたいと考えています。

○横田ゆう委員 是非、今後とも考えていただきたいと思います。

それから先ほど他の委員からも多数ありましたが、やはり全国的に路線バスが大変な状況に陥っているということで、2023年の路線バスが廃止した距離の総延長はどうなっているかというと、2,496kmということですね。だから前年度の1.5倍になっていると。都内でも181kmが廃止になったという大変な事態になっている。これ2023年のデータですので、2024年、2025年になればもっと深刻な数字になっていると思います。

国土交通省の地域交通課では、交通空白解消に向けた地域交通のリ・デザイン全面展開をしています。やっぱり国土交通省は運転手不足等に起因して、減便、廃線が相次ぐ中で、地域の実情に応じた形で移動手段を確保して、持続可能性を担保していくということは喫緊の課題だといわれております。いろいろな対策を練ってしまして、地域公共交通確保・維持改善事業として地域間の幹線系統補助、それから地域内のフィーダー補助などをしていて、どちらも2分の1補助ですが、全国から申請が相次いで予算枠が限られているため4分の1しか支給されてないという事態になっています。ですので、足立区でもこの国の制度というのは使えないのでしょうか。

○交通対策担当部長 横田委員からも御紹介をいただきまして、うちの方でも確認をさせていただいておりました。職員は事前に分かっていたのですが、国のフィーダーということになりますとやっぱり都県をまたぐような利用者になりますので、該当が難しいということ、それから地域内交通についても、国が今回示していただいているのは11月から始まって2月の末には報告書を出せといったような事業でございますので、なかなか我々のところでやらせていただいている内容に合わない状況、残念ですけれども、そんな状況でございます。

○横田ゆう委員 やはり国の制度自体がいろいろと

- 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。

要件が厳し過ぎて使えないという状況があるのだと思うのです。ですけれども、交通不便というのは本当に深刻で、23区でも本当に深刻になっているということで、国に制度をやりやすいように改善するとともに、やっぱり東京都の方は大きな財源があるわけですから、多摩地域でなくて、23区でも廃線が相次いで交通不便地域があちこちで発生しているということで、都にもやっぱり補助制度を確立するように働き掛け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 地方の場合は地方交付税の中で8割を見てもらえるというようなメニューがございます。でも東京都の場合は非交付団体でございますので、それはないですけれども、区としてはまずそうした中で実施していくに当たって東京都に是非支援してほしいという内容については申入れをさせていただこうということで、今準備をしているところでございます。

○横田ゆう委員 是非よろしく願います。

それから地域内交通導入サポート制度の手引の中で、代表的な交通手段で、路線定義型のワゴン車というのも例に挙がって対象になっております。

お隣で「地域乗合ワゴンさくら」というのが運行しているのですね。先日、地域の方と一緒にさくらの試乗に行ってきました。さくらは綾瀬駅と小菅駅をつなぐ巡回型の乗合ワゴン車で、住宅地の細い道も通りますが、ほかのバス路線があるところ、道路も走っております。乗る場所は決まっていますけれども、降りる場所はルート上であればどこでも降りられるということになっています。運転手が、先に乗り込むときにどこまで行きますかと聞いて、例えば歯医者の前とか、そういうときに、その前でルートであれば降りられるのですね。やはりつえとか、買い物かごみたいなものがありますので、高齢者が多いので自動ステップと手すりがついているので安心して乗り込んでいけます。

若い方も綾瀬駅、小菅駅に降りることができずので乗っておりました。やっぱり乗る方の多い時間8時台は1時間に4本、4回しているのですね。ほかの時間は基本3回、9時と12時と15時は2回でした。運転手は2種免許、大型の免許を持っていらっしゃいました。

乗っている方に御意見を伺ったのですね。そうするとやっぱり本当に助かっている。これがないと出掛けられないということで、本当になくならない地域公共交通となっていました。とてもよい公共交通だなと思いました。

これは12人乗りですね。ほとんどバスは空っぽのときはなくて、5人から、私たちも一緒に乗り込んだので、ぎりぎり乗れたような状況が続いているような状況です。

ですから足立区でも、今後また新しく地域内交通をつくっていくことになると思いますので、こういった定期路線型の乗合のワゴンも活用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 葛飾区で運行は日立自動車が実施しているかと思うのですが、大きい車両で利用していただけているのかなと。

