

- 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3月16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10時00分開会

○しづや竜一委員長 それでは、定刻となりましたので、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。

小泉委員、山中委員、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⑪、以上9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 報告資料、2ページ御覧いただけますでしょうか。

日暮里・舎人ライナーの混雑緩和の取組みについてでございます。

前回、1月27日当委員会でも御報告申し上げていた継続の報告でございます。

実証実験期間でございますが、今年、今年3月27日までを予定しております。

利用申請状況でございますが、354名の方に御登録をいただいでいて、利用状況については、1日平均57人ということになっております。

項番4の効果検証についてでございますが、こちら効果の観点とアンケートを実施しまして、今後の方針につながりますが、アンケートを実施しまして評価等の意見を聴取と効果の検証をできつつ、今後の方向性を決定してまいります。

続いて、4ページでございます。

足立区総合自転車対策業務委託（北千住・五反野地区）の公募型プロポーザルによる事業者の特定結果でございます。

業務名は、記載のとおりでございます。

以下、特定した相手方、申込事業者数、現在の受託者については記載のとおりでございまして、今回、提案価格としましては1億5,000万円余の提示を受けております。

業務期間は1年間ですが、良好な場合については最長2年、2回契約を更新できることとなっております。

業務の目的でございますが、総合的に自転車移送等の管理をすることで、区民サービスの向上を図っていくものでございます。

5ページに、以下、駐輪場の管理をする場所、8番ですが、特筆すべき提案概要を書かせていただきました。

以下、項番9の特定までの経緯、6ページでございますが、今回のプロポーザル選定に当たりました委員構成を記載しております。

今後のスケジュールでございますが、3月中に契約請求をしまして、4月1日から業務を開始するものでございます。

○交通対策担当部長 11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り組み状況についてでございます。

令和8年度の冬頃の実証実験開始に向けて準備を進めております。

1番のところ、小型バス車両による自動運転バス実証実験についてでございますけれども、開始時期、運行ルートの広報、それからバス停候補地等の準備を進めております。

2番で、関係機関・地元調整状況でございます

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

けれども、(1)のところで、2月上旬に運行ルート第一候補の沿線町会・自治会各会長への御挨拶と説明をやらせていただいております。また、バス停の候補地の調整についても、地先の方に承諾をいただくなど進めているところでございます。あと、関係機関、交通管理者ですか、それから法定協議会の協議等をこれから進めてまいるところでございます。

12ページのところに、スケジュールがございます。夏頃に認可の手続きをして、秋に試走、冬に実証実験を開始というふうに考えているところでございます。

14ページをお願いいたします。

足立区デマンドタクシー「足タク」の利用状況等についてでございます。

入谷・鹿浜地区での足タクの状況でございます。

昨年4月から本格運行を開始しまして、1番のところで、利用状況についてでございますが、グラフの方に記載のとおりでございます。平均して1日11.5件、利用1件当たりの区の負担としては1,460円というような状況でございます。

下の方、2番でございますけれども、利用の多いところ、入谷八丁目、鹿浜四丁目、加賀二丁目という順番になってございます。

15ページ、令和8年度の運行につきましても、昨年度令和7年度と同様に実施していくことを考えているところでございます。

進んでいただきまして、18ページお願いいたします。

こちら足タクの関連でございます。「東京都スマートサービス実装促進プロジェクト」を活用した足タク台帳システムの開発についてでございます。

こちらにつきまして、運行事業者の精算事務の

省力化をということで、足タク台帳システムなるものをつくってまいりました。

1番のところで、概要でございます。令和6年度にスタートしておりまして、東京都のスマートサービス実装で採択された事業者と協力して、システム開発に着手したところでございます。令和7年度は、そのシステムを使いながら運用をしていくことと、少し見直しをしてきた状況でございます。

2番で、台帳システムの概要でございます。こちらにつきましては、20ページのところを参照いただければと思います。

台帳システムの利用実態分析の機能についても追加をしたところでございます。

今後の検討につきましては、各事業者にタブレットを貸与して利用いただいておりますので、こちらについての利活用についても検討していく。こちらにつきましては、配車依頼をこれからアプリでできないかということで検討を進めているところでございます。

進んでいただきまして、22ページをお願いいたします。

城東地区「チョイソコ×せんじゅ」の運行計画見直し等についてでございます。

1番のところで、運行計画の見直しについてということで、別紙1、24ページの方に新たに乗降スポットを2か所追加してるところでございます。

2番で、運行概要につきましては、こちらもそんなに変わってはいないのですが、2月から利用30分前までの予約ができるようになっております。それから、スポットが2か所増えているという状況でございます。

3番でございます。登録者数及び利用状況につきましては、利用開始当初から358名ほど増加している状況でございます。令和7年11月から

- 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。

令和8年1月までの1日平均では13.7件というところでございます。これについては、区の負担額としては2,170円程度というところでございます。

23ページでございますけれども、グラフの方を参照いただければと思います。

それから、4番でございます。出発希望時間と予約確定した際の出発時間との差異ということで、前回の委員会で御質問いただいておりますので、その点につきましてデータを確認させていただきました。これまで全体で790件ほどの出発の希望時刻は確認できておまして、その中で、希望された時間の前後10分以内で予約確定したのが84%というところでございます。

下の方にグラフがありますけれども、12時から1時の間に予約を最初に入れてしまって、それが希望できなかったということで、これはそもそも12時から1時に運行しておりませんので、私どもの周知が不足していた部分でもございます。逆に、ここの部分を抜くと、おおむね希望された時間に皆さん利用いただいているのかなというところでございます。

今後のスケジュールでございます。ニュースを3月に発行しまして、運行の見直しもやり、5月以降も運行継続の判断ということで考えておるところでございます。

27ページをお願いいたします。

花畑地区「花畑ぐるりん」の実証実験期間延長等についてでございます。

こちらにつきましても、実証実験期間の延長についてということで、1月28日に関東運輸局への認可の申請を出しまして、9月30日までの延長となっております。

2番、利用促進の取組みについてです。

(1) 無料お試し券の配布、こちら地元の協議

会の皆様に御協力をいただきまして、全体として約1,000枚配布をさせていただいております。最終的には3月末までの利用という状況で御利用いただいているところでございます。

(2) 利用ガイドの配布でございます。こちら33ページの方に付けさせていただいております。内容が若干変わってきますので、そのあたりについて再度周知するものでございます。

3番、運行方法等の見直しについてでございます。

こちら2月から週4日、月火木金ということで、車両の方は逆に2台であったのを1台での運行という形になってございます。

それから、停留所及び運行ルートの変更についてということで、花畑五丁目のベルクスの前の部分ですけれども、そちらにつきまして、下り方面については東武バスのバス停を共用するという形で、今、協議を進めているところでございます。28ページに写真を付けております。御参照ください。

それから、28ページ、4番で、運行実績についてでございます。

月別の1日平均利用件数、記載のとおりでございます。

また、下の方、便別の平均利用件数についても10月から1月まで、29ページの方では2月の平均利用件数、それから便別ですか、そうしたものを記載しております。

30ページ、31ページについては停留所別でございます。御参照ください。

32ページに、今後のスケジュールでございます。こちらについては、利用ガイドを3月に配布を考えております。ニュースの発行、それから5月に運行の方法についての見直しを予定しているところでございます。

- 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。

恐れ入ります。39ページをお願いいたします。  
扇周辺地区における地域内交通の課題解消に向けた取組み状況についてでございます。

1番で、これまでの取組み状況でございます。

(1) 地域との検討状況ということで、表にさせていただきますいております。令和6年11月から意見交換等を開始してまいりまして、令和8年2月24日、一番直近ですと、第2回の協議会ということで、先々週ですか、導入する運行形態についての検討を実施したところでございます。

下の方、(2)でアンケート調査の結果ということで御報告します。全体で296名の方からの回答をいただき、地域の方の御意見を整理させていただきますいております。40ページ、41ページに結果を記載させていただきますいております。

また、41ページのところに運行形態の検討についてということで、2月24日の協議会の中で、定時定路線型にするのかデマンド型にするのかということでお話をいただきました。その結果としては、一旦デマンド型で進めていこうということで決まっているところでございます。

下の方、特徴につきましては、乗降スポットを区域内に設定するというものがございます。

課題として、これからコールセンターの設置であったり、スマートフォンを用いたオンラインの予約をするということで、出張の登録会等を準備していく必要があるというところでございます。

42ページに、スケジュールを記載させていただきました。3月、町会・自治会へのニュースを出したいと考えております。4月に入りましたら、運行事業者を選定していくという流れになってございます。

