

- 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8年1月27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 定刻前ではございますけれども、全員そろいましたので、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。

横田委員、中島委員、よろしくお願いたします。

————— ◇ —————

○しづや竜一委員長 次に、報告事項を議題といたします。

①②、以上2件を都市建設部長から、③から⑧、以上6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。よろしくお願いたします。

まず、報告に先立ちまして、1月25日に開催いたしました地下鉄8号線整備促進大会、議長をはじめ委員長に御出席いただきましてありがとうございました。無事に終わりました。

なお、結果につきましては次回の委員会で御報告させていただきますので、よろしくお願いたします。

それでは、報告に入らせていただきます。

まず1点目、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。実証実験を昨年12月22日から今年の3月27日の平日の6日間行います。

2番の利用申込み状況でございますが、1月4日現在で317人にいただいております。

なお、利用状況でございますが、1日平均55人、1台当たり約18人の利用ということになっ

ております。写真と乗降の様子を記載させていただいております。

4番、今後の方針でございますが、まずはトラブルがないような安全運行と利用状況を確認しつつ、東京都とも協力しながら情報発信と利用実績等について利用者の声を聞いていく予定でございます。

その他としまして、4ページに参考資料を付けておりますが、時差Bizキャンペーンを行うということでこちらについても周知、発信に努めてまいります。

続いて、5ページでございます。

西新井大師西駅周辺自転車駐車場の整備でございます。

区民から御要望があったことにつきまして今回整備を進めているものでございます。状況としまして、定期利用についてはキャンセル待ちが80台、一方、一時利用については44台の空きがあるということでございます。

項番の3の西新井大師西駅第4自転車駐車場の増設整備としまして、こちら99台新たに整備するものでございます。

6ページでございます。

整備のスケジュールでございますが、今年4月上旬に増設箇所の開設を予定しております。

それに伴いまして、西新井大師西第1自転車駐車場の利用形態の変更でございます。結論から申しますと、一時利用のものについては全て定期利用に変更させていただきます。こちら先ほどの整備のスケジュールに合わせまして、4月上旬に変更の開始をさせていただきたいと思っております。

今後の方針でございますが、利用者に不便にならないよう十分注意しながら、工事、運用を進めてまいります。

私から以上でございます。

○交通対策担当部長 おはようございます。よろしくお願いたします。

報告資料の8ページを御覧ください。

- 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。

はるかぜ路線維持事業の進捗状況についてでございます。こちら前回の委員会で、新日本観光の4路線についてのダイヤ改正の状況についてお伝えしたところでございますが、今回は日立自動車の方の3路線についての御報告でございます。

進んでいただきまして、バスの運行状況等、記載のとおりでございまして、(3)のところではダイヤ改正時期としましては、こちらには令和8年2月頃としておりますけれども、予定としまして2月16日を予定しておりますところでございます。

4番の改正後の便数についても、12便増便できている状況でございます。

5番、ダイヤ改正に見込まれる効果等についても記載のとおりでございます。今後、ダイヤ改正を確実に実施してまいります。

9ページでございます。

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番のところでは、自動運転バスの実証実験の運行ルートの検討状況でございます。昨年の9月25日に日立自動車と締結をいたしました協定を基に、運行ルートの検討を進めているところでございます。

(1) ルートの検討業務の委託先でございますが、株式会社ティアフォーになっております。

(2) 想定車両については、小型バス、それからグリーンスローモビリティについて検討を進めております。

(3) のところで、調査対象地域については、次のページ、11ページから12ページの方でございますので、そちらの方を御参照いただきたいと思います。

実施している調査項目につきましても記載のとおりでございます。

2番で、小型バスの方の自動運転実施実験については、令和8年度を予定しているところでございます。こちらについては8年の秋ぐらいから試

走を行い、冬ぐらいに実証実験を開始というようなスケジュールを考えているところでございます。

運行ルートにつきましては、同じく12ページの方でございますので、御覧いただければと思います。こちらの方で第1候補になっているのが西新井駅近くから六町駅へ結ぶもので、以前のはるかぜ7号の路線であったところの場所でございます。これが今第1候補に挙がっているところでございます。

10ページの3番でございます。

グリスロ車両による自動運転実証実験については、令和9年度を今予定しているところでございます。9年度以降になりますけれども、それを予定しているところでございます。

4番で、補助金等活用の再検討ということで出させていただいたのですけれども、以前に国交省の方の補助をメインに検討していくということで御報告をさせていただいたところですが、記載のとおり全国から多数の応募があり、なかなか倍率も上がってきて不採択になる可能性も考慮するというので、今回、内閣府の方の補助金を予定させていただくところでございます。

表等で内閣府、国交省、東京都とあるのですが、これまでどちらかと言えば、この内容の中では国交省がまだあるのですけれども、むしろ内閣府の方の補助をメインとして考えて進めたいということで考えているところでございます。

5番のスケジュールにつきましても同じような考え方でございまして、国交省がございすけれども、内閣府をメインとして考えているところでございます。

11ページ、12ページはコースの比較検討を実施した内容でございます。特に12ページの方で、ルートごとの検討結果の比較をしております。その中で、先ほど申し上げました小型バスの2というところで西新井から六町駅間、こちらについ

- 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。

てが第1候補になっているところがございます。

13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」の利用状況等についてでございます。

1番、運行概要につきましては、表記載のとおりでございます。現在週3日の運行、乗降スポット55か所ということで進めております。

下の方、2番でございます。

登録者数と利用者数ということで、これは12月22日の数字でございますけれども、658名の方が登録いただいております。登録の数だけでございますけれども、昨日現在では735になってございます。利用をいただいているのがやっぱり登録いただいた方の中の大体15%ほどの方の利用となっております。

14ページでございます。

そうした内容のグラフ等を掲載させていただいております。

3番、利用状況等についてということで、スタートした8月から12月にかけての利用状況をグラフで記載させていただいております。大体15.5件ぐらいが1日の利用状況になってございます。冬場どうしても少し下がっている状況がございます。

下の方は週3日にした後から追加した水曜日の利用が少し低い状況が見られるというものでございます。

15ページをお願いいたします。

4番で利用実態分析でございます。こちら16ページのところにございますので、そちらの方を見ていただければと思います。絵柄の方です。1回利用して、その後利用してない方であったりとか、逆に複数回利用いただいている方のそういう行動はどう違うのかということで確認したものでございます。

左側の絵柄の方で見ていただきますと、乗車のスポットはそれぞれのところなのですけれども、

降りるところが駅、それから病院ということにもなっているのですけれども、右側の複数回の方を御覧いただきますと、乗るほう、降りるほうでいずれも病院と駅と両方あるというような形で、それから下の方のグリーンの時間帯のグラフでも午前中が多いということで、特に病院等の利用につきましては、そうしたところで日常的ないろいろな不便を解消する目的として利用いただいているのかなということが確認できます。

15ページに戻っていただきまして、5番のところスケジュールがでございます。

今後ですけれども、3月には協賛金の事業者名も入れたニュースを発行することで引き続き4月以降も進めてまいります。

17ページをお願いいたします。

同じ常東地区のチョイソコ×せんじゅにおける寄附・協賛金募集等についてでございます。こちらについても何度か御報告をさせていただいておりますけれども、1番のところでは運行支援募集の目的ということで、こちらについては運行の支援者を募集して地域全体で持続可能な運行を支える仕組みを構築するというようなものでございます。

2番、チョイソコ×せんじゅにおける寄附及び協賛金プランということで、こちら18ページ、19ページを参照いただければと思います。

昨年12月に地元の協議会、あるいは町会・自治会連合会の会合等の中で相談をさせていただいて、最終的にプランを固めたところでございます。

周知方法等につきましては、区の方でニュースですとかを全戸配布させていただくようなことも考えております。

飛んでしまいました、3番のところ、寄附・協賛金プランの概要と申込み状況ということで、今のところすけれども、協賛のAプラン、協賛のBプランでそれぞれゴールドとシルバーということで1件ずつの応募をいただいているところで