私たちも同じような考え方でございます。ですので、しっかりと路線を継続していくという形になる見込みに合わせて、やっぱりそういうものを準備していく必要があろうかとは思っています。

○横田ゆう委員 是非こういうことを参考にして今後取り組んでいただきたいと思います。

○吉田こうじ委員 テンポよく★★の時間で、初めに自動運転サービスの方ですけれども、こちらの覚書を拝見したところ、日立自動車株式会社と第1条のところで、コミュニティバスはるかぜに自動運転車両を導入しとなっていたのですが、今回の覚書というのは、基本的な連携事項というのははるかぜに関して自動運行に限るということで考えてよろしいでしょうか。

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

○交通対策担当部長 日立自動車と一緒にやっていくということの中に、運行事業者であること、それから区内のバス路線を所有されているというような状況でございますので、この先のルート検討を過ぎて、実際の実走になる際には、はるかぜとして運行するような形を想定させていただいていくところでございます。

○吉田こうじ委員 分かりました。この後、具体的な役割分担ですとか、いろいろな協定も出てくると思うのですが、それになるべく早めに委員会に報告いただきながら進めていただければと思います。

次に、21ページのはるかぜ路線の維持事業に関わる取組状況で、A I がイメージとして最適化の時間の表を載せていただいているのですが、これの24ページで、現行としては1バス2で、AさんとBさん、運転手が運行している部分を最適化した場合はこういう形になりますということの下にあるのですが、これだとCさんとDさんという新たな運転手がまた来ているのですね。人員を増やしていこうというイメージなのか、最適化することによって労働条件をよくして、運転手にもっと来ていただくようにしようという意味なのか、それとも今現在が21ページに載っておりますけれども、バス運転手の労働時間等の改善基準告示に適合していない状況で今運行いただいている状況なのか、その辺をお伺いしたいのですが。

○交通対策担当部長 24ページのイメージ図については、現行の運転手の数で幾つか路線がありますので、バスも車両が複数ございますので、そこを渡っていただくというのですか、ずっと同じ車ではないというようなことでやっていただくという想定でございます。

後半にございました運転手が現状はどうかということでは、やはり朝の時間なんか特に遅延が発生していると思います。そういった中では、

運転手は着いたら次をすぐ出ていくというような状況で、この10何時間の中で、途中途中で4時間ごとに本当は休憩を入れなければいけないのですけれども、それはできてない状況かなと確認しております。

○吉田こうじ委員 分かりました。すごく大切なことだと思いますので、事業者はやはり御納得いただいた上での話なのでしょうか。

○交通対策担当部長 この検討いただいている事業者と区とそれからバスの事業者も一緒にリモートを使いながら会議を行ったりなどで、何回かやらせていただいている状況でございます。

○吉田こうじ委員 分かりました。

次に、25ページの地域内交通導入サポート制度の進め方ということで、先ほど野沢委員からも、実証実験の期間が延びたのはいいことだということ、今現状の常東、花畑は短いのではないかとのお話ございました。

私も、区の予算でやることなので年度という予算の中でやっていかれるということに関しては別にどうこう言うつもりはないのですが、やはりそもそも地下鉄8号線でも全ての大きな公共交通機関、物すごいお金の掛かる公共交通機関は、何十年にもわたってその地域に本当にその公共交通機関が必要なかどうか、まちづくりをしながら、そしてその需要をきちっと図っていきながら国の方で事業計画というのですか、許可を出していくというところですが、区の場合はそこを小さな公共交通機関ということで、交通不便地域に取りあえずやっていこうよということで実験を進めていただいているところではあるのですが、やはりブンブン号のときもそうでしたけれども、一つの公共交通機関が大勢の人たちに周知していただいて利用していただくまでというのは、ここにも載ってましたけれども、結構な時間掛かると思うのです。それで乗った方が便利だなと感じた、その方は感じたことを周りの方に、家に戻