扇地区のアンケート結果については、その後ろに付けさせていただきますところでございます。

51ページをお願いいたします。

舎人地区における地域内交通の課題解消に向けた取組み状況についてでございます。

こちらにつきましても、都住の舎人自治会、六丁目の団地があるかと思うのですけれども、こちらの方から御要望いただいております、これまでの取組み状況ということで、出張勉強会等を進めさせていただいたところでございます。昨年の11月から、アンケートを実施させていただいたところでございます。

2番で、そのアンケート調査の結果について御報告させていただくものでございます。扇の地区と同じような形でやらせていただいております。

こちら都営アパート700世帯ほどあるのですけれども、その中で実施させていただいて、486件の回答といったものでございます。内容につきましては、御参照いただければと思います。

52ページでございます。

今後の方針でございますけれども、令和8年度の予算の中で、地域内交通導入検討の経費を計上させていただきますので、承認いただきますと、こちらの内容について進めていきたいと考えております。協議会を立ち上げ運営をする支援助ですとか、移動の需要があるのか、道路状況の調査ですとか、そうしたものを進めていく予定でございます。

お進みいただき、63ページをお願いいたします。

令和8年度からの地域内交通導入サポート制度の運用についてでございます。

これまで何度かこのサポート制度自体の見直しについても御報告させていただいたところですが、1番のところで、見直し点ということで整理させていただきます。

(1) のところでは、これまでの委員会の中で報告済みの事項について掲載させていただいてお

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

ります。実験の期間、プレ期間の設定、期間の延長、継続運行の目安といったところで、見直し後はこういった形になりますというものでございます。

下の方、(2)で令和8年度から新たに追加する運用方法についてということで、区の財政的な負担額についても示したものでございます。ア、イ、ウと記載させていただいております。★運は月当たり区の負担額150万円、それから施設送迎車を活用させていただく場合には60万円を限度、ウのところボランティア運行の場合には30万円を限度ということで示させていただいたものでございます。

それから、64ページでございます。

サポート制度の周知や今後の取組みについてということで、概要版を作成、「あだち広報」等でも周知をさせていただく予定でございます。

お進みいただきまして、74ページをお願いいたします。

有楽町線(地下鉄8号線)の整備促進に向けた取組み状況についてでございます。

1番でございます。地下鉄8号線整備促進大会についてということで、去る1月25日に中川小学校で実施させていただきました。全体で約400名の方の御参加をいただいたところでございます。

主な内容等、記載のとおりでございます。

75ページに、梅まつりでのPR活動について、こちら2月15日に大谷田公園で梅まつりに地域の方御参加いただいてPRをしたような状況でございます。

こちらの8号線につきましては、2月22日の期成同盟会の決起大会の方にも、ただ議長も一緒に参加いただいたところでございます。

○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 1つだけお伺いしたいのですが、日暮里・舎人ライナーについて、本会議でも質問があったと思うのですが、埼玉県側で延伸してほしいという運動があるのですね。これがどの程度進んでいるのか。

そしてまた、埼玉県まで延伸したときのメリットとデメリットについて、是非お伺いをしたいと思います。

もう1つは、同じ日暮里・舎人ライナーですが、今、バス輸送に切り替えたと言ったらおかしいけれども、乗れなかった人たちをバス輸送に切り替えたということですが、これはあくまでも暫定措置であって、今後これがずっと続くということは地元としてはどうも納得できないということですので、何回もこれ確認してはいますが、区側の姿勢はどうか。

○交通対策担当部長 白石委員からの最初の部分ですが、埼玉県への延伸ということにつきまして、令和元年当時、私も埼玉県に行きまして確認をさせていただいたときが最初でございます。その後も、あと数マイルプロジェクトという名前で検討が進められている状況でございます。

その報告の内容がございましたので、確認する中では、他の幾つか路線があるのですが、そうしたところが優先される状況で、日暮里・舎人ライナーについては、状況を確認していくというような記載にとどまっている状況かというふうに確認しておるところでございます。

それから、延伸することにつきましてのメリット、デメリット、つながることによって、当然、利用価値が増すといえますか、そういったところはあるのですが、今の混雑の状況のままで延びていく、つながらないで延びていくだけということになると、それは非常に厳しい状況があるのかな

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

ということで考えております。

また、バスの実証実験につきましては、白石委員おっしゃるとおり、今、暫定的に検討しているという状況でございます。

○白石正輝委員 埼玉県側に延伸するという事は、現在でも江北駅に来ると乗れない人が出てきてバス輸送をしなきゃならないということですけども、埼玉県側に延伸すればこれ以上に、江北駅じゃなくて例えば西新井大師西駅だとか、舎人で乗れない人が出てくる可能性というのは非常に大きいわけです。

このことについて、どういうふうに関後対応していくのか。

○交通対策担当部長 状況をしっかり注視していくことが、まず一つ大事かと考えております。当然、必要があれば足立区の意見としてはこういう状況であるということをお埼玉県にお伝えするということも大事かと考えております。

○白石正輝委員 これで最後にしますが、現在のまま埼玉県に延伸することはとても容認できない。もし埼玉県側に延伸するならば、日暮里・舎人ライナーの駅を少なくとも長くして車両を増やすという状況でなければ、足立区として納得できないということをはっきりと、日暮里・舎人ライナーは東京都の経営ですから、都にはっきりとっておくべきだと思いますが、副区長どうですか。

○副区長 白石委員おっしゃるとおり、今のままで延伸ということはとてもめめる状況ではございませんので、もし延伸するとなると、当然、車両数を延ばすということが前提になってくると思います。

○しづや竜一委員長 他に。

○山中ちえ子委員 今日、地域内交通サポート制度の改正について、花畑ぐるりの検証期間延長、チョイソコ×せんじゅの見直しなど報告をして

くださっているんで、その点で質問いたします。

予算議会でも、全会派一致で議決した決議や、陳情が3つ全会派一致で採択したりということで、区に求められているクロスセクター効果といった点で質問をしていったのですけれども、お伺いしますけれども、この交通充実に関わって社会的な利益が幾つも醸し出されるというような効果、採算だけ重視する検証ではなく、そういったことを検証していきましょうというものでもあると思うのですけれども、再確認させてください。

今まで区がやってきた交通施策であったり、ブロン号も廃止になったりした経緯なども含めて、今、時代が変わって、国交省でもこういった提言というか、方針を出すということで、クロスセクター効果に絡んで、区がこれからやる交通制度の改善も求められているところなので、重要なので、そこに関わってどうクロスセクター効果を測っていくかといったところを教えてください。

○交通対策担当部長 今、山中委員からおっしゃっていただいたクロスセクター効果ということも、公共交通について非常に効果があるということを示すための指標としては使えるのかなと思っております。

ただ、いろいろなところで報告が出ておるのですけれども、特に関東の都市部ではなかなかそういう評価の仕方の事例がなく、今、我々も研究をしてるところですけれども、そういったところについては、随時確認をさせていただきながら取組を進めたいと考えております。

○山中ちえ子委員 このクロスセクター効果は、医療や介護、それからまちづくりのにぎわいをつくっていくといったところでの効果を測るやり方も載っているんですね。なので、そこをしっかりと見て、区はこの間、1年前も2年前も質問したけれども、当時の部長は介護予防に関わる指標とな

- 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。

る計算の仕方はどこでも発見できませんと、それはやりませんというような答弁をずっと続けていらっしやったので、こうやって国交省でも言われるようになったわけですから、しっかり重視した制度改正、サポート制度の制度改正にしていっていただきたいと思うのですけれども、その点ではどうでしょうか。

○交通対策担当部長 今、いろいろなところで区内は地域内交通の取組を実施させていただいているところですが、私も、このクロスセクターで計算したらどうなるのかということをしただけ計算してみたのですけれども、実は、足立区内の地域内という皆さんの移動する距離が短いので、そうした場合に、それをタクシー代に置き換えたときにどうなるかということを見ていくと、意外とタクシー代でもそんなに高く付かない。要は、クロスセクターの効果があまり出てこないような状況が見受けられるところがございます。これは、これからも確認を進めていきたいと考えております。