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

ございます。

Aプラン、Bプランにつきましては18ページ、19ページのところを御参照いただきたいと思います。

20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。こちらにつきましても、1番、運行期間、頻度ということで掲載させていただいている御覧のとおりでございます。運行頻度につきましては、今、週3日ですけれども、2月からは週4日ということで進めてまいります。

運行方法の見直しが2番のところでございます。運行ダイヤの見直しということで、一つ目は今まで時間が掛かっていたところ、45分のところを25分に見直したというような状況でございます。

2番のところでは運行曜日の見直しでございます。先ほど申し上げましたように、2月1日からは週4日ということで進めさせていただきます。

21ページの方です。

利用促進の取組でございます。こちら交通ニュース等を発行させていただいて、全戸に配布し、あるいは地元の協議会の皆さんが運営するLINEやチラシなどによる発信も含めて協力しながら進めさせていただいているところでございます。

また、利用促進券と書いてございますけれども、無料のお試し券についても配布を始めて利用を促そうということで取り組んでいるところでございます。

3番でございます。実証実験期間の延長についてでございますけれども、昨年の12月の補正をいただきまして、こちらにつきましては延長させていただくということで今手続きを、明日、運輸局の方に提出を予定しております。そこで提出しますと、9月末までの延長ということで考えております。

4番で利用状況等でございます。10月から始まりましたので、毎月の1日平均ということで記

載しております。10月22件、12月は19件でちょっと下がっておりますけれども、こちらの表にはないのですが、1月は平均25.5人ということで利用いただいているところでございます。

そのほか、下の方です。便別の利用状況ですとか、次のページも同じようなところで、3番のところでは、停留所別の平均利用数等を記載させていただいております。

最後、23ページのところで、スケジュールでございますけれども、2月に入りますと運行ダイヤの変更をさせていただいて、3月にはニュースの発行を予定しているところでございます。資料を付けさせていただいております。参照ください。

28ページでございます。

今後の足立区地域内交通導入サポート制度における運用方法についてでございます。

こちらにつきましても、1番のところでは実証実験の進め方ということで、昨年10月のこの委員会の方で一部御報告をさせていただいたところではございますけれども、まず、実施の実験の期間を6か月から12か月に延ばさせていただくということについてお知らせさせていただいております。

また、それに合わせて、やはり数字を取っていく期間というのを、いきなりスタートからすぐというわけにはいかないの、やっぱり周知の期間等を含めて最初の期間で3か月置くですとか、そういったことも設けさせていただいております。

(2)で、今回新たに追加する運用方法についてでございますけれども、こちらについては、アのところでは最長で12か月間の実証実験期間ということなのですけれども、次のイのところでは、運行継続の目安でございます。こちら利用者1件当たりの区の負担がおおむね1,500円ということで記載させていただいておりますけれども、

- 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。

もう少し細かい部分の内容について、別紙の30ページになるのですが、そちらの方で表示をさせていただいております。

それから集計ですとか分析の期間等の考え方についても、前半の3か月、最後の3か月等について入れさせていただいているところでございます。

最後に、(3)で常東地区、花畑地区の流れについて、32ページのところに掲載させていただいております。

それから29ページのところに、同じくこのサポート制度の中でボランティア輸送、それから施設の送迎等の車両についても同じなのですが、従来ボランティア輸送に対して運行の経費ということでお金を支出することはできないということであったのですが、国の方の内容の見直しがございまして自治体からの補助をすることも可能となったため、本サポート制度でも補助項目を追加、時間単価を設定するというものでございます。こちらについても後ろの方に付けさせていただいております。

30ページ以降、先ほど申し上げました1件当たりおおむね1,500円ということで実施している中で、もう少しやっぱり届かない状況があるということで、例えば3,000円以内のところに入る場合にはここに赤い枠で囲ませていただいたような状況であれば、継続してもう少し検討を進めていこうといったようなところの流れでございます。

31ページ以降につきましては、サポート制度のスケジュール感について記載させていただいているところでございます。もともとは1年間の中での6か月、9か月ということであったのですが、最長では31ページの下ケースですが、18か月間、2年間の中で前半の最初の準備と最後のもし終了となった場合も準備期間が必要ですので、そういった期間を取った残りの期間を実験に充てるというようなものでござい

ます。

その内容について、32ページのところで常東地区と花畑地区に落とし込んだ場合のケースを示しております。

33ページの方は、先ほどの施設送迎、それからボランティアの場合の区からの支援をする場合の費用についての内容について記載させていただいております。ボランティア輸送につきましても、1人1時間当たりの1,500円といった形で進めさせていただければと考えているところでございます。

私からの報告、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 自民党としては、駐輪場の増設・建設について反対するものではないのですが、この報告書を見ると空きがまだ十分あるのですね。空きがまだ十分あるところに99台分の増設をすれば、結局区営じゃない民営の240台分を圧迫することになるのではないかと。これをやめちゃうと、240台なくなっちゃうわけですから、99台増やしても何の意味もないということがあるのですが、このことについては調査したのですか。

○交通対策担当部長 恐れ入ります、西新井大師西駅の場合については、やはり西側にそうした駐輪の施設がないのです。これまでも定期的利用ができるようにということで要望をいただいておりますので、今回その部分を何とか増設する形で設置するという形でやらせていただこうと考えているものでございます。

○白石正輝委員 今後いろいろな形で区営のものができていくと思うのですが、そのことによって民間が圧迫されてやめてしまうようなことにならないように、特に地図を見ると民間の駐車場というのは駅のすぐそばにありますよね。今度造成するのは200メートルぐらい離れているということで、駅のすぐそばにあるところの方が利用しやす

- 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。

いのだろうけれども、とかく区が運営すると安くなっちゃうのですね。

ここの地下の駐車場だってそうですけれども、最初は無料でやっていたのですよ。そうしたらここに置いて、自分の会社に出勤するという人が多くなって、とてもこれでは困ったということで有料にしたのですが、有料料金がこの地域の駐車料金と比べると安いんですね。

最近、朝10時頃来るとほとんど満車なのです。満車でないことがまずないということになっているので、駐車料金については周囲の料金をよく考えて設定すべきだと。じゃないと結局民間を圧迫することになりますので、そのことについて副区長、どう思いますか。

○副区長 公共性のある駐車場・駐輪場ということで、一定程度の金額、安い金額で設定をしておりますけれども、確かに民間を圧迫するという意見も出ております。そういった意味で値上げということに踏み切るのが非常に厳しい状況だとは思いますが。区民生活を考えると、そこら辺のバランスをとりながら、また議会の方とも相談させていただきたいと思います。

○白石正輝委員 このことについては、西新井の公団の第一団地を改築するときいろいろと問題があったのです。ということは、公団の新しくできる団地については、周囲のマンションの家賃を参考にして決めるということになったのですけれども、これ随分反対があった。裁判もやったのですよ。随分高くなる。高くなるけれども、周囲を見たらそれが当たり前の料金なのです。それでも周囲の民間と比べると少し安い。少し安いだけでも、今まで住んでいた家賃と比べると随分高くなる。

大体、区営というのは基本的には価格についての考え方があまり持ってないみたいなのですね。コストについてももう少ししっかりと考えてやっていただかないと、後々困ることになると。このこ

とをよく考えてコスト等を決めていただきたいと思います。

○石毛かずあき委員 私からは、日暮里・舎人ライナーの混雑対策です。そこで何点か確認だけさせていただきたいと思っているのですけれども、今回の利用状況を踏まえて、まず、この現状をどのように区として見解といいますか、認識をされて、今どういう状況かということをお聞かせいただけますか。