- 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。

った瞬間に何軒のお宅にも回って言うていただくわけではありませんし、いくらロコミで広がるといっても、やはりそこはそういうロコミをしっかり拾って皆さんに周知していくとか、そういう地道な作業をしていく中で徐々に積んでいかれることなのかな。ブンブン号のときは残念ながらコロナということがあったので、正確なデータというのは取れなかったかもしれないのですけれども、そういう意味では、今回に関しては、やはり周知をしていただいて、走っているのは知ってるけれども、乗るのはどうもなと、二の足、三の足を踏む方もいらっしゃるかもしれないので、そういう方々にもやっぱり手軽に乗っていただけるような、そういう仕掛けというんですかね、そういう戦略も私は必要なのではないかなと思います。そこについては、地域の協議会の皆さんと区でしっかりと今後の進め方については、意見交換をしていたきながら進め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 地域の皆さんと協力しながらということでもそうですけれども、先ほど来、皆様方からも決議もいただいております。そういった意味では、私どももここを終わらせるというつもりは毛頭ございませんので、しっかりと継続していけるような形、こういった形が更に利用しやすいということになるのかということも考えながら、一緒にやらせていただきたいと思いますと考えております。
- 吉田こうじ委員 交通導入サポートの国の捉え方の変更については、私もこれはいいことだなと思うのですけれども、例えばだから今、無償で施設の送迎をやっているところに、区からも一定の金額をお支払いして、一緒に区民の方も乗せてくださいというのに賛同していただければ、それも可能だという考え方でよろしいでしょうか。
- 交通対策担当部長 こちらの方にも少し記載させていただいたのですけれども、吉田委員おっしゃ

るとおりでございます。

○吉田こうじ委員 もう1点、例えば車やなんかは区の方で用意しますと。運転と運行管理に関しては、地域の事業者ボランティアでやっていただけませんかというところにお金を出すという可能性についてはいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 運行管理を事業者がボランティアというのは、確認をしてみないといけないのですけれども、運行事業者はどうしてもやっぱり営業運行というのですか、2種免許のそういう資格を持った形になりますので、その辺りはしっかりと確認の上、やらせていただければと思います。

○吉田こうじ委員 私は、目標としてはやっぱりタダで乗っていただくというのは、足立区内どこでもそうしていったほうがいいのではないのかなと思うのです。こういう定時定路線の場合ですけれども。

あえて言わせていただけると、舍人にしても常東にしても、乗りたいという方がいらっしゃるわけですから、乗って初めて区の予算というのは発動されるわけですから、花畑の場合はブンブン号もそうでしたけれども、乗ろうが乗るまいがお金が掛かるわけですね。定時定路線というそういうことだと思うのですけれども、その部分をやはり平等に考えていただくためには、もう少し私はこの実験を通しての議論も必要なのではないかなと、もう少し深掘りをしていただくといいということも必要なのかなとも思います。

あと今回の花畑の協議会の皆さんが一生懸命考えてくださったルートに関しましても、やはり大回りをしなくちゃいけない、どうしてもそちらの方も交通不便だし、こっちも交通不便だし、ここは車の通りも多いし、いろいろ考えると、やはりルートというのも私は一生懸命考えていただいた結果なのかなと思うのですけれども、例えばあの中でグリーンスローモビリティをぐるぐる回す地域をつくっておいて、そこに例えば一つの定時定

- 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。

路線のワゴン車なりを通してそこにつなげていくとか、そういうことも考えられると思うのですよ。だからこれはやはりあくまでも実験で、将来的にどうなっていく、こうなっていくというのは、やっぱり区はある程度の知見もあるし、データもあるわけですから、そういうものを中心にして今後は検討してみたいなとも思いますけれども、この辺についていかがでしょうか。

○交通対策担当部長 費用の掛かり方については、やっぱりいろいろとあるかと思うので、これはしっかりと、また、随時サポート制度の中でも制度自体の内容についても修正等が必要であれば確認してまいりたいと思います。

それからグリスロと接続ということも、やはりバス路線と接続とも同じなのかなと思うのですが、そういったことで利便性が向上するというようなことでもございましょうから、そういったところについては、やりながらになってしまうのですけれども、運行しながら考えていけたらと思います。