○山中ちえ子委員 それは、今まで地域の公共交通に対して区が財政支出していた部分よりも、それを廃止したときの不利益だったり、その代替に係る財政支出の方がこんなに掛かる、廃止にしてしまわないほうが経済的ですよというものだけでも、区は、この間、車両費購入補助や検証実験などに区財政を支出するようになったけれども、当時はなかなか赤字補填もやらなかったときが大分長かった中で廃止路線や減便路線が続いてしまっていて、継続維持が必要だということには5億円の補助とかやり出したわけじゃないですか。でも、地域に根ざした地域交通についてのところでは、その考え方が、維持路線に掛けている予算と比べると、そこにもっとしっかり重要視していかなくちゃいけないと思うのです。

先ほどクロスセクター効果はそんなにないとおっしゃるけれども、それは区の姿勢に関わっていることなのです。どういうふうにやってあげようかなといったところでは、例えば福祉タクシー券が必要などころにはちゃんと出していこうねとか、こういった区の姿勢がこのクロスセクター効果のところの計算に入ってくるわけだから、足立についてはそれが少ないですと言っていることの裏返しは、区が廃止路線のところの掛けていこうとするその姿勢が現れる、つまりそこに予算を充てようとしていないということの現れだというふうに言わなくちゃいけないなと思っているのです。

この間、例えば今まで介護予防にある効果などは、例えば福祉部の脳活ラボやぱく増し、たんぱく質をちゃんと取って長生きしようねとか、そういった効果のある施策のときに外出を支援すること、例えば地域交通との連携がなくちゃそれはできないわけだけでも、そういったことを福祉部に要求したりもしてきたわけです。

ついでこの間の厚生委員会では、衛生部で、糖尿病対策のところ運動療法が必要だと。食事療法とともに必要なのは運動療法ですけれども、運動療法するときに★★というのをやり出したのです。このときに、Xで花畑ぐるりやチョイソコのURLを貼り付けて紹介してくれることを私求めたらやってくれたのです。本当に少しの一步だけでも、衛生部がそうやって連携してくれた。福祉部でも、それを連携する、これから考えますということですが、やっただけのことです。

そういう角度で質問してきたのですけれども、私は、今回角度を変えて、先ほど言ったクロスセクター効果について、区がこれからやるときに姿勢を改めていくということにもつなげていただきたい思いで質問しようかなと思っているのです。

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

例えばブンブン号廃止のときのクロスセクター効果というのはどういうふうに検証していたか。今になってはそんなの思い出せないよということかもしれないけれども、ざっくりでいいので、ちょっと教えてください。

○交通対策担当部長 ブンブン号の際は、令和6年3月までございましたけれども、その際は収支率の関係を見てきた状況でございますので、そこでの到達できなかったということでの終了でございます。

○山中ちえ子委員 そうなのですよ。そのときに例えばクロスセクター効果を図っていたとしたら、多分すぐ代替案ができたと思うのです。

そのとき代替案ができなかったというのは、例えば収支率を目指しての検証だったから、じゃあシルバーパス使えないようにしよう、そうすれば収支率上がるよねと。そしたら乗車率が低くなったということで、じゃあやめましょうということになっちゃったわけじゃないですか。

そうではなくて、そのときのことを反省する姿勢で、今後制度改正に向かっていってほしいのですけれども、その辺はどうですか。

○交通対策担当部長 当時のブンブン号の際には、一般の路線バスとほぼ同じような形での運行でございました。そうした際には、今現在ぐるりんで実施いただいているような内容からすると、財政的には七、八倍掛かっているような状況がございましたので、そこでは多分、仮に山中委員おっしゃるようなクロスセクターという形になったとしても、ちょっと難しいのかなというふうには考えます。

○山中ちえ子委員 だから、そのときにいろいろな形を検証する、そういう視点があればできたのだよという反省に立ってほしいなと思ったのです。

多分、そういう意味では発展してきているので、

区も。反省という言葉ではないかもしれないけれども、次に生かしていこうというふうには思っています。そういうふうに信頼しております。

それで、今、花畑ぐるりんがやっているところで、花畑ぐるりんの乗車率が先ほど報告があったようにチョイソコや足タクよりも1日の利用者数が多くなっているというところで、その花畑ぐるりんの果たしている役割、区がどう努力してきたかというところを教えていただきたいのですけれども。

○交通対策担当部長 こちらにつきましては、私どもというよりも、地域の協議会の皆様に非常に御協力をいただいて、2月ですか、期日前投票のときにお試し券の配布等をやっていたということ、その後も試してみてもた利用されているという状況がございますので、そういう活動が利用につながっているというのは非常に感じているところでございます。

○山中ちえ子委員 先ほど部長がおっしゃったように、かなり頑張っているのです。

私は、どのぐらい動いているのかヒアリングを少ししてみたのですね。そしたら、こんな細かいけれども、ずっと日にちを追って1か月に10回ぐらい意見交換会や、足立病院へ行ったり、支援センターげんきへ行ったり、あかしあ園へ行ったり、ワーカーズコープ青井の方へ行ったり、こうやって動いてぐるりんを宣伝しているのです。文教大学との連携とかも。だから、すごいな思っています。

こういった協議会の努力が継続していくかといったら、持続可能といったところで区はそれをサポートするサポート制度というわけで、協議会をサポートしていく役割があるというところでは、どう今後サポートしていこうとしていますか。

○交通対策担当部長 今、山中委員から御指摘のと

- 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。

おりで、試行錯誤の中でいろいろなことをやっていただいたと非常に感謝してるところでございます。

しかしながら、それを継続していくためにはなかなか厳しい状況があるのかなということでもございますので、費用として区も支出できるようなシステムができる部分については対応させていただきたいと考えておりますので、こういった形になっていくかということは、今も少しお話をさせていただいておりますけれども、今後、しっかりそういったところは検討させていただきたいと考えております。

- 山中ちえ子委員 区も初めてのことで、協議会も初めてのことで、各地域によっても特色が全然違うということで、個性的な動きがそれぞれあるでしょうけれども、こういった努力を区がサポートしながら、事業者はキングタクシーというところが頑張っているけれども、そういったところが、人員不足の中、どうやってこの地域を振興していこうか、地域の人たちの役に立っていこうかといった福祉的な面が、今まではお仕事上そういった感覚というのはなかなか据えられないような事業者であっても、そうやって地域と区と連携してどんどん発展して行って、事業者であっても福祉的な意味合いで成長していたりするわけです。

でも、そういったところを測る物差しというか、そこはボランティアでやればいいんだよといった具合ではうまくないと思うのです。これだけ乗る人が増えていった背景には、こうやって動いて、正にクロスセクター効果といったところを★★といったところが大きいのではないかと思うのです。

区も、職員をそんなにいっぱいあてがえられない。区は区で、区側の職員一生懸命やっているけ

れども、1人で本当に大変なところだけれども、そういった大変さの中でクロスセクター効果というのを意識して、しかもその効果を見だしながら、しかも測っていく、評価していく。評価してあげないと、例えばブンブン号みたいになっちゃうわけですよ。そこではしっかりと評価していく。

それから、持続可能な形でやっていくためにはどうしたらいいのかといったところに、しっかり区がサポートするということが必要かと思うのですけれども、どうでしょうか。

- 副区長 花畑については、地域の皆様の御協力もあって、何とか定時運行の一つのモデルということで今進んでいると思います。

こういった取組を見本に、私たち地域内交通を考えていかなきゃいけないかなとは十分考えております。

クロスセクター効果について、例えば資料の29ページ、30ページ、どこのバス停から何人乗ったとか、そういうのをここで作っていますけれども、クロスセクター効果を表すには、これだけじゃなくてもっと細かい分析が必要になってくると思います。

そういった意味で、今後その分析どこまでできるかはありますけれども、その分析結果を見て、どういう形が一番効果が高いのか、これは是非来年度やっていきたいなと思っています。

いずれにしても、花畑で始めたこの地域内交通の定時運行のモデルというのは、非常に重要な視点ですので、何とか地元と協力させていただきながら運行を継続できればなと思っています。

- 山中ちえ子委員 効果は測ったけれども足立区の場合そんなにないんだということは言わないでいただいて、是非ここは区民目線でしっかりと測っていくということ。

- 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。

それから、地下鉄8号線とメトロセブンの講演でお話してくれた国交省の交通や都市まちづくりに関わる専門家の審議会の座長も務めていた森本先生が言っていた、多様な主体の連携が一番中心だろうと、区だけではできない、交通事業者だけではできない、こういった分野だと。まちづくりも、夢を共有するということでは、多様な主体の連携が必要だよということを書いていました。

そういった点では、扇や新しい地域で地域内交通サポート制度を使った検証が始まるということですが、そういった地域の人たちが花畑のように元気に連なって、区と事業者が仲よくチームで盛り上げていく、区民のニーズに即した交通を充実していくことができる、そのための教訓も得ていると思うので、こういったことで注意して生かしていこうと思っているか、お聞きします。