○交通対策担当部長 昨年末からということで実施させていただいて、事前の周知は東京都も区も協力して結構やらせていただいたかなという評価しているところでございます。実際の登録もある程度実施できたかなと思うのですけれども、利用の数を今見ていると、年明けを見ても、大体1台当たり平均で20人ちょっと切るぐらいの利用の状況ですので、5割はいつてないような利用の状況でございます。

この先に向けても、その動向はしっかり見ていきたいと考えておりますし、この先どう評価していくのかとか、検証していくのかということについては、早い段階から東京都ともしっかり協議をしていきたいと考えております。

○石毛かずあき委員 評価検証についてですけれども、本当にこの目的を聞くと、もやもや感というのはなくなるのですけれども、混雑緩和対策です。そもそもこのバスが100%乗車率になった場合、舎人ライナーの混雑率の緩和というのはたしか1%から2%だったのです。100人に1人か2人乗らないで、その状況をどのようになっているかということなのですけれども、一度、今の現状を踏まえながら効果を検証していますよね、一部。途中で。あまり実感としてはなかなか得られなかったところがあって、当然乗車率100%にもなったとしても、どうですか、混雑緩和対策と体感的にも実感できる結果になるかどうか、どう思いますか。

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

○交通対策担当部長 今、1日3便のバス便というところで、1台45人ですので135人乗っていただいたとしても、石毛委員おっしゃるとおりで、パーセンテージにしたらずかなパーセンテージということになるかと思えます。

駅のホームの方でも職員が確認をさせていただいているのですが、特にやっぱり変わった様子はないということでございますので、なかなか実感が得られるのは難しいのかなと考えます。

○石毛かずあき委員 そこでです。混雑緩和という対策の中で効果検証をこれからもやっていく、言葉は悪いですが、意味があるのかなのか。ただ、これはやっていただいてありがたいと思っています。

今後同じような目的の中で効果検証を行っていくのが本当にいいのか、若しくは違ったフェーズの中で頭の中を切り替えていただいて、まず何に必要なのか、このバスがということを踏まえた上で考えていただくと、今もバス利便性に関するアンケート調査を行っていますよね。これからじゃないですよね。今も行っているわけで、その中では代表的なものでもいいのですけれども、どのようなお声が多かったかというのが分かりますかね。

○交通対策担当部長 最初の登録の段階でも少し御意見も伺っている中では、期待する声というのですか、着席したいというような声もございました。あるいはやっぱり舍人ライナー自体が混雑していることに対する何とか解決してもらいたいと願うような声もいただいているところでございます。

石毛委員おっしゃっていただいたように、混雑緩和という視点だけで見た場合には、数字的には到底やっぱり難しいものであろうと思えます。

そういう中では、併せてアンケート等を実施しながら、また、これからアンケートをやる部分もでございますので、利用者の意見、あるいは利用しなかった人たちの意見といったものから、そこに一定の方々を利用しているところ、必要性とい

うのは何だろうということも含めて、検証していく必要があるかなとは考えております。

○石毛かずあき委員 ありがとうございます。本当にそういった視点が大事になってきているのじゃないかなと。

実証実験のまま、混雑緩和対策のままでこれやっていくと、結果としてはなかなか思うようにいかないということになって、厳しく考えなきゃいけないのかなということも出てきますけれども、ただ、日暮里・舎人ライナーを利用させていただいている方々に関しては、やっぱり利用者に対するサービスというか、そんなようなことも方向性として考えながら、今後これをどのようにやっていくかということを考えていただいて進めていただきたいと思っておりますので、その点どうかよろしくお願いいたします。

以上です。

○小泉ひろし委員 まず最初にやっぱり日暮里・舎人ライナー混雑対策ですけれども、私もこの取組を開始以来、何度か早朝の利用状況を目撃というか、実際見ております。7時発も登録された方は早めに来て待っているし、その次の7時20分の便も、早めに皆さん来て待っていて、出発するときは本当にゆったりというか、観光バスに乗っていくぐらい皆さんちゃんと座ってゆったりと出ていくわけですが、1便当たり大体18人ぐらいということですが、この取組、足立区と東京都で折半するということですが、今は職員が張りついているいろいろ調査されてるのですが、バスの借上げ代だけでも、1人当たり利用者にとって18人ということで、最低でも四、五千元は借上げ代だけでも掛かっているかと思うのですが、その辺をまず。

○交通対策担当部長 細かい部分を計算してないのですけれども、小泉委員おっしゃるような状況かと考えております。

○小泉ひろし委員 前回の委員会でも言いましたけ

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

れども、この混雑緩和対策は長期的な取組、又は中期的、又は本当の目先の取組があるかと思うのですが、この目先の対策として東京都もラッシュ時間帯を避けた快適通勤ということでポイントを付与すると。朝7時半から9時半は混雑マックスだということで、先ほどのバスも早い方は当然7時前ぐらいから利用者が待機しているし、7時半前にもいらっしゃるのですけれども、東京都は1日につき100ポイントを獲得できますよと、冬の時差Bizキャンペーンということをやるといふことなのですけれども、1人当たり四、五千円掛けて今みたいなことが本当に混雑緩和に有効なのかと考えたときに、混雑時間帯7時半前だったら比較的乗れる、それよりもっとポイントを増やしてでも、むしろそちらの方も効果があるのじゃないかと思うのですけれども、この辺のポイント付与について、足立区も意見とか意見交換したことがあるのでしょうか。

○交通対策担当部長 そこに特化してということは特にはなかったのですけれども、これまでも時差Bizをずっとやられてきていたわけですが、その中ではポイントも利用できるのが以前は限られた中であつたのですけれども、今はPASMOですとか、そういったところに替えられるので、それで例えば自販機でジュースを買うとかということにも使えるというような話でございますので、そういったことをもう少し利用しやすい状況にしてほしいなというお話なんかをさせていただいてることでございます。

この利用者がそういったことで行動変容を起こしてもらえようなきっかけになればということについて、引き続き、また東京都にも話をしていきたいとは考えております。

○小泉ひろし委員 東京都も足立区もかなりのお金を使ってやっているわけですが、バスの借上げ代だけでもそれだけ掛かって、利用者にとってはゆつたりと時間の許す方は利用できるわけで

すけれども、本当にピークをオフピークというか、そういうことにできる可能性があるのだったら、バス利用者も早めに来るわけですから、一歩早めに出勤してもらうことによってもっとポイントを増やすとか、そういうことの方が本当に目先の対策としてはよろしいかと思うので、そういうことも含めてこれから検討していただければと思います。これは要望です。

あと、自動運転のいろいろ運転バスの運行ルート検討で、中間報告という結果報告が出ておりますけれども、12ページですかね。この辺は区とバス事業者との間でルート案を検討してきたということでもよろしいでしょうか。

○交通対策担当部長 今回スキームとしてはバス事業者の方で契約を結んでいただいております。当然その内容については区の方も確認をさせていただいた上で、一緒に進めているところでございます。うちの方からは、交付金、負担金という形で、事業者へ費用を支出させていただいている状況でございます。

○小泉ひろし委員 先日の地下鉄8号線のときも講演の中で自動運転についてのいろいろなお話もありましたけれども、可能性はありますけれども、やはりこの中間報告、五つのルートを想定して第1候補ということも絞られておりますけれども、従来のはるかぜ等が廃便になったというか、減便も含めてそういう利用者の実態というものもこういう事業者との協議の中でも、声をちゃんとしっかりと届けていただきたいなと思います。

それとサポートシステムに絡んで、国の方で全くのボランティアじゃなくて、人件費相当も検討するようになったのですけれども、この辺は特に交通不便地域というか、これからサポート制度を利用した検討を進めていく地域も含めて、そういう方々にはこういう変化というものについて、従来のサポートシステムより変わってくるわけなので、この辺の説明というのはされているのでしょうか。