○吉田こうじ委員 花畑地域、車なんか通らないだろうと皆さん思っているかもしれないですけれども、意外と外側の通りなんかは、都道なんかは本当に自転車も通るのが怖いぐらい車はぶんぶん通りますし、やはり車が多い地域と、本当にあんまり通らない地域というところもございしますので、そういうところは例えばグリスロというのはすごく私はいい手段ではないのかなと思いますので、将来的にはそういうことも視野に入れていただければなとも思います。

それからもう1点、今回の常東に関しては、事業者が入っていただいているので心配はないのかなとも思います。ただ、花畑の場合は、これからほかの交通不便地域のこともあるのですけれども、例えば花畑でブンブン号が一旦止まりました。今年の10月20日までの間なかったわけですね。でも地域の方は生活しているのですね。何とかな

っちゃっている。何とかしちゃってる。何とかできて。これは足立区中のやっぱり交通不便地域の皆さん、皆さんそうだと思うのですよ。交通は不便けれども何とか生活している。そういうところの方々が、やはりもう一歩前に進めて、足立区って住みやすいな。今まで買い物に行けなかったところに行けて、例えば今日は半貫室長もいらっしやってますけれども、高齢者にとってやっぱり認知症を予防する上でもすごくいいまちだなと思っていただけるための今の不満を解消するだけではなくて、更にその先の足立区っていいところだなと、子育て支援で若い方が来ると同じように高齢者の人たちにも足立区を選んでいただけるような地域にしていこうという思いだと思うのですよ。やはりそういう意味では、そこの地域の交通不便で困っていらっしゃる方々は言わないのですけれども、そういう方々のそういう部分をうまく引き出して地域の方にもっと応援していただけるような取組を進めていくべきではないかなとも私は思っています。

一つ、それを進めていくに当たって協議会の皆さんとの、例えば区の予算を税金を支払うわけですが、例えば立ち上げていただく際の予算の話とかお金の話というのはどうされているのかお伺いしたかったのですけれども。スタートするまでの間のです。

○交通対策担当部長 協議会を立ち上げる際の準備に掛かる費用というような視点でよろしいでしょうか。

○吉田こうじ委員 はい。

○交通対策担当部長 議論の期間にもよるのですが、長引くようであれば一旦は協議会を設立いただいた上で内容を変更するような形でやっていただいた方がよろしいのかなと。

その上で当然、区と協定を交わさせていただきますので、そうしたことで区も掛かる費用をみるができるようになるというのですか、そうし

- 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。

たことになりますので、その辺について、これは反省でもあるのですけれども、地元の皆さんにしっかりとお伝えできてなかった部分もあるかと思えますので、そこはしっかりやらせていただきたいと思えます。

○吉田こうじ委員 今、花畑は始まろうとしていますので、今後ほかの地域でも始まる時に、先ほども言ったように、地域の皆さんで自分の手弁当で地域のために一生懸命協議会をつくってやろうと言う人たちは本当に希少だと思うのです。やはり区の職員の皆さんも土日祝日関係なく説明会とか夜遅くまで御足労いただいていますし、事業者は事業者でいろいろ御努力もいただいているのですけれども、それやっぱ仕事だし業務ですよね。だけれども地域の方々というのは、仕事でもなくて、報酬もなく、例えばコピー一つ取るのにも全部取りあえず立て替えているわけですよね。やっぱり公共のお仕事で立替えをしていただくというのは、私はよくないのではないかなと思うのです。そこまできちっと三者で協定を組んで、お互いに信頼関係を持っていくのであれば、最初に何がしかの、例えば費用として予算をきちっとこうして、これはこのぐらい掛かりますね、これはこのぐらい掛かるからこうしましょうねといって予算をお預けして余ったら返していただくと。足りなかったらまた差し上げるとか、そういうきめ細かいところをきちっと考えていかないと、今後この形を導入サポート制度というのを区内全部に広げていくのだとしたら、その辺はしっかりしてやっていただいたほうがいいのではないかな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 今協議会で協定を交わさせていただいたということで、区からは負担金という形が取れるのですけれども、吉田委員おっしゃるように、そうした準備の段階での費用をそういったものであれば別途要綱を設置するなり、そうしたことで対応することも可能かなとは思っているので、