○交通対策担当部長 今の山中委員のお話の中の多様なところでは、いろいろなセクションといますか、行政もそうですし、医療機関だったり、あとは商業ですか、観光もそうだと思うのですが、そういった分野のそれぞれの方々と協力し合うということで考えていければなと考えております。

ですので、来年度いろいろと調査もさせていただきたいと思っておりますので、そういったところから、効果がどういう分野に大きいのかということを確認しながら、そうしたところとの連携等もできればというふうに考えております。

○山中ちえ子委員 私、報告見ましたけれども、扇についてもちょっとスケジュールが早過ぎるのかなと思っていて、地域住民がそれを知って自分も意見が言えるんだということまでは、花畑も2か月ぐらい掛かったわけです。準備期間で3か月設けてくれていますけれど、もうその運行形態が

決まっちゃったというのは早いと思うのですが、これは何でなのでしょう。

○交通対策担当部長 こちらの扇の地区も、39ページのところに表を掲載させていただいているのですが、スタートとしては令和6年11月からお話を少しずつ始めてきたところでもございます。

そういった中で、地域の特性等をいろいろ御意見頂いてきて、先般の第2回の協議会で、これが確定ということではないのですが、デマンド型でという流れになったところがございます。

○山中ちえ子委員 扇は、西新井方面に行く不便さを抱えている方が多いというアンケート結果にもなっています。なので、駅にも、それから大きな商業施設もありますので、そちらにはるかぜ10号のときには行けていたという便利さ、便益を維持するといったことだったり、廃止に伴って苦勞している住民が苦勞しなくても済むようなことを、その中に入れていってほしいと思うのです。

西新井方面、それから商業施設方面をちゃんと考えるということであっていただきたいなと思いますけれども、その辺はどうでしょうか。

○交通対策担当部長 今回、扇の一丁目ですとか三丁目、そうしたところが中心になってくるかと思うのですが、そこと西新井少し距離がございます。一方で、都バスはたくさん便数も出ておりますので、そういったところとつないでいくような形での運行で、スムーズに西新井にも行けるような形というのは考えていく必要があるかと考えております。

○山中ちえ子委員 扇は定時路線じゃなくてデマンド型だということですが、今後、定路定時路線を参考にしてやられる可能性もあるので、今、花畑で困っているのが、乗客が増えている中で車両の大きさを大きくすることは寄り添って

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

くれるということになっていて、8月ぐらいというふうには聞いているけれども、その点が今どうなっているかというのが1つ。

それから、車を配車する運行事業者が人員不足で、やはり都心に行って利益を増やさないから、そこに携わる人はそんなに出せないよといったことだったり、事業者の都合でニーズが高い時間帯に配車が届かなかったりといったところが心配されるのですけれども、いろいろな事業者の二種免許を持つ運転手さんならいるわけですよ。事業者が主体でないとできないというハードルがあるわけですが、その辺の事業者の連携はチョイソコではできているじゃないですか、3社が運行事業者としてやっていますね。

考えていったらいいのではないかなと思うのですけれども、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 まず、花畑の車両ですけれども、8月予定で準備を進めております。

それから、タクシー事業者の人手の不足というところと、運行をもう少し拡充したいという地域の皆さんの御要望等あるかなと考えております。

その中では、山中委員おっしゃるように事業者が複数で連携するというのも当然考える必要も出てくるかと思っておりますので、そのあたりについては、協議会、それから事業者とも相談をさせていただきながら進めていきたいと考えています。

○しぶや竜一委員長 山中委員、他の委員もいらっしゃいますので、そろそろまとめていただければと思います。

○山中ちえ子委員 でも、1人いるとずっと質問できなくなっちゃうので。これ最後にします。

自動運転の報告もあったのですけれども、六町駅から西新井駅というふうになっていて、はるかぜ7号で苦勞している南花畑がなぜ入っていないのかというのは率直な疑問です。

はるかぜ7号で苦勞して、介護予防でリハビリ病院に通っていた人が通えなくなっちゃった、とても状態が悪くなってしまった方の話を聞いたり、堺田町会とかあの辺は、細かい道が多くて住宅がひしめき合っているところでもあるわけで、花畑車庫がなくなって、はるかぜ7号がなくなって、ダブルの悲劇なのです。六町からはいっぱい出ているわけであって、六町まで行くために大変なところがあるわけですが、南花畑のところとか。

そういったところに停留所、自動運転の中の駅を延伸すれば、南花畑が1つ救われるわけです。そういうふうにならぬかと。

自動運転といってもレベル2なので、私たち自動運転については事故も多いのでまだ見解ははっきりあれですけれども、レベル2であれば補助金が出るし、地域の人たち救えるのであればということもあるわけです。その点では、是非それを考えてほしいというのが1つ。

あとは、扇もデマンドをやるというのであれば予約が必要だということで、予約のシステム会社を入れるかもしれないとおっしゃっていたのですが、スマホを使える高齢者というのは、やはり切実な問題を抱えています。ここはぐるりんでもスマホ教室を主催して頑張っているけれども、ここに区がちゃんと手を差し伸べてくれないと、これも持続可能ではなくなっちゃうのです。スマホ教室はセットだと思うのです。

その辺、その2点です。

○交通対策担当部長 自動運転でございますけれども、レベル2というお話ですけれども、来年度令和8年度、令和9年度の2か年でレベル4を目指すような形になります。

そうしますと、営業運転を実施できるところで、国の補助金の申請等もしてくれという話もございまして、駅前から駅前という形で結ぶところが妥

- 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。

当であろうというようなこと。そこについて、いろいろなデータを取っていかなければいけないということになりますので、そうした準備の関係もございまして、一旦は今の六町と西新井とでやらせていただきたいと思いますと考えております。その先の検討課題というふうにさせていただければと思います。

また、今、山中委員からもお話があったのですが、ほかの自民党の議員からも本会議で質問をいただいておりますので、私としましても、内匠橋の近くについても、そういった御意見等についてはお伺いに伺いたいと考えております。

また、扇のデマンド型になるということについてのスマホ教室ということですが、確かにスマートフォンを利用されると非常に便利に使えるという状況になってございます。

区の方でも、登録会等では一緒にサポートさせていただきたいと思っておりますけれども、その先の利用者を増やすという意味合いでは、さっき山中委員おっしゃっていただいた内容についても少し検討をさせていただいた上で、どういうふうに行くかは回答させていただければと思います。

○小泉ひろし委員 私の方から、まず日暮里・舎人ライナーの関連で、ここに報告でございます1便から3便まで、これ私も定期的に確認していますが、この報告のとおりかなど。7時25分頃に結構人が来るのですが、25分とか45分に。この程度で、バスとしてはゆったりと乗れる状況だと思います。

今回、アンケートをやられるということですが、今後のことを考えたときに、例えば城東地区のチョイソコなんかは、区の1件当たりの負担額が2,170円ですと、こういうふうに出ているのですが、利用者1人当たりというのは、この日暮里・舎人ライナーにおいては出したことはないですか

ね。これは東京都と折半してるわけですが、まずそこを伺いたと思います。

○交通対策担当部長 すみません、ちょっと失念してしまっただけですが、出してみたのですが、計算はすぐできます。

○小泉ひろし委員 そうですか、分かりました。

何が言いたいかというと、もともとこれは混雑対策なので、本当に緊急事態ということですが、現在もゆったりとバスに乗っていく、混雑してません、乗車するとき。だけど、人員的には3人付いています。警備員さん1人、それから乗車のチェックですか、予約2人。

普通に考えると、そんなに混雑していないので、パラッパラッと入っていく、十数人ですから。

3人ずっと付いていく必要があるのかなといったとき、やはり安全を見て予算組んだときはそういう体制だったのですが、もし今後継続するだとか、その可能性とかコストの兼ね合いを検討するときには、今みたいな状況だと、ちょっと3人もつたいないのかなど。あの警備員さんも警備会社に頼んでいると言ってましたから、派遣されて来ていますと。そういうことも検討していただいたらと思います。

それと、先日、私的にタクシーに乗る機会があって、そのときにキング交通の運転手だったので、それで私はすかさず、キング交通さんですか、花畑でお世話になってますと、存じ上げてますと。