- 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 こうした変更点も含めて、今回サポート制度自体の手引をまた改訂したものを作る準備を今進めております。それができたところで地域へ回りたいなという、全区的なところにお知らせができるようなことをしていきたいなどは考えております。

○小泉ひろし委員 なかなかボランティアというのはありがたいことですが、やっぱり継続ということを考えると、本当に無償のボランティアだけに頼るといってもいかなしいし、それなりの継続するための支援も国も動き始めたので、しっかりとその辺は周知して、サポート制度を使ったそういう取組がしやすいように、より周知をよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上です。

○しづや竜一委員長 他に質疑ありませんか。

○山中ちえ子委員 私からはずっと質問に取り組んできたわけですが、この検証実験、地域交通の考え方で一番大切なのはその交通がもたらす地域への利便だったり、介護予防などの人々の健康だったりといったところ、これが充実することによって地域が活性化され、そういったことと言えば、事業採算だけでそれを図るのではなく、しっかりとそういった社会的な利益を図っていくよゆうにということをずっと求めてきた結果です。

やはり昨日の地下鉄8号線の中で、国や東京都市の座長などもたくさん務める森本先生が講演してくれた内容にもリンクして、やっぱり地域全体でつくっていく地域交通ということでは、そういうフェーズになっているということです。

やっぱり医療費削減効果がこれだけあるのですよという一人一人が歩行時間をどのぐらい1日の中でとれるのかといったところから、その方の病氣予防が換算されて、そしてその数をしっかりと入れ込んで評価していくということが大切なのだということもありましたけれども、そういうことでは、地域の交通に関してや足立区の交通全体

の話を足立区に対して議会全会派一致で決議を上げたことも大きかったのだと思うのですが、こうやって地域内交通サポート制度が前進したと。中身が。これはすごく区と行政と議会が共につくり出してきたことなのじゃないかなと思うのです。

これはやっぱり常東地域も含め、花畑地区で頑張って地域交通を検証していくところに、区だけではなく、事業者も地域住民もちゃんと入って検証していったということ、これが大きいのではないかなと思うのです。

森本先生もおっしゃっていましたが、これからの地域交通をやる上で一番大切なのが事業者や足立区だけで動くのではなく、地域の方々の声をしっかりと聞き取っていくということが大切だということとリンクすると思うのですが、その辺ではどうですか。この一番最後の報告の中でも言わ

れていますけれども、前進を図っていった経緯についてどう考えてますか。

○交通対策担当部長 今、山中委員おっしゃっていただいた最後の部分ということでサポート制度の改定の部分について申し上げますと、当初は半年間というような話でスタートさせていただいたのですが、やっぱり1年は必要であろうと。

それから、いろいろな周知であったりそれ以外の内容の変更だつたりを考えると、ここで示させていただいたのは2年間という形に今なってきたのですが、そうした中でしっかりと地域と区と事業者も一緒になって検討を進めていくということは非常に大事なことだということは、私たちが認識したところでございます。

○山中ちえ子委員 そういう認識に立ってくださったというところで、やっぱり持続可能なということが本当にポイントになるのかなと思ひていて、そういう意味では、今回補正予算も組んでということで債務負担行為だつたりですが、車両のリース代だつたりが最初に制度のマニュアル上では準備されていたのに、花畑においては、普通

- 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。

のタクシー車両のセレナになってしまったとか、そういった反省点もあるかと思うんですね。

そういった車両についての反省点もそうですけれども、地域住民との連携によって成し得てきた検証が今後すごく頑張っただけでここまでやってきたけれども、もう限界だという声も出てきているんですね。要するに、一生懸命やった、それは区も初めてのことでしんどい部分もあったというのがあるのだけれども、バス停の環境だったり、そこに地域、花畑ぐるりんの分かるようなチラシをどんどん入れていかないと、どんどんなくなる。そういったところに一つ一つ停留所に向かって補充しに行くとか、そういった細かい仕事だとか、1日1日の乗車率をどう分析して、どこを★★していくのかとか、お金をどう節約していくのかとか、これ全部地域の住民がボランティアで分析しているのですけれども、そういったことで言えば、そこが大切、そこを持続可能にしていくということでは課題があると思うのですけれども、どう認識されていますか。

○交通対策担当部長 サポート制度自体の趣旨としては、地域の皆さんが主体でということをお願いする中でもあったところではあるのですけれども、実際にやっていただいている中の御報告を伺いますと、やっぱり今、山中委員おっしゃっていただいたようないろいろな部分で御苦労いただいているということは、私どもも改めて確認をさせていただいているところでもございます。

そういう意味では、やはり地域の皆さん方に協力いただくこともそうなのですけれども、それに応じた区の方の考え方というのですか、そうした制度の改正だったりとか、そういったこともしっかり進めながら、山中委員おっしゃっていただいたような持続可能になるような形に改変していくことが非常に大事なのかなと考えております。

○山中ちえ子委員 今回やはり1人1、500円というところで上限を決めて、その中でしかできな

いのだと。だからどんどん乗車率を高めないと、これは持続できないですよとハッパを掛けてきたと思うのですけれども、これがやっぱり3、000円ということで柔軟な見方をつくってくれた。その検証期間というのも準備期間を除いてちゃんとやってくれると、この2点についてはよかったですけれども、具体的にそれが示されていないというところが課題であって、例えば地域内交通サポート制度を使った検証実験は常東地区と花畑でやってますけれども、その採算ベースの計算に乗ってこないところの支出は、例えば常東地区であれば、毎月45万円のAIシステム会社への支出、これはこの採算を計っていく計算ベースに入っていないですね。入っていない考え方というのは、私は花畑を考える上でも大切だとは思いますが、一方、花畑ではそこがボランティアになっているといったところで、その不公正、不公平があるわけですね。

そういったところでは、協賛金というところで常東地区は努力をするということではありますけれども、そこへの区の介入という分量も、常東地区は区が担う部分の分量が多くて、花畑は頑張っただけでやっている、要するに先を見越していろいろやってくれるから、そこは地域住民協議会に任せっきりになっているとか、そういう検証を進める上で二つの地区でやっている検証実験がちゃんと次に教訓として検証されなくてはいけないと思いますが、そこも見えてこないのですよ。

では、常東地区では採算ベースに、いや、だから採算ベースに、要するに1人1、500円の計算ありますよね。そこに常東地区には会社に支払っている45万円のお金が入ってきてないのですよ。でも花畑ではそういう会社と一緒にやらないものですから、人々がボランティアになっていると。そういう不公正をどう今後の地域交通の制度を使った検証実験に生かしていくのかと、どう分析するのかといったところを聞きたいと思

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

ます。

○交通対策担当部長 今、山中委員から御説明いただいたのですけれども、常東地区、花畑地区それぞれ、ほかの地区もそうなのですけれども、やる場合に月に区からは150万円の費用の中で賄うということで実施させていただいております。その中で、常東地区の場合には、山中委員からございましたように運行のシステムの費用というのはやはり掛かっておりますので、そういう費用を出しています。

一方で、それがあるので、日数がなかなか増やせない状況の中で取組を進めていただいている部分もございます。また、乗降スポットなどについても地域の方にも協力いただいております。ここを新たにスポットにするというようなことについては地元の皆さんにも協力をいただいているところでございます。

花畑の方につきましては、同じ150万円の中で、バス型ですと、定時定路線という形で運行していくときにやっぱり必要になってくる部分が先ほど御質問の中でもございましたけれども、そういうバス停のことですとかという費用が掛かってくる部分があると。