そういったところについては十分検討させていただきたいと思えます。

○吉田こうじ委員 手弁当で最初はやっていただくわけですから、やはり立替えをして、お金が厳しいから周知のものも少し少なくなっちゃうという消極的な姿勢になっちゃうというのは、私はよくないと思うのです。これはなかなか区の仕事だと立替えというのはとんでもない話だと思うのですけれども、やはりそれと同じように考えていただいて、なおかつその後のお金のやり取りに関してはきちっと監査するなり、きちっと見ていただければいい話なので、その部分は優しく協議会の皆さんと詰めていっていただきながら進めていっていただきたいなというのを心から要望いたします。

以上です。

○小泉ひろし委員 1点質問を忘れました。

各地域での交通についてはしっかりと行政の方も取り組んでくれているし、地域の皆様の協力があって地域交通立ち上がっていることは本当に歓迎します。

しかし先ほど質問したのですけれども、既存の協働事業をやっているはるかぜ、これ以上減らさない又は復活の可能性も含めてアンケートも取ったということですが、先ほど杉本委員の意見とも似ているのですけれども、例えば区内北千住から千住大橋を通過して羽田へ行くバスも協働で運行している。一般社会でも金融業界でもATMの共有化を図ろうだとか、車だとかバイクなんかもエンジンだとか車体の協働生産しようだとか、いかに人手不足だとか経営の効率化をするところ、お互いライバルだけれども、力を合わせていこうやと、そういう動きも当然していくわけでありまして、本当に小さな交通というか地域ごとの交通とまた別に、既存残っている路線をこれ以上減らさないとか、ある程度中期間的なところについては、今までは区と事業者の間の話し合いだけだった

- 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。

のだけれども、そういうことを誘導するように、例えば区内だったら日立自動車、新日本観光、国際興業もそうなのかな、そういうところも区と、そういう交渉だとか相談というか、区外の事業者でもいいですけども、そういうことも一つ考えられるのではないかなと思う、選択肢の一つとして。その辺いかがでしょうか。

○副区長 先ほども答弁申し上げましたけれども、会社の規模とかは違うとは思いますが、どういうところからできるのか、話合いの場を持っ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。

〔「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いたします。

○白石正輝委員 この三つの陳情については、各会派・各党の御賛同をいただいて議会決議をしたことと全く矛盾していないものですから、特に6受理番号5、6受理番号6については、陳情理由、陳情項目を一つずつ見ると、慎重にこれから話合いを進めていかなければならない部分があると思いますけれども、基本的には表題は地域住民の足を守るための陳情であり、足立区の公共交通の充実を求める陳情ということですから、我が党としては採択ということでお願いします。

○しぶや竜一委員長 二つですか。三つとも採択で大丈夫ですか。

○白石正輝委員 三つとも。

○小泉ひろし委員 件名からしても今まで議論進めてきたわけですけども、趣旨としては反対するものではないと思う。採択でお願いします。

○しぶや竜一委員長 3件とも採択で。

○小泉ひろし委員 はい。

○山中ちえ子委員 ずっと議論してきて、やっぱり前向きに区のはるかぜ廃止の対応なんかを見てみると、やはり決議が上がったのも当然ですし、当然な流れの中で陳情三つが背中を押してくれたと

思うのです。やはり小さな交通もどんどん発展していくという伸び代がある議論にもなってきました。なので、是非答弁も具体化していく、背中を押すことにもなりますし、今回三つとも全部同じように採択です。

○おぐら修平委員 この3件の陳情、グリーンスローモビリティの実現というのと地域の足を守る、また、公共交通の方の充実ということで、どれもこれまでも長年議論をしてきたとおり本当に重大なテーマでありまして、私たちもこの陳情3件に対しては採択ということでお願いします。

○中島こういちろう委員 いろいろ議論をする中で、この重要性というものは各会派同じような認識なのかなと思っています。採択でお願いいたします。

○野沢てつや委員 総合的には賛成ではあるのですが、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ということで、これに関しては、正直なところ、もう少し議論してもいいのかなと思いますので、6受理番号5番、6番は採択、5受理番号38番に関しては継続でお願いいたします。