扇地区はこれから検討してデマンド方式でということですが、花畑もそうですが、定時運行の方がいいに決まっているわけですが、協力してくれるタクシー事業者があるか考えたときに、キング交通は1社でやられていますけれども、他のタクシー会社とはちょっと違うとか、考え方も違って、定年に対する考え方とか、お元気であれば通常だと定年退職になるような方

- 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。

でも働くことができる、毎年検査もきちっとしてるとおっしゃっていました。

そういうタクシー事業者の会社の性質というか、状態にもよると思うので、本当は扇地区なんかも定時運行の方がいいに決まっていますのですけれども、なかなかいい事業者が見つからない場合はデマンド型とかできたとしてもしょうがないのかなと思います。

ところで、先ほど山中委員からあったけれども、これ結構時間掛けて地域の人と検討してるのです。昨日もある町会長にお会いしたら、今度検討会あるんだよ、今進んでいますよというお話をいただきました。みんな意識も広がっています。

今後進んでいくと思うのですが、1つ伺いたいのは、もともとはるかぜ10号は、西新井だとか区役所方面が扇の一丁目、三丁目、また土手つぶちの方から、足がないよというところからスタートしたわけで、その10号がなくなったわけですが、ここに黄色の枠が書いてありますね。アンケートの中でも、買物とか病院、どういうところに行きますかというアンケートを取ったわけですね。

その中で、特に扇一丁目だとか三丁目の方は、例えば49ページの図面を見れば分かると思うのですが、西新井方面というと西新井病院が結構多かったよと私言われました。★★の方から。尾竹橋通りだとか本木新道に近いところ、例えば足立西郵便局とかは皆さん結構使うのではないかと思いますのですが、この中で皆さんから声出なかったのか、私が声拾った中では、荒川の本木西町とか南町とかこの辺の方々は買物難民と言われて、買物する場所がないよということをやっているとされているわけです。

都市計画道路136もやっていますけれども、そういうときに商業施設できるのかもしれませんが、扇大橋のライフぐらいしかないわけですよ、

この辺。シルバーカーを転がしながら買物行く方にとっては本当に大変だという中で、唯一どこに買物行くのかといったとき、マイバスケットですよ、興本区民事務所。

あそこは興本区民事務所であり、興本住区センターであり、マイバスケットがあるのです。この辺は、特に本木西町だとか土手つぶちの方々にとっては一番身近な買物場所であるし、こういうところも通れるようにしたらどうなのかなと、区民事務所がありますから。

あともう1つ、この黄色の枠の中には、多分尾竹橋通りより東側は、交通★★かなんかの関係で、アリオだとか西新井駅まで行っちゃうといろいろ切りがないよということで一旦黄色の枠囲ったと思うのですが、例えば西新井病院に近いけれども西新井栄町住区センター、学童もあるし、住区センター。目の前、尾竹橋通りの反対側はアリオなのです。この黄色の枠内で考えるのなら、そういうところも通れるのなら、アリオまでは行けない、西新井駅までは行けないけれども、エリア内で目の前がアリオなのですから、そういうことも候補の一つとして入れたらいいかなと思うのですが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 範囲のところですが、本木新道のところは、今、東武バスが千住行きを頻繁に出しているということもございまして、一つ区切るとしたらそこもありなのかなということで、日暮里・舎人ライナーとその間ということでさせていただきました。

今、小泉委員からも御紹介いただきましたけれども、その買物先も西側だったり、東側だったりということであるので、そうするとそれぞれによって行き先が違いますので、そういったときにあまり広げてしまい過ぎると配車の率が下がってしまうといったところもございまして、様子を少

- 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。

し見させていただきながら、範囲についても考えていければと思います。

○小泉ひろし委員 これは要望ですけれども、切りがないので、広げちゃうと。それは十分分かりますけれども。東武セントラルのバスに迷惑掛けないようなルートだったらいいわけで、そういう部分で、特に土手に近い方ほど困っている現実がありますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○しづや竜一委員長 他に。

○横田ゆう委員 今、日暮里・舎人ライナーの効果検証の報告がありましたけれども、実際にこの実証実験のバスを利用していない方も含めて広くアンケートを取ることが報告されましたので、大変よかったなと思っています。

利用してる人は高い評価を出すのは当然で、実際に乗らなかった人、乗れなかった人も含めてこれまでいろいろと声を届けてきましたけれども、例えば扇大橋駅の近辺の人、高野駅の近隣の人たちが利用できないのかという意見とか、子連れの方なんか乗れないのかとか、そういう声を届けてきましたが、こういう方も含めてアンケートを取ることになるのでしょうか。

○交通対策担当部長 横田委員おっしゃるとおりでございます。

○横田ゆう委員 いろいろな意見が出てくると思いますので、アンケートの貴重な意見を基に改善をしていただきたいと思います。

それで、先ほど白石委員からもありましたとおり、この177%の混雑率解消のためには、やはり車両を増やすことが根本的な解決の方法だと思うのです。

それを要望していただきたいというのと同時に、この間、里48の朝の便が、朝も全部ですね、全日減便が進んでいて、朝ですと2本、夕方だと1本しかない。実際に通勤時間は1本しかない、こ

ういう状況があるわけです。こういうことも混雑に拍車を掛けているという状況があると思うのです。

ですから、この点でもしっかりと都の方に、里48の増便、これも要望していただきたいと思います。どうでしょうか。

○交通対策担当部長 バスの方についても減ってきているということで、利用者が不便な状況が一定程度あるのかなと私も考えているところでございます。

ですので、全体として根本的な解決策ということについては、引き続き東京都の方には申入れをしていきたいと考えております。

○横田ゆう委員 分かりました。よろしくお願ひします。

それで、前回の予算委員会で最後の方時間がなくてできなかった問題があって、先ほど山中委員からもありましたけれども、足立区で、今、はるかぜの7路線が協働事業として運行補助、運転手の処遇改善などの支援が始まって、地域内交通サポート制度が始まりましたけれども、やはり不十分な状況であるということが挙げられると思います。

はるかぜ3号が廃線になったことで、追加的に必要になる多様な行政部門の分野別代替費用と運行に関して、行政の負担する財政支援と比較すること、それがいろいろな意味でクロスセクター効果というのを測るものになってくると思うのですけれども、このはるかぜ3号の一部代替となっている足タクは、完全にはるかぜ3号を補うものとはなっていないくて、結果としてどうなってくるかというと、高齢者の医療費の増加ですとか、購買力の低下ですとか、土地の値段が下がるとか、地域の過疎化につながっていくということで、非常に大きな損失になっているわけです。

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

ですから、しっかりとるはず3号復活、地域住民の願いですとか、それから足タクの改善・充実、これを本当に真剣に考えていただきたいと思っていますが、どうでしょうか。

- 交通対策担当部長 先ほど来のクロスセクターの方についてですけれども、検討していくということの中では、今、横田委員おっしゃっていただいたいろいろな分野の内容が出てくることにもなりますので、この我々だけでなく、区全体の問題とも関わってくることになるのかなということ、そういったところについても確認を進めたいと思います。

それから、足タクについても、少しでも改善ができるように図ってまいりたいと考えております。

- 横田ゆう委員 国土交通省も言っておりますので、実際にクロスセクター効果を可視化できるものとして今後進めていっていただきたいと思います。

それで、前回の予算特別委員会で、足タクの乗降スポットに東京女子医大を加えるように求めましたが、非常に前向きな答弁があったと思います。

エリア外のスポットは、現在、舎人住区センターしかありません。区民のニーズの高い東京女子医大をスポットに加えていただきたいということ、それから更に、そのちょっと手前にすこやかプラザあだちというのがあります。ここもスポットに加えていただきたいということです。

ここは、福祉まるごと相談の窓口、それから子育てサロン、産後ケアのデイサービス、成年後見センター、高齢者健康チェックもできます。この健康チェックというのは非常にいろいろと優れておりまして、血圧ですとか内臓脂肪、ヘモグロビンの検査、肌年齢の検査、骨や血管年齢の検査、脳年齢の検査が予約なしでいつでもできるという体制を備えている施設です。

ですから、このような相談所、子ども施策や高

齢者施策を行っている公共機関も、地域ははみ出しますけれども、スポットに加え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 女子医大のところについても何とかできないかということで、検討を進めさせていただいております。当然、通り道でもありますので、すこやかプラザも同じような考え方で考えております。

- 横田ゆう委員 あと、今回加わった舎人団地自治会の方でアンケートを取ったところ、ベルクス古千谷店が15%と非常に買物に行く率が高く、ここ、近所にイイダがありますのでそこで間に合わせているけれども、行けるとなったらもっと増えるのではないかとのお店です。