あるいは解析についても実施いただいているということですが、区の方もそこは別途費用を見まして、委託事業者に見ていただいているところもございますので、内容はやり方が違うので、どうしても差があるように見えてくるのですけれども、その辺りについては我々の方でもしっかり整理をさせていただきたいと思っておりますので、不公平とはならないようにはしっかり取り組ませていただきたいと思います。

○山中ちえ子委員 そこを検証しなきゃいけないと思うのですよ。それが見えてこないということなんです。だって出してないですよ。そこを検証していきますよということをやらないですよ。だからやらなきゃいけないというところなのです

けれども、森本先生がメトロセブンでも地下鉄8号線でも講演して下さって、移動支援がまちに前向きの流れがそのまちをよくしていくことにつながると。持続可能なまち・人・社会をつくるということによっていってらっしゃいました。

その中では、そもそも鉄道事業は世界の中では欧米では2割、3割の収益しか出ていないから、そこは行政や国が負担しているということによっていってました。

日本では、様々な大きな鉄道会社は例えば不動産業だったりといったことを同時にやっているから、そこからの利益によって鉄道事業が支えられていたと。だから事業採算は自分自身でやれる事業者がほとんどやっていたから、日本はそういう技術もすばらしかったのだと。

でもこういった傾向がある中で、今廃止路線や減便路線が進んでいるということですので、足立区の地域全体の交通を考える上でも、やっぱりこういう視点に立たなくちゃいけないのじゃないかなと思うのですけれども、そういった姿勢に立つ行政が果たすことは何かが分かっていないと、これからの足立の地域交通を全体で考えていく上でも大変なことになっちゃうのじゃないかなと思うのですけれども、その辺はどうでしょうか。

○都市建設部長 さきの8号線沿線促進大会で森本教授からの話ではありますが、全体を通して見ますと、やはり交通のシステムの規模感もありますので、一概にそのまま足立区にポコッとほめるというわけにはできないと思っておりますが、そもそも地域公共交通については当然のことながら自治体が負う部分もあろうかと思っております。そういう意味では、こういった当委員会でも議論を重ねながら、議会の皆さんと御相談しながら、よりよい地域交通の在り方を検討したいと思っております。

○山中ちえ子委員 だとすれば、地下鉄8号線やメトロセブンの展望をやはり20年後にと言ったところに何を足立区の交通として考えたいのか、そ

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

のためには10年後何をするのかという計画を、やはりエリアデザインのまちづくりの中に、リンクして考えていかなきゃいけないということもおっしゃってました。なので、今やっていることの報告の中でもありましたように、自動運転の報告がありました。これは国からの補助金をこうやって申し込むような予定になっているというようなことでした。

そういうことで言えば、自動運転というところでの考え方も、場当たりのようにこうやって補助金を使ってやるのだと、廃止路線の部分がここだったからここにやろうとしているのだということをおっしゃいますけれども、やはりこういったことはメトロセブンや地下鉄8号線の展望を持って、じゃあどこにどう整えるのかといったところが基本にないと、場当たりの交通を一つ一つやって、自動運転は自動運転で補助金を使うということに、それで終わりということになっちゃうわけですよ。そこから自動運転でどの空白地域を補填して区役所まで行けるようにしようとか、そういう議論が全然ないのですよ。だから場当たりの、地域ごとにとかというのではなくて、しっかりと抜本的に考え直すということも据えていただきたいのですけれども、どうでしょうか。

○副区長 自動運転の運行経路については、もちろん地域ニーズとバス事業者の収益も考えてしっかりと選定していく、これはそのとおりだと思います。

場当たりのというお話でしたけれども、20年後は全部自動運転になるのです。ですから、今運転手のいるところも自動運転になるという考えの下に、私ども、まずは第1路線を選定していくという考え方ですので、決して場当たりのではありませんし、これから20年後は全て自動運転になるというような構想の下にマスタープランも作っていく必要あると思っております。

○山中ちえ子委員 それを考えているのであれば、

今、森本先生が言うように、モビリティの変革のときにやっぱり一番何が必要なのかと言ったら、それはそんな大きな仕事、事業者と区だけでできないと。行政と事業者だけではできない。だからやっぱり地域の関係者なんかをしっかりと柔軟な運営に入れていくということが必要なのだよということをおっしゃってました。

だから区に足りないのは、やっぱり原則、この森本先生が地域交通のモビリティの変わるその前向きな動きをつくっていくときに必要だと言われている原則の中の一つです。市民と双方向のコミュニケーションをすることができるということです。こういう状況をもっとリスペクトして、地域の住民を、つくっていく必要があるのですね。

今、花畑ぐるりんの協議会に対して、そういう視点でやってますでしょうか。

○交通対策担当部長 今、山中委員からございましたけれども、私としてはそういう考えでやらせていただいていると考えております。

○山中ちえ子委員 それはこの間もいろいろな提案をしても、なかなか各課連携してくれないというような状況があるのじゃないかなと。決して協議会が言っているわけじゃなくて、私が分析しているのですけれども、ないじゃないかなと思うのですよ。

例えばその地域の交通を図る上で、介護予防だったりといったところにリンクして、その地域交通の努力や住民たちに健康的な外出効果をどう図って、福祉部との連携をどうしていくのかというのは全然報告がありません。なかなか積極的な報告も高齢者施策推進室長からもないわけですね。

現場は頑張っているのですよ。地域包括支援センター、花畑の担当者はすごく頑張っていて、ニュースにもしっかり外出は高齢者のフレイル予防にとってもいいですよと。地域花畑ぐるりんはこんなのですよと宣伝してくれたり、地域ではいろいろな共闘が始まっているわけですね。森本先生が

- 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。

言うように、それが必要だということを言っています。でも、区がそれに追いついていないというところが横連携で見られます。その辺の課題をちゃんと計画的にやっていってほしいのですけれども、どうでしょうか。

○都市建設部長 先ほど来、森本先生のお話が出ておりますが、先ほども私、御答弁申し上げたとおり、例えば宇都宮のライトラインのときについては、月40万人乗っている中でそういう効果があるという話をしておりました。ですので、まだ母数が少ない中でこういった経済的、介護のことが出るというのはなかなか数字が出せないと思います。

ただ、今御指摘のことについては、当然今後のまちづくり、交通、福祉のことを踏まえてやっていくことについては私も認識しておりますので、しかるべきにそういった答えが出せるように準備はしてまいります。

○山中ちえ子委員 最後です。じゃあ具体的に言いますけれども、福祉部でやっている脳活ラボ、これは動くことによって区が示すところに来たりするとポイントが付与されて、図書券がもらえたりするものですね。

そして、脳活ラボだけじゃなくて、「ばく増し」事業もやりだして、これはたんぱく質を多く取ることによって高齢者がフレイルを予防できるということ、でもこれは同時に外出する、運動するということが評価されないといけないと。

だからやっぱり地域交通で頑張っている行政職員もそうですが、地域の交通協議会と連携してポイントを付与するとか、高齢者がお買い物するときに花畑ぐるりに乗ると何割引ですよとか、例えばですよ。こういったことだったりとかというのが必要になってくるのじゃないかということをやっていると、全くそういったことがないということなのですが、具体的にちゃんと答弁していただきたいと思います。

○高齢者施策推進室長 脳活ラボは皆様も御存じのとおり登録もしていただいている議員方もいらっしゃるし、活用もしていただいているかと思うのですが、高齢者の方の介護予防ということで、足立区全体の高齢者の方に対して実施をしているものです。

今、山中委員の方から御紹介いただきましたように、ポイントがたまる施設を用意しまして、そこまで外出して行って足を運んでいただければポイントがたまるということになっておりますが、それをある特定の地域だけやるということは今は考えてはおりません。是非その地域の方々も地域内交通で外出の機会が増えていくということですので、それを利用して、その先のそういった施設の方に足を運んでいただけてというようなことで今考えております。