○しぶや竜一委員長 これより採決いたします。

最初に、5受理番号38について採決いたします。

本件は継続審査とすることに賛成の方の挙手を求めます。

〔賛成者挙手〕

○しぶや竜一委員長 挙手少数であります。よって、直ちに採決いたします。

採決に際し、申し上げます。挙手されない方は採決に反対とみなしますので御了承願います。

本件は採択すべきものとする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、採択すべきものと決定をいたしました。

続きまして、6受理番号5、6受理番号6につ

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

いて採決をいたします。

本件は採択すべきものとするに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○しづや竜一委員長 異議なしと認めます。よって、
本件は採択すべきものと決定をいたしました。

————— ◇ —————

○しづや竜一委員長 次に、報告事項に移ります。

①②、以上2件を都市建設部長から、⑧、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 引き続きよろしく願いいたします。

報告資料2ページでございます。

竹ノ塚駅西口公共駐車場の指定管理者業務評価
結果についてでございます。

場所につきましては、エミエルタワー内の公共
駐車場でございます。

1の主な業務内容から3ページの評価方法まで
は記載のとおりでございます。

評価の結果でございますが、65点満点中の4
7点、総合評価としてはBでございます。

項番の10に評価委員会での指定管理者の主な
意見と回答を載せさせていただいております。
基本的には標準以上の事業内容ということで評価
は出ておりますが、4ページについては意見と回
答を載せさせていただいております。

今後ですが、7月10日に報告、ホームページ
掲載予定でございます。

今後の方針ですが、評価結果に基づいて利用者
の更なる利便性向上を目指してまいります。

5ページ以降が評価シートでございますので、
お目通しいただきたいと思います。

続いて、8ページでございます。

六町駅第3自転車駐車場（JA用地）の暫定開
放でございます。こちらにつきましては、六町駅

前の区有地活用事業が委員の皆さん御承知かと思
いますが、今年の7月2日に活用が事業撤退とな
りました。その関係で、事前に代替用地として駐
輪場を整備しておりましたが、当面使うことなくな
りましたので、改めて有効活用を図るために一
時利用として使用するものでございます。場所につ
いては地図の記載のとおりでございます。現行
の地図から東南のところに設置するものでござい
ます。

暫定開放に向けた整備でございますが、一時利
用のための一部使用を券売機等の設置を予定して
おります。

3ページ、9ページにつきましては運用形態、
開放時期については来年1月を予定してございま
す。

私から以上でございます。

○交通対策担当部長 恐れ入ります、タブレットの
別冊の方で追加出ておりますので、御確認くださ
い。

日暮里・舎人ライナーの混雑緩和の取組につ
いてでございます。先般、実証実験について東京都
と協定を締結いたしましたので報告するものでござ
います。

締結日10月3日でございます。

協定の内容としては、役割分担として東京都、
それから足立区のそれぞれの役割を記載させてい
ただいております。

費用負担については、4,000万円を上限と
して都、区それぞれ2分の1を負担するというも
のでございます。

今後の方針でございますが、引き続き交通管理
者等の関係調整を実施した上で実証実験を都と協
議していくというものでございます。

後ろの方に協定書を付けさせていただいており
ます。御確認ください。

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。

- 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。

何かございますか。

○白石正輝委員 一つだけ質問があるのですが、舍人ライナーについて臨時的にバスを使うということは何となく分かるような気がするのですが、ここ11号線というのはもともとバスが走っていたのですよ。ところがバスは時間が掛かり過ぎると、定期的にうまく走ってくれないということで、地元の中で11号線に当初は地下鉄を走らそうという委員会ができて、それが地下鉄は難しいとすれば新交通システムでいいのかということで、今のライナーが走ることになったのですが、またバスという話になってしまうと、東京都が抜本的にこれを改革するにはホームを伸ばす以外方法はないですよ。ライナーの方のホームを伸ばす以外に方法がないのだけれども、バスが走っているからいいじゃないかということになりかねないということで、足立区の部長としてはどう思っているのですか。