舎人区民事務所まで行っているわけですから、ここもスポットに加えていただければと思いますが、いかがでしょうか。

- 交通対策担当部長 舎人区民事務所は、今、スポットになっております。あのベルクスとは多分200mぐらいの距離かと思うので、今のところそこを利用いただければ非常に助かるなと思っておりますが、確認はさせていただきます。

- 横田ゆう委員 スーパーの帰りは重たい荷物を持つことになると思いますので、よろしくお願ひします。

そして、東京都のスマート実証促進プロジェクトを利用した足タク台帳システム、この事務で軽減されるということで報告がありました。

これ配車以外のところということですが、ここもちょっとあれですけれども、事業者が増えることになるのでしょうか。

- 交通対策担当部長 その点についてはこれからになりますので、そういったことで事務手間の軽減になったことで、他の事業者も参画しやすくなるのではないかとはいふには考えております。

- 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 かねてからの懸案事項でしたが、利用者の申込みのシステムが現在のままだと、協力事業者が増えて、例えば6社になったとか7社になったというところでも、利用者の申込みは更に面倒になってくるという問題があるわけです。ですから、申込みシステムの確立がしっかりとできるようにしていただきたいということです。

何回か提案をしていますけれども、加須市のように区がオペレーターを置いて窓口を1つにしてAIを使ってやるとか、それから集中受付システムですとか、アプリを使って利用者の申込みに当たっての改善をしていただきたいということなのですが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 今おっしゃっていただきましたような内容について、それをアプリでできないかということと考えております。

例えば利用者の方が予約の申込みをアプリ上でやった場合に、そのアプリを通じて、何社かある事業者の中でオーケーなところが出たらお返しする、出なかったら駄目でしたということでお返しするような、そういったことで利用者の方の手間も省略できるような形を考えたいと思っております。

○横田ゆう委員 是非よろしくをお願いします。

そして、扇周辺地区の地域内交通についてですけども、導入形態がデマンドでいくということに決まったということですけども、これまで10号が止まっていた停留所はもちろんそうですけども、扇大橋駅、高野駅、西新井駅をはじめ、かかりつけのいろいろなクリニック、住区センターなど、公共施設でしたら、やはりその範囲、エリアを越えたところも乗降ポイントに置いていただきたいなと思います。

例えば足タクの場合ですと、これまでエリアが決められていて、そこでしか利用できないという

状況にこれまでいろいろな問題点が出てきたわけですから、是非そういうエリア、ポイントは十分考えていただきたいと思っています。

葛飾の実証実験のかつライド、これは地域外の大きな病院にも行けるし、高齢者の相談窓口にも行ける、こういうふうに設定を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 今後検討が進められますので、その中では、先ほど小泉委員からもございましたので、同じような形で、どういうところまでが範囲として考えられるか、妥当であるかということは、地域と一緒に考えていきたいと思っております。

○横田ゆう委員 足タクの問題点がいろいろありますが、申込みの方法ですとか、スポットの問題とか、そういうものを繰り返さないように、今度新しく始まる扇地域のデマンドにはいろいろと経験を生かしながら、住民の意見を聞きながら、是非よいものをつくっていただきたいと思っております。意見です。

○しづや竜一委員長 他に。

○石毛かずあき委員 私の方から、自動運転サービスの導入に向けたことについて、幾つか確認をさせていただきたいと思っております。

まず、この2月上旬に行ったと言われている町会・自治会の各会長の皆様への説明のときには、様々な反応があったと思いますが、どういったお声があったかお聞かせいただけますか。

○交通対策担当部長 実は私たちも、いろいろと言ってしまうと反対みたいな御意見もあるのかなと思いましたが、特に反対という形での御意見の表明というのはなくて、当然安全には配慮してほしいといったことの御意見が多かったと思っております。

○石毛かずあき委員 ところで、その下の方に法定会議の協議ということがありますけれども、先ほど他委員の方からも様々お話がありましたけれど

- 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、当然区だけではできないし、区と事業者だけではできない。そうしたことが、こうした専門分野の責任者の方々が集まって、様々なこれからのことを決定していく。

それでやっていくと思うのですが、そのときの内容が、この12ページの表に書いてある運賃分科会ということになってくると思うのですけれども、確認ですが、この運賃分科会の内容というのは、実証実験のことも含めて、若しくは実証実験終わった後の通常運行についてのことなのかどうか、そこを教えてください。

○交通対策担当部長 まず、実証実験期間中のことでございます。

○石毛かずあき委員 分かりました。というのも、調べれば調べるほど、東京23区の中でも幾つかこうしたレベル2のバス運行の実証実験が行われていて、そのときの運賃というのは、実証実験をやっている間は無料でということが結構多く書かれています。

その辺は大前提としてやっているのかなと思ったりもしますが、そんなことではないですか。

○交通対策担当部長 他の自治体でも、多くが確かに無料という形を実施しているところですが、有料で進めているところもございます。

我々のところで考えているのは、その先の本格運行に向けて準備をしていくわけですので、そうした上でも、この金額で乗れるということを確認いただく意味でも体験いただければというふうに考えています。

○石毛かずあき委員 決してそうしろと言っているわけではなくて、先ほどもお聞きしましたけれども、これは実証実験中のことか、それ以降のことかと聞いたのはそういったところであって、当然、実証実験が終われば東京都内で運行されている路線バスと同じようになるのではないかという御意

見も大変多く聞いておりますので、その辺しっかりと他自治体のことも考慮しながら決めていただきたいと思いますというのです。

そこで、4月に警視庁の現地調査があるというふうに聞いておりますけれども、これは道路使用許可の申請をして、それを認めてくれるかどうかということになるじゃないですか。要するに、レベル2の実証実験のバスが走行しても、この道路は交通安全上ある程度問題ない、しっかりと整備されていますねということが分かるかどうかだと思っております。

例えばですけれども、今回の決めたコースについて、どこか信号機が足りないとか、どこか不具合がありそうで整備しなきゃいけないと言われた場合に、しっかりとすぐに対処できるように考えているのかなのか、お聞かせいただけますか。

○交通対策担当部長 こちらにつきましては、基本的にはバス停の位置、そうしたところについての設置をする部分についての確認が一つ大きいところかなと。

全体としても見ていただくことになろうかと思っておりますので、そういったところで御意見があれば、そこはしっかりと対応していくように庁内で連携してやっていきたいと考えております。

○石毛かずあき委員 分かりました。私が警察から聞いたわけじゃないですが、様々そうした実証実験を行っているところの情報からすると、警視庁の方が、運行ルートとか時間、バス停の位置もそうです。安全な道路も含めて、また安全対策、監視員のことだったり、緊急停止機能のことを厳格に審査して道路使用の許可を出すというふうに聞いたものですから、その辺の対応は足立区でどうなっているのかなというところで質問させていただきました。

今後ですけれども、当然、こうした自動運転が

- 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。

発達してうまくいけば区域に広がっていくわけですが、今後の道路整備については、はなからこうしたことを踏まえた上で道路整備を考えていく必要があるのではないかと思います。いかがですか。

○交通対策担当部長 今、実証実験ができるような道路環境といいますと、当然ですけれども、歩車分離されている道路である必要があるし、交差点での見通しがいいですとか、そういったことが一定レベル以上に確保されている環境でないと実施できない状況でございます。

ですので、新しい都市計画道路などができるのであればいいのかなというふうに考えるのですが、既存の狭い道路については大分改善が必要になってくるかと考えております。

○石毛かずあき委員 そこをしっかりと今後の道路整備について一つの基準として行っていけば、これまで多くの方々が御意見、御要望されたことも全て解消してくると思いますので、どうかお取組の方よろしく願いいたします。

また、その下の方にドライバーの訓練とありますね。このドライバーの訓練というのは、事業所が担うのですかね。どこが担うのでしょうか。

○交通対策担当部長 こちら実証実験の運行のバスの事業者になりますので、そちらの運転手さんに専属でそういった訓練をやっていただくような状況だと思います。

○石毛かずあき委員 実証実験とはいえ、例えば事故を起こしてしまった場合は、まず第一には、運転主体のドライバーの方が責任を負わなければならない。そのために訓練をしなきゃならないのですけれども、運行事業者の責任としては、基本的にはその実証を行っている事業者がドライバーの監督責任を担って、車両の安全、管理責任、事故の民事、刑事上の責任というのを負わなければ