これは足立区内の全体の高齢者の方のためにやっているものになっておりますので、今のところ、ある特定の地域の方だけ優遇されるようなものというのは考えてはおりません。

○山中ちえ子委員 そういう答弁をされちゃうとまた質問しなくちゃいけないっちゃうのですよ。私だって花畑だけやってと言っているわけじゃないあです。ほかの地域だって、興野だってそうだし、これから自動運転させようと……。

○★★委員 そういうふうに聞いたからそういう答弁が出たのじゃないの。

○山中ちえ子委員 じゃあ、分かりました。そういうことであれば違うのですね。

○★★委員 どうしていいか分からなくなっちゃう。

○山中ちえ子委員 では、花畑だけに限らないで、地域交通の充実にリンクして、高齢者施策の方が連携していけるようにということ、その具体的なやり方もちゃんと密に横連携してほしい。それについてはどうですか。

○高齢者施策推進室長 今、脳活ラボもそうですが、情報の提供については、都市建設部だけ

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

ではなくて全庁に情報共有もしています。その中で連携できるのところとは、これから先どんどんやっていきたいと考えています。

ただ、脳活ラボはまだ令和6年度、7年度、8年度まで構築の期間ですので、今はまだそのベースのところをつくっているということになりますので、その後の発展については、その先また考えていきたいと思っております。

○しづや竜一委員長 他に質疑ございますか。

○中島こういちろう委員 私からは1点だけ質問をさせていただきます。

先ほど常東の話、花畑の話いろいろ出ておりました。私は実証実験ということで、それぞれ使っているシステム、スキームが違うので、これが違ってくるのは致し方ないことだなと。ただどちらも、やはりそこで集っていらっしゃる住民の方々の声を聞きながら、事業者の方々の声を聞きながら、円滑に進めていくことが必要なかなと思っております。

その中で、常東も花畑も、それぞれ協議会、地域の皆様が一生涯活動いただいているものだと思っておりますが、今回チョイソコの方を私は質問をさせていただきますが、16ページ目、17ページ目の12月26日現在、協賛金、これは2件ということで集めているところだと。常東のモデルだとこの協賛金というものが必要となってくるモデル、それを前向きに考えているモデルになってくると思うのですけれども、その後の現状、足立区として今どういうところで集まっている、1か月もたっているのです、現状の認識のところをお願いいたします。

○交通対策担当部長 その後については、具体的に件数はまだ増えていない状況でございます。

また、お知らせする意味も含めましてニュースを全戸配布するような形で発行はさせていただきます。その中に協賛金も募っておりますということで募集を掛けている状況でございます。

○中島こういちろう委員 ありがとうございます。

今2件というところですが、実際に協議会の方々と話をしていると、いろいろな法人に御提案をいただいている、今足立区としては正式にはお話は多分2件というところだと思うのですが、すでに何件か前向きに御検討いただいているという御回答も入ってきているのかなと認識をしています。

ただ、実際この協賛金の御提案を協議会の皆様を中心となって御説明をする際に、やっぱり今社名だけをこのチラシの中に入れて協賛を募るといって、これがなかなかやっぱり時代の変化に伴って難しくなっているのではないかなと。今までのやっぱりお気持ちだけで協賛を募るといって、一定の広告効果だったり、企業側も協賛をするメリットがないとなかなかやっぱりそこに対しての御協力を得るのが難しいのではないかなと。今までのことを実際に協議会の方々も言われています。

その中で、過去の質疑にも取り上げさせていただいたのですけれども、動画を実際に社内で活用したいという話がありました。前回御答弁いただいたのは、その後、チョイソコが通常のタクシーになるという観点もあったと思うのですけれども、その後いろいろ御検討いただくと、違うやり方もできるのじゃないかということも別途御相談もさせていただいてますが、例えば社内のシステムはもちろん動画を変えられないものだと思うのですけれども、iPadだったりタブレットを取り付けるような形で、チョイソコを運行する期間だけその動画が流せるようなものを置いて運行する、こうすれば、別に動画をそこで流すということも難しくないのであるかなと思うのですけれども、こういった点いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 中島委員から今御紹介いただきましたとおり、私どもも担当の方もタクシーの事業者とは話をさせていただいておりますので、タブレットを準備するのも可能ですので、その形

- 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。

で是非やらせていただきたいということで検討を進めさせていただきたいと思います。

- 中島こういちろう委員 是非お願いいたします。こうやって最初難しかったものもいろいろ協議会の皆様と話を進めていくことで、例えばこの動画が実際に前向きに御検討いただいて、形になるということになれば、また協賛もより集めやすくなる部分もあるかと思っておりますので、やはり地域の皆様、協議会の皆様と事業者の皆様と足立区と連携をして進めていくことが大事なのかと思っております。

また、その動画の話もそうなのですが、先ほど運行手段以外のお話も出ていたかと思っております。地域の足という観点以外にも、いろいろな地域の方との連携という話も出ていると思うのですが、その中で、今回チョイソコに関しては、協議会の皆様から水害時にチョイソコが活用できないか。実際に水害が起こる台風だったり予想される中で避難をしなければいけない地域の方々は一足数いらっしゃる。ただ、なかなか脚が悪くてとか、いろいろな御事情があって避難をしたいけれどもできない、それを地域の皆様も連れてくるのに、例えば車椅子の方だとなかなか連れてこられないだったり、いろいろな状況があるかと思うのですが、そういった観点において、チョイソコを地域のそのタイミングでの足として活用することができないかというようなお話も出てくるかと思うのですが、こういった点、足立区としていかがでしょうか。

- 交通対策担当部長 地元の協議会の方からお話を伺っているところでもございます。タクシーの事業者に協力いただいておりますので、まだ事業者自体は漠然と聞いている状況では、具体的なところが分からないので何ともというようなことではあるのですが、少し具体的な内容をお示しながらお話ししていけば、可能な範囲があると思っておりますので、そういったところで、例えば協定

を結ばせていただくとかということでは検討できるのではないかなとは考えております。

- 中島こういちろう委員 是非お願いいたします。今、まずは地域の協議会の皆様がこうなったらいいなということと、あとは実際に事業者の方々ができること・できないこと、そこを整理していくと、まずは協定を結んでいくだったりとか、そういったところの落としどころになるのかなと思っております。

私も先日、教授の地域交通の話を伺ってすごいいいなと思ったのは、夢だったり目標を共有することが大事だという話をされていました。今回こういった話も皆さんでそれぞれできたらいいなということをしつかりと共有しながら、その落としどころをちゃんと探しながら議論していくことが大事だと思いますので、是非引き続き、これは千住も花畑も含めてしっかりと進めていただければと思います。これ要望をお願いします。

- しづや竜一委員長 他に質疑ございますか。
- 野沢てつや委員 2点質問させていただきます。一つ目は自動運転バスです。12ページにあるように、令和8年度から西新井～六町間が第1候補として運行予定となっているということですが、自動運転のレベルについてはいかがでしょうか。
- 交通対策担当部長 一旦スタートの段階ではレベル2ですけれども、そこからレベル4へいけるよという形で準備を進めてまいります。
- 野沢てつや委員 レベル2ですと運転手の方がいらっしゃると思われるのですが、レベル4となるとどういった形式となりますでしょうか。
- 交通対策担当部長 レベル4であれば、運転手が関与しない形になります。
- 野沢てつや委員 その際にですが、乗務員として常駐で乗務される方というのは想定されていますでしょうか。
- 交通対策担当部長 基本的には車内にそうした方が常駐するような形になろうかと考えております。

- 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。

○野沢てつや委員 ありがとうございます。やはりお年寄りの方、車椅子の方、そしてベビーカーの方、そういった方々が困らないように、やっぱり一定の配慮をしていただきたいという思いで質問させていただきました。是非今言っていただいたこと、乗務員を配置するという事はやっていたきたいと思います。これ要望です。