○交通対策担当部長 白石委員おっしゃるように、根本的な解決というのはまた別なのかなと考えております。

今般については177%という全国でも一番の混雑率ということで、まず当座の解決を何かしなければいけないということで、その中でやっぱり利用が難しい方に下のバスを利用いただくということで実施するものでございます。

基本的には根本的な解決ということでは以前と同じように、やはり構造的な改善をやっていただくことは東京都には引き続きお願いしていきたいと考えております。

○白石正輝委員 副区長にお伺いしますが、基本的にホームを伸ばさなければ抜本的な改革にはならない。バスをいくら走らせても、バスは駄目だからこれに換えたのだから、その駄目なバスをいくら走らせても意味がない。ただ、取りあえず今、一、二年の間は仕方ないかと。急にホームを伸ばせないから、ホームを伸ばさないと車両を長くす

ることはできないわけですね。つくばエクスプレスでホームを延ばして車両を長くしたのに、これができないという理由はほとんどあり得ない。要は予算の問題なのですね。足立区がバス走っているからだとか東京都から言われて、そうですかという形で話を進めていくと、根本的な改革にはならないと、こう思いますが、副区長、今後、東京都と話し合っていく中でどういう姿勢で話し合っていく気ですか。

○副区長 白石委員おっしゃるとおり、抜本的な解決のためには二つあると思うのです。一つは車両を長くするというのと、もう一つは運転間隔を今3分20秒ぐらいですね。それをもっと短くできないかという二つが考えられます。その2点をまず東京都の方には申入れをして協議をしていきたいと思います。

それとバスについては、あくまでも非常に混雑する江北から西日暮里、日暮里の路線だけの限定のバスですので、まずそれで実証実験をやってみたい、そういうことでございます。

○白石正輝委員 最後にしますが、バスについては一時的な改良、改革にしか過ぎないですよ。基本的には、つくばエクスプレスと同じように、ホームを延ばして車両の連結を長くしなければ、この地域の交通の基本的な改革にはならない。こう思いますが、これでいいのだということではないと思います。部長、これでいいのではないですよ。これは単なる一、二年の改良にしか過ぎない。このことを東京都にしっかりと行っていかないと、東京都にとぼけられちゃう。そういうことがないようにちゃんとやってくれますか。

○交通対策担当部長 白石委員の御趣旨はよく理解しております。

今回のバスにつきましては、これはやはり上が混雑している状況の中で、やっぱり救ってあげなければいけない人たちが必ずいると考えております。そうした方には下のバスも利用できるような

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

形、これは多分乗り方の定期的の問題等もあると思うのだけれども、そういったことも含めて一緒に解決していきたいとは考えております。

○白石正輝委員 最後と言ったのに、また手を挙げちゃまずいのだけれども、認識が足りない過ぎるのですよ。ラッシュで乗る人たちはほとんど通学から通勤ですよ。それがバスで1時間掛かってもいいよとわけにいかない。舍人ライナーにラッシュに乗る人たちはほとんど全員が通勤か通学だから、時間どおり走ってもらわなければ困る。そのことについて、もっと真剣に考えてくれなくちゃ。やる気があるのだから、ないのだから分からないような答弁では、東京都はそれに乗っかって予算を投入しない。だから足立区としては、これは一時的な方便ですよ。基本的に直すならばホームを延ばしてくださいと、これで交渉していくべきだと思いますが、部長どうですか。

○交通対策担当部長 よく分かりましたので、引き続きしっかりやらせていただきます。

○小泉ひろし委員 そもそもライナー開業するときは、開業したら里48は廃止したいという方向性で東京都も考えたという認識ございます。ある意味で利用者が増えたということは悪いことではないのだけれども、年々本当に厳しい状況になって、私たちが例えばもう少し車両数が1編成あれば、女性専用車両の提案だとか、付け焼き刃かもしれないけれども、舍人駅周辺での途中駅一部始発構想とか、いろいろな提案しましたけれども、あとダイヤを短くする、さんざん今までやっているわけだけれども、本当になかなか厳しい状態続いて、今回根本的な解決にならないということでは白石委員のおっしゃるとおりでありまして、焼け石に水かもしれませんが、とにかくそれでもやらざるを得ない。