らないと思います。

でも、区としてもやはり責任が出てくると思うのです。例えば足立区が適切な審査を行わずに許可を出してしまったり、明らかに不適切な道路環境、先ほど言ったような道路環境があつにもかかわらず実証を行わせた場合に、それが原因で例えば交通事故が起こった場合、そのときには原則的には区が責任を負うことにもなってくる、その認識はいかがですか。

○交通対策担当部長 今、石毛委員おっしゃっていただいたような内容のリスクが出てくるのかなと考えております。そうしたリスクをできるだけ低減させるためにも、それぞれの分野の専門のところから確認をいただいて、その上で、運輸局への申請もそうですし、交通管理者、警視庁の方の現場の確認もしてもらおうという形でやっていきたい。ですので、そこで出た意見として運行がまだできませんよということであれば、早急にそれに対応するというところで進めていきたいと思っております。

○石毛かずあき委員 よろしく申し上げますね、本当に大事なところですので。

今までこの委員会でも様々な審議しておりますけれども、基本的には交通不便地域の解消、こうしたことが皆さんの待望してることなのです。ですから、先ほど最初の質問においても、テレビ報道では事故が発生したとか故障が発生したという話がありましたけれども、それは怖いけれども、とにかく一生懸命頑張っていただきたい、そうした反応になってきていると思うのです。

ですので、とにかく待望してるのはこうしたモデル地域だけではありませんから、そうした区民の皆様の待望に応えるのが足立区の行政であって、その責任と自覚を持ち続けながらもお取り組みいただきたいと思っております。

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

最後に、御決意をよろしく願いいたします。

○交通対策担当部長 まず、安全第一というのが非常に大事だと考えておりますので、そうした点、今、石毛委員からも言っていただきましたけれども、しっかり区として責任を持って進められるように取り組んでまいります。

○おぐら修平委員 私から、まず、日暮里・舎人ライナーの混雑緩和策についてです。

これまでもこの委員会の中で何度か質疑させていただきましたけれども、今回、朝7時台に江北駅からバスを3本実証実験として運行しましたけれども、残念ながら利用者は少ないですね。定員135人に対して、1日平均が57人ということで、今後、さっき横田委員でしたっけ、私もそうですけれども、過去の委員会の中でも、他の駅も停車したり、増やしたり、今は実証実験で取りあえず7時台に3本ですけれども、7時台に10分ごとに6本出したり、8時台に出したり、12本に増やしたとしても、あくまでも机上の空論の計算で、このペースでいくと12本出しても228名、日暮里・舎人ライナーは1編成5両で定員が262名なので、12本出しても、このペースでいくと日暮里・舎人ライナーの1編成にも満たない状況なのです。

やはりこれ朝の本数を1本でも2本でも増やすとか、あとは途中の駅から、例えば大師前から始発にするだとか、そういった対策の方がより効果的なのではないかなと、今のこの状況を見る限りそんな印象を持ってしまったのですけれども、まだ実証実験の段階でこれから検証するということですので、今回こうやってみて、今後の見通しいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 今後、アンケートも含めてこの先東京都と一緒に検証を進めていくことになるのですけれども、おぐら委員おっしゃるとおり、

その混雑率に対する寄与度というのは、なかなか数字では厳しい状況があるのかなという状況でございます。

ただ、そういったことも含めて、どういった対応がいいのかということについては、あまり時間を置いてしまわないで、早い時期にそういった結論が出せるように、都と積極的に協議していきたいと考えております。

○おぐら修平委員 朝の混雑大変なので、普通に日暮里・舎人ライナーで行ったら10分ちょっとで行けるのが、朝の渋滞で30分程度掛かる。とはいえ、それでもバスでゆっくり行きたいという需要はあるのかなと、やってみないと分からないので、私はこの実証実験やってよかったと思うのですが、ただ、実際利用者が少ないというのは、何か改善策、今後これからですけれども、できないかなと。

あと根本的な解決として、朝7時台18本、8時台が19本、相当の本数三、四分ごとに出てはいるのですけれども、車両の形態は違いますけれども、以前の委員会でも言いましたが、TXは1時間に20本以上出ていたりしますので、そういった車両の本数を増やす。

あとは、時間はかなり掛かってしまいますけれども、1編成5両を6両や7両にするような改修をやっていく、こういったことも注力いただきながら対策を進めていただきたいと思いますのですけれども、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 この間、東京都の事務レベルではその本数の話等も確認をしているところではあります。

日暮里の90度に曲がる場所での速度で安全確保という状況がある中で、1時間に19本というのは、今のところ安全に運行するためにはマックスであるという回答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。

ただ、おぐら委員おっしゃっていただいたような状況の中で、物理的なそういった車両を増やすということで荷重が掛かるわけですが、そういったことに耐えられる状況にしていくということになってくると、今現在としては難しいというお話でもございます。

では、何が混雑緩和の対策として有効になってくるかということは、非常に大きな課題でもありますので、そこは引き続き東京都ともお話をしていきたいと思っております。

○おぐら修平委員 車両の本数を増やしていくというの、いろいろ技術革新とかAI活用であったり、そういった部分で何とか新たな研究開発の中でできないものかなと思うところで、ここは引き続き東京都へ要望と協議でよろしく願いいたします。

続いて、テーマが変わりまして、自転車駐輪場の業務委託です。足立区総合自転車対策業務委託の公募プロポーザル、北千住・五反野地区についてです。

今回、1年間の駐輪場の管理運営だったり、撤去だったり、移送だったりをプロポーザルで公募したのですが、申込みが1事業しかなかったということですが、この背景というか、要因というか、ほかにもどこか手を挙げるところなかったのかなという点についてはいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 今現在は、他の事業者が管理運営を実施しているところですが、昨年委員会で報告させていただきましたように、移送所の金銭の着服の問題がございまして、現在の事業者は参加できなかった状況でございます。

したがいまして、ほかを募りましたけれども、

1社の事業者の申込みであった状況でございます。

○おぐら修平委員 今回いろいろとある程度スケー

ルメリットでまとめて出した、これは以前からのそのまま引継ぎですけれども、あと返還手数料を現金取扱いではなくて機械にしたということだとか、これは改善点としてなるほどなと思いました。

それで、契約期間も1年契約で、最長、更新、更新で3年までできるという契約ではあるのですが、事業の継続性、ノウハウ、そういった観点からも、一般の指定管理のように3年だったり5年だったりという形でできなかったのかなと思うのですが、この1年更新、更新にしたというのはどういう背景からでしょうか。

○交通対策担当部長 こちらにつきましても、区内でこうした形で幾つも契約させていただいているところで、3か年ということでのプロポーザルというのやらせていただいておりますけれども、監査の方からの指摘もございまして、一定程度同じような業務であれば一般競争入札でもいいのではないかと御意見も頂いている中でございました。

しかしながら、やはり特色もございまして、そういったところを勘案して、まず1年契約して、実施してということでの更新にさせていただいているところでございます。

○おぐら修平委員 これちょっとまた違った切り口というか、10年以上前の話ですが、以前、足立区がこういう駐輪場の管理運営、移送所をしてる業者の中で賃金未払というのがありまして、その際に、どうしても委託業者内の中なので、ほかの指定管理とか委託業者の中でもある話ですが、そういった中で賃金未払問題とか、なかなか区が関与できない話で、こっちとしても非常にすっきりしない。公の仕事を委託してる事業者の中の賃金未払に対して、こちらが何ら監督指導もできないような形というのはどうなのかなと思ひまして、その点について、今回のプロポーザ

- 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。

ル事業者に対して、仮にそういうのがあったときに区の方からも何かしらある程度の権限というか、強制力というか、働かせてチェックできるというか、そこに対して何かできるような、そういった契約内容というのはどういうふうになっていますでしょうか。

- 交通対策担当部長 申し訳ございません。その部分について確認をさせていただきます。後ほど御回答させていただきます。
- おぐら修平委員 今、所管の担当の課長が来られてないということなので、これはまた改めて個別にでも御報告なり、ほかの分野の指定管理とか委託事業者でも何回かこういった件がありましたけれども、そういったことについての未然防止もそうですし、そういったことが仮に万が一起きてしまった際は、速やかに区の方でもしっかり関与して改善対策ということをよろしくお願いを申し上げます。これは要望で結構です。
- しぶや竜一委員長 他に。
- 野沢てつや委員 報告資料の11ページです。公共交通の自動運転サービスの導入に向けた取組みということで、実証実験が始まるということでのいことなのかと思うのですが、確認ですけれども、今回レベル2ということですが、車椅子とかベビーカーとか、そういった方々に対する対応はいかがでしょうか。
- 交通対策担当部長 車両の方は小型バスということで、一般のはるかぜバスと同じような形になりますので、対応可能でございます。
- 野沢てつや委員 車両は対応可能ということですが、実際に対応はどのような形で行うということでしょうか。
- 交通対策担当部長 まず、スタートの段階ではレベル2でございまして、運転手もいます。それから、システムのエンジニアが付いていて、もう1