続きまして、地域交通サポート制度です。

私も先日、森本先生のお話をお伺いしました。外出支援ですね、高齢者の方々が外出することの意義の大切さというのは非常に学びました。

ただ一方で、やはり大学教授というのは夢を描く方々なので、採算をあまり考慮しないという面はあると思います。

私、個人的にはやはり原資が税金ですので、全く採算度外視というのはなかなか難しいのかなと思っておりまして、一定の縛り、足立区で言うと1,500円という縛りがあるというのは致し方ないのかなと思います。ですので、縛りがある中で、一方で高齢者の方の外出支援も必要だということで、私、先日別な機会で東大の教授の方々の地域開発の講演も受けてきたのですが、やはり同じように、高齢者の方々の外出の大切さを非常におっしゃってありました。

ですので、例えばですけれども、シルバーパスとか障害者手帳をお持ちの方に対して、区が一定の割合を負担して財政の許す範囲で減額措置とかを考えてもいいのかなと思いますけれども、こういった観点に関してはいかがでしょうか。

○都市建設部長 今、野沢委員御質問の内容につきましては、今後の議論の参考にさせていただければと思います。

○野沢てつや委員 ありがとうございます。足立区では6,000人ぐらいのひきこもりの方もいらっしゃるということですので、外出を促すことによってやはり地域活性化、そして医療費の削減につながると思いますので、是非取り組んでいただ

きたいと思います。これ要望です。

以上です。

○横田ゆう委員 まず、私は日舎ライナーのことで質問します。

江北からライナーに乗って日暮里に着くまでの時間と、バスに乗って日暮里まで着く時間というのはどれぐらいの差があるのでしょうか。

○交通対策担当部長 ライナーの方は14分ということでございます。今バスの方は、平均しますと30分から三十二、三分です。

○横田ゆう委員 分かりました。

前回は質問しましたが、高野駅、それから扇大橋の方もバスに乗れるようにということで、何回か質疑をしていたところ、東京都としっかり協議していくという答弁がありました。

1月15日、公共交通を充実させる会、この陳情を出した団体の方との懇談がありましたけれども、そこでもやはり高野駅、扇大橋駅から乗れないのでは困るという、そして実証実験の対象拡大を求める声がありました。

実際、今回の報告を見ると、1か月運行してみても利用者は1日平均55人、1便当たり18人となっています。バスの定員は45名ですから席が半分以上空いているということで、1便当たりであと27人乗れるということになります。

この結果から見れば、これからも宣伝をしていただいて、高野駅、扇大橋駅の定期の方も対象とできるような根拠となるのではないかと思います。いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 今現在進めている実験としては3月27日までということになりますので、途中で運輸局等への認可を届け出るには時間的に難しい状況がございます。この先、同じような運行形態を検討していく場合には十分検討できるかと考えております。

○横田ゆう委員 是非お願いしたいと思いますけれども、やはり住民の要望がそういう要望ですから、

- 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。

東京都にはいろいろと調整もあると思いますけれども、粘り強く東京都に要望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 東京都とはしっかり協議していきたくて考えておりますので、この先どういうやり方になるかということも含めてしっかり検討はさせていただきます。

○横田ゆう委員 15日の懇談のときに、はるかぜ10号問題などを考える会の代表の方も参加されました。この住民協議会の開催については、町会・自治会の方だけに連絡するのはやめていただいて、一般の住民の方の参加もできる協議会にしていただきたいという要望が出ていましたが、そのようにしていただけますでしょうか。

○交通対策担当部長 今、地元の代表の方が協議会ということで構成していただいております。そこにお声掛けをするような形で、実は昨日も会議を実施したところですが、一般の方も御参加いただいているところでございます。

○横田ゆう委員 そうすると先日の会議のときは代表の方に連絡をしていただいたということですね。分かりました。是非、住民全体の意見を反映した方向で進めていただきたいと思います。

ここの意見の交流会で出されたりとかということでは、花畑地域のような定時定点の交通を望んでおりましたが、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 扇地区でよろしいですか。

扇地区につきましてはどちらもあるのかなと考えております。定時定路線、あるいはデマンド型の方がいいというような、どちらもやっぱり御意見はございます。

○横田ゆう委員 懇談会の中では、やはり定時定点で本当にやってほしいという意見が主な意見でした。

はるかぜ10号が通っていたところ、アリオ西新井店ですとか西新井駅、それから扇大橋駅も通るようにしていただきたいということでしたが、

そこはどうでしょうか。

○交通対策担当部長 御意見としては伺っているところでございます。ですので、また全体としての公共交通を考えたときの、どういう範囲のところまでを結ぶべきかということについては、地元の協議会等々も一緒にやっぱり今後検討をしていきたいと考えております。

○横田ゆう委員 是非検討していただきたいと思えます。やはりどっちもよい面・悪い面あると思うのですね。でも住民の方が何を望んでいるのかということがやはり重要になってくると思いますので、是非協議会の中でも議論してやっていきいただきたいと思えます。

次に、チョイソコ×せんじゅについて、この件についても1月15日の懇談会で意見が出されておりました。利用日が2日から3日になったこと、予約の時間が1時間から30分前までできるようになったこと、利用料が200円から100円になったということは喜ばれておりました。

しかし、時間が9時から12時、13時から15時ということで限られているということで、利用者、住民にとっての生活というのは、社会活動は丸1日続くということで、今利用できるのは買い物とか医療機関の受診とかということなのだと思います。午前中に行くと午後は帰れない。行きはよいよい帰りは怖いとおっしゃってましたが、そういうこともある。午後から受診すると、帰りは利用できないということ、高齢者サロンなんか午後から行きますと、帰れない。ですから、時間延長、8時から18時ぐらいまでに検討していただきたいという声でした。ここはどうでしょうか。

○交通対策担当部長 今お時間のお話ございましたけれども、ほかにも御意見はいただいているところでございます。ほかの方からも御意見をいただいておりますので、その辺りについて協力の事業者のなかなか都合ということですか、次の勤務へ

- 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。

行くための時間というのものもあるようすけれども、是非そこは区としても少し延ばしたいなどは考えておりますので、協議をさせていただきます。

なお、先ほど横田説明委員からございました、200円から100円の期間は、この1月の期間でやらせていただいているところでございます。

○横田ゆう委員 これ現在週3回ということになっておりますけれども、やはり強い要望で毎日運行してほしいということが出ていましたが、この点についてはどうでしょうか。

○交通対策担当部長 これは先ほどのお話にも少しつながる部分もあるのですけれども、AIのシステムを使っている関係で市の支出もございまして。利用がしっかりある状況が確認できれば、そうしたところも可能になってくるのかなとは考えているところなので、これからやっぱりしっかり地元と協力しながらやっていきたいと考えております。

○横田ゆう委員 実際に電話で申し込むと断られる方がいらっしゃるということなのですね。どれぐらい需要があるのかという把握をする必要があるのと、需要をどう満たしていくのかということがしっかり検証しなければいけないことなのだと思うのです。

ここの団体が言っていらいちゃいましたけれども、交通ニュースを時々発行していただいておりますけれども、利用状況は載っております。利用者の数だけということで、やっぱりその時間は埋まっていますと断られた人の人数が分からないと。実際に今、車は何台用意されていて、運転手は何人いらっしゃるのでしょうか。

○交通対策担当部長 車1台で運転手はお1人で運行しております。その中で多いときには1日で30件ぐらいをこの時間の中で処理できるような内容になってございますので、その方が電話されたときの条件があったのかもしれないのですけれども、前後に10分ぐらいずらしていただくと、割とほぼほぼ皆さん利用できているような状況とい