その中で区としてリスク分散というか、東京都とやむなくというか、お互いに予算を付けてやっていただくことになったわけですが、この

役割の中で申請の受付は足立区が行う。ただしその参加証というのですか、乗車証というのですか、これは東京都が受け持つ、こういうことだと思うのだけれども、この辺の窓口というか、具体的にこれから公表していくと思うのですが、どのような流れで考えているのですか。

○交通対策担当部長 今、小泉委員おっしゃっていただいたとおりで、受付については区のオンラインでの受付等もできますので、あるいは郵送での受付になると思いますけれども、そういったものを一括して一旦足立区の方で受け付けた上で、乗車証の発行ですか、参加証の発行については東京都の方も併せて一緒にやっていくというようなことで想定しております。

○小泉ひろし委員 実際ライナー利用している人、バスを乗ろうという人は時間的にも融通がつく人かと思うのですが、例えば通院だとかされている方だとか、昼間の時間帯、一般的なサラリーマンとちょっと時間帯ずれているような方は利用できるのかもしれないけれども、申請したり、手続きしたり、また乗車証というか、それを受け取り、この辺は本当に利用者にとって不便だと増えないと思いますよ。なるべく簡単にしてあげないと、みんな忙しいですから、区役所なんか来てもらえないのではないかと思います。東京都だってどこへ行くのですかと。この辺もう少し分かりやすく、そういうことも考えなければいけないと思うのですが、その辺いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 区の例えばオンラインであれば受け付けたもので、区の方から郵送で参加証を送り返してあげるということでも一つ完了するのかなと考えておりますので、それ以外でも逆に郵送でも受け付けるような形ですので、出向いていただかなくても申込みができるような、あるいは受取りもできるような形にはしていきたいと考えております。

○しづや竜一委員長 他に。

- 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。

○横田ゆう委員 私もやはり車両を延ばすという抜本的な改善を強く求めていますけれども、この情報が区民の知った方によりますと、いろいろな意見が出されているのですね。それをお届けしたいと思いますけれども、高野駅の近辺の方、また、扇大橋駅の近辺の方、私たちは乗れないのかということ。私たちだって乗れなかったりぎゅうぎゅう詰めになったりするのに、江北から出発するというのは納得いかないという意見もありました。

それから江北の方は、何で私たちだけがバスに乗らなければいけないのか、先に乗った方は優先的に乗っていられて、自分たちはこのようなバスに乗って時間が掛かるようなことをしなければいけないのかという御意見もありました。

ですので、やはり始まってしまいますけれども、今後こういった声をよく聞いて、これからの運営に生か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 高野の方でということについては、今回やはり江北駅からの定期乗車の券をお持ちになっている方ということにさせていただいておりますので、まず、今年度については、その形でよろしく願いいたします。

それからライナー、混雑しているということで、当然南側へ行けば行くほどなかなか乗りづらいという状況かと存じます。そうした中ですので、全体としてライナーの改善という意味では、そこがしっかり皆さんが利用いただけるような形にやっぱりしていく必要があると考えております。

○おぐら修平委員 1点だけ要望で。先ほど白石委員、また、その他委員の皆さんもおっしゃいましたとおり、やっぱりこの抜本的なホームを延ばす、そういった対策を是非お願いします。

そのバスですけれども、今も既に江北駅で朝の街頭活動に入っていると、バスすいているのですね。座れるところも空きがあるような状態です。走らせると本当にどうなのか。もちろん普通だっ

たら12分で行けるものが20分、30分、朝の渋滞に掛かっちゃう。それでも座っていきいたいという人が周知宣伝すれば、もしかしたらいるのではないかというところで、やっぱり周知徹底ということを前の委員会でも要望させていただいたので、再度、今既にガラガラのこのバスを果たしていざ走らせて全然いなかったというのでは、せっかくの実証実験、また混雑の緩和にもならないわけなので、この実証実験の周知徹底お願いしますということを1点要望をお願いします。

○しぶや竜一委員長 他に質疑ありますか。

〔「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。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○しぶや竜一委員長 なしと認めます。

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14分閉会