うのは聞いております。

○横田ゆう委員 ですから本当はもっと需要が高いのではないかと考えているのです。断られた人が何人もいるということでは。ですから、断られた人、実際に乗れなかった人が何人ぐらいいるのかということをやっぱり把握して、それで需要に見合った制度構築をしていかなければいけないと思うのですけれども、需要を調べることはできますでしょうか。

○交通対策担当部長 私の記憶があれなのですけれども、以前の委員会で1回御報告をさせていただいておりますけれども、ほぼほぼ9割以上、たしか希望の時間に乗れているのではないかなど記憶しております。

○横田ゆう委員 そうすると断った人の人数というのは分かっているのですか。実際に電話を掛けて、断っちゃったらそこおしまいになっちゃっているのじゃないかと思うのだけれども。

○交通対策担当部長 断った数、確認させていただきます。

○横田ゆう委員 是非断った数がやっぱり必要なのだと思いますし、この3日間に限らず、時間も拡大すればもっとも増える可能性がある事業なのだと思うのですが、それは調査していただいて、公表もしていただきたいと思います。

このことについては、前、足タクの方でもそういうことを聞いて質問しましたけれども、調査をするということで、足タクの場合は4社ありますから4社とも電話を掛けて断られる人もいう状況ですから、それを調査していただくということをお願いしていましたが、その結果はどうなったのでしょうか。

○交通対策担当部長 申し訳ございません、その結果につきまして再度確認をさせていただきます。

今ここで私が申し上げられるのは、入谷・鹿浜の足タクの方がやっぱりアナログ的に実施しておりますので、その点ではお断りをさせていただ

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

ている件数が多いかとは思いますが。

○横田ゆう委員 分かりました。是非調査も進めていただいで、実際にはもっと本当に需要が多いのだらうと思うのですが、そこをつかまないと、今後の展開をどうしていくのかというのがやっぱり出てこないと思うんですね。是非よろしく願いいたします。

ほかにもこないだの懇談会では意見も出ておりました。またこれは次回に回したいと思います。

○しぶや竜一委員長 他に質疑ございますか。

○吉田こうじ委員 端的に自動運転についてですけれども、日立自動車交通は多分ベイエリアの方で実績をお持ちのところだと思うのですが、足立区と協定を結んで今回の候補地を進めていただいていると思うのですが、まず、小型バスとグリーンスローモビリティに、この地域、3地域、2地域に分けた理由を教えてください。

○交通対策担当部長 まず、はるかぜの路線が廃止等になったところ、あるいは走っているところについてを候補として挙げさせていただいたところでございます。

グリーンスローモビリティにつきましても、陳情でもございましたし、我々としてもどの地域だったらということを経験者の皆さんの御意見も参考にさせていただいているところではあるのですが、そういったところで候補として挙げさせていただいたところでございます。

○吉田こうじ委員 駅と駅を結ぶのが小型バスで、地域を巡回していくというようなイメージで持っていたのですが、そんな感じでしょうか。

○交通対策担当部長 吉田委員おっしゃるとおりでございます。

○吉田こうじ委員 グリスロそのものは公共交通といっても少し毛色の違うというか、目的、目標、どう使っていくといいかというのも少し違うと思うので、その辺は第1候補でこちらが西新井、六町の方が出ましたけれども、今後については

その辺も十分加味していただいで、要は、ただ、はるかぜがなくなってしまった地域だけじゃなくて、その地域というのは乗る方が少なくなったからそうってしまったのか、運転手が厳しいのでそうってしまったのかはあれですけども、足立区内にはそのほかにもグリスロに適した地域というのはもっとあると思いますので、できればそういうことも含めて交通事業者なので、事業者が走らせてた地域についてはリサーチはできていると思うのですが、その辺の区内の状況というのですか、区内の情報についてはしっかりと事業者と連携していただきながら進めていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 グリスロの件、吉田委員おっしゃっていただいた内容についても確認をさせていただきたいと思います。

○吉田こうじ委員 是非使いようによってはすごく便利な乗り物になると思いますので、よろしく願いいたします。

それから先ほど山中委員からもいろいろありました花畑ぐるりん、本当に地域の方が一生懸命進めていただいているおかげで、1月は少し増えたということで、事業者とお話したときも、少し増えてますよということで大変ありがたいなとも思ってます。

様々な観点はあるのですが、区の方で、今回の報告にもありましたけれども、サポート制度というもののサポートということは、どういうことをサポートするかというのは、やはり単純に例えばその地域のデータであるとか、あとは一番大事なお金であるとか、そういうところはまずずっと頭に浮かぶのですが、やはり今回の実証実験、各地で進めていく中で、こういうところもサポートしなくちゃいけないのじゃないとか、例えば人的支援なのか、お金の支援なのか、それともノウハウなのか、そういう部分というのはもう1回少しやっていく中で練り直した現場の職員

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

の皆さんの意見というのをしっかりとまとめていただいて、考え直していただくことも大事なのかなとも思うのですけれども、そのサポートということについては、もちろん計画にはがっちり固められてはいるのですけれども、そのための実証実験なので、少し検討を加えていただくことも必要なの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 サポート制度を一昨年つくらせていただいて、運用させていただいているところでございます。未完成な部分が当然多い部分でもあるので、そういったところを改定しながらということで進めさせていただいております。

今後についてもやはり同様に考えておりますので、随時更新をしながら使いやすいものになるように取り組んでまいりたいと思います。

○吉田こうじ委員 柔軟に是非、また、機動的に対応していただけるように要望いたします。

前にも言ったのですけれども、公共交通制度というのは事業者が採算が合わない、できませんと言った限りは、区民の足を確保するのはやはり区の仕事になってくると思うのですね。

そこを突然、どなたか地域の方お願いします、区はサポートしますからと言われたこのサポート制度が出てきたときのショックというのは私、忘れられません、やっぱりその部分というのがいろいろ区の方にも事情があって、全国各地のやられてきた実績があったとしても、やはり区としても、地域としてもそれぞれが主体的に自分がやっていくのだ、自分たちが進めていくのだという気持ちというのは絶対必要だと思うのですね。そういう意味では、事業者もこの間少しお話しさせていただいたときに、本当に最初の段階から話合いで参加させていただいて、単なる仕事ということではなくて、地域のために一生懸命やっていこうという気持ちがみんなにも芽生えていますと事業者の方もおっしゃってました。そういう意味で

は、それぞれが主体者だという気持ちを絶対に忘れないで進めていってほしいなとも思います。

その一つのお願いとして、やはりそのサポートという部分については、そっちが主体者だからサポートするというか、そういう立ち位置じゃなくて、やはり区も主体者であって、地域の方も、だって地域の方が手を挙げてくれなかったらまだできてない話なので、どこも。そういう意味ではお互いに尊敬し合いながら、尊重し合いながら、きっちりサポートを続けていっていただきたいとも要望いたしますけれども、再度その辺についてお考えをお聞かせいただきたいのですけれども。

○交通対策担当部長 先ほど来のお話の中でも、公共交通について、これまでは民間事業者がずっとやってきたところではあるのですけれども、これから地域交通から順番にやはり自治体も関与していく状況が出てきておるところでございます。そういう変化の時期ではあるのですけれども、地域の皆様にもそこを御理解いただくとともに、区もしっかり主体となりながら、事業者にも協力いただきながら、しっかり取組を進めていきたいと考えております。

○しづや竜一委員長 他に質疑ございますか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○しづや竜一委員長 質疑なしと認めます。

————— ◇ —————

○しづや竜一委員長 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]

○しづや竜一委員長 質疑なしと認めます。

それでは、委員の皆様申し上げます。

すでに御案内のとおりではございますけれども、1月30日金曜日、全員協議会の後、宇都宮市への視察を実施しますので、よろしく願いいたします。

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



○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いたします。

午前11時27分閉会

速報版