人、中で案内をする者を付けたいと考えています。ですので、そうした方の対応もやらせていただければと考えています。

- 野沢てつや委員 それと、後々レベル4を2年後目指すということですが、そういったレベル4になると本当に自動運転ということなのですが、今後、区としては、そういった車椅子とかベビーカーといった方々に対する自動運転との兼ね合いの対応について、どのように考えていらっしゃるでしょうか。
- 交通対策担当部長 申し訳ございません。今、自動運転と……。
- 野沢てつや委員 自動運転バス等の車両がどんどん進んでいく一方で、そういった車椅子の方とかベビーカーとか、そういったものに対してはどのように考えているかということです。
- 交通対策担当部長 大変申し訳ございませんでした。そうしたバリアフリーの対応については、一緒に実施していくものだというふうに考えておりますので、併せて実施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。これは要望ですけれども、花畑ぐるりんの場合は、実際車椅子対応でない車両でスタートしてしまっているというのがありますので、やはりスタートの時点からきっちり対応していただく必要があるのかなと思います。これは要望です。
- 続きまして、北千住のチョイソコです。非常に利用の方は根付いているということですが、料金の支払、運賃の支払については1人200円ということですが、これ現金のみということでしょうか。
- 交通対策担当部長 今はその状況でございます。この先、少し検討していくことで可能であれば、キャッシュレスでもということは検討していき

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

いと思っております。

○野沢てつや委員 ありがとうございます。予約方法の割合ということでアンケートを見ると、電話予約が58%、スマートフォンとPCが42%ということで、かなり多くの方がスマートフォンで利用を予約されているということを読みみると、やはり電子決済を導入することによって利用者数の底上げにつながるのかなと思いますので、是非早めな対応をしていただけたらと思います。

それと、これ余談なのですが、アンケートを取る際、いつも年代別で取られているのですが、スマートフォンを利用するかしないか、あと電子決済を利用したことがあるかないか、そういう視点からアンケートを取る必要が出てきているのかなと思うのですが、その点についてはいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 特に千住の地区につきましては、高齢の方でも比較的多くスマートフォンを利用いただいている状況がございます。

今、野沢委員からおっしゃっていただきましたので、その決済も含めて、どういった年代でどういった利用があるのかということも確認させていただければと思います。

○野沢てつや委員 本当に部長のおっしゃるとおり、70代の方でも電子決済等利用できる方も一定増えてきていると思いますので、対応をお願いしたいと思います。

続きまして、花畑ぐるりんですが、こちらは逆に、御高齢の方で、かつスマートフォンを利用されない方が多いようなイメージがあるのですが、33ページに「花畑ぐるりん利用ガイド」があって、べらべらめくっていくと、電話番号がなかなか載ってないのですが、これに対する問合せ先というのはどこになるのでしょうか。

最後のページの一番下のところ、37ページの

一番下のところが問合せ先になるのでしょうか。

○交通対策担当部長 申し訳ございません。ここに付いていないかと思うのですが、問合せとしては足立区の方になります。

地元の協議会もチラシを出していて、そこには協議会の連絡先もあるかと思いますが、まず第一は区の方で考えております。

○野沢てつや委員 できればこういった利用ガイドも、一面に電話番号を載せたり、あとできればですけれども……あ、そうそう、そうなのです。すみません。

逆に、スマートフォンを利用されない方が多いような利用実態があるのであれば、専門の電話受付の方とか、例えば区役所の方がやってもいいですけれども、そういった者を置いてもいいのかなという気はするので、その点についてはいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 今のところ、定時定路線ということで、現地のバス停にもいろいろチラシを、これは協議会の方も協力いただいて置いたりしておりますので、そういったところで案内をさせていただいております。

そのほかの問合せは区の方でいただいておりますので、今のところその形で進めさせていただければと思います。

○野沢てつや委員 区に対する問合せの電話というのは、1日当たりどれくらい掛かってくるのでしょうか。

○交通対策担当部長 花畑の地区ということだと、多分1週間で2件、3件かというふうに思います。

○野沢てつや委員 件数的に区の方で受付が問題ないということであれば、区の中でいいのかなと思うのですが、そうだとしたら、その区の担当課の電話番号を大きく前面に持っていきべきだと思うのですが、要望としてお願いいたします。

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

以上です。

○杉本ゆう委員 2点だけ確認させてください。この交通網の委員会ずっと同じような議論をしてる感じがするので、ちょっと確認です。

まず、日暮里・舎人ライナーですけれども、今回バスを走らせてというのは、事前から厳しいだろうと予想されていたものの、まずは1回トライ・アンド・エラーやってみよう。やはり申し訳ないけれども、焼け石に水であるという結論がある程度出ていると思います。

もちろん足立区民が困っているので、区がどんどん要望しなきゃいけません。そういう点で、長澤部長がめちゃくちゃ苦労してるのはよく分かるのですけれども、これ本来は、本来の筋から言えば、長澤部長とか工藤副区長が苦労すべき事案じゃない。本当は東京都の交通局がやってくれなきゃいけない話、何で足立区はこんなに皆さん苦労して、しかも苦労している割には議会に来てみんなに文句言われて、板挟みで一番大変な役割にこの2年間になっているように見えるので、まず東京都に対して、向こうが断りづらいアプローチをしなきゃいけないと思うのです。

今、区でもEBPMと言っているじゃないですか。日暮里・舎人ライナーに足立区民は乗れませんが、TXなんか乗れませんか。例えば今言っているように車両を延ばせという話もあるけれども、構造上それが難しいと東京都が言っているのであれば、何人乗る人が減ればいいのか、その数字をまず聞かなきゃ駄目じゃないですか。要は、そこから何人降りてもらえれば、その降りてもらった分を何かしらの代替措置で送ればその混雑は緩和するのか。東京都の方がそれ考えてなかったら、申し訳ないけれども、都庁、都の交通局の不作為なのではないかと思うのです。

この問題に対してどうですか、そこら辺どうい

うふうにお考えでしょうか。

○副区長 東京都も、全国一の混雑率の緩和は何とかなしたいという思いは伝わってきます。ただ、現状で何ができるかといったときに、対応策が今のところなかなか見つからないというような意識です。

今回のバスについても、私どもは、ほぼ足立区民の方が利用しているので、区と一緒に何か対応できないかということで、今回、実証実験をやらせていただいたところでです。

○杉本ゆう委員 都の方も頑張っていて、その熱意、情熱だけで、根性論で言ってもどうしようもないので、東京都の方は具体的に今の状況をある程度改善する。ぎゅうぎゅうでもいいですよ。取りあえず乗れば、満員電車でもいいからちゃんと運行できるのには、基本的に数字も手元にあるのだから分かっているはず。とにかくその時間帯に車両に乗れるのがマックス何人で、何人あぶれているのか。大体何人があぶれているのかという数字をベースに考えないと、どういう対策を練ろうか、足立区がバス出しますよ、お金出して。いいですよ。足立区民のために区が税金を使うのがいいけれども、何人足立区が助けてあげなきゃいけないのかというのを東京都がしっかりデータ出してくれないと、何人助けなきゃいけません、区も出すけれども東京都に責任あるのだから東京都も折半して出してくださいよと言うのにその人数は、朝何人輸送すればこの問題解決するのですか。大体人数分かりますか。

○交通対策担当部長 今、17.7%という混雑率とされておりまして、鉄道の混雑率15.0%以下に下げましょうというのが一つあるかと思えます。そうしたときに、2.7%分という数字になるので計算すれば出てくるかと思うのですけれども、そこは東京都も時差Bizをもっと強化しよ

- 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。

うかということいろいろ考えていらっしゃるの  
ですけれども、その辺のところを是非やって  
いただきたいと思っております。

○杉本ゆう委員 そうじゃなくて、その150%と  
いう数字があるのであれば、27%減らさなきゃ  
いけない。その27%は大体何人ぐらいなの  
ですか。

○交通対策担当部長 1編成で多分80人と  
か、そのぐらいの数になってくるかと思  
います。

○杉本ゆう委員 1編成で80人ですよ  
ね。だから、朝のラッシュの時間何本走  
っているの……(「6, 300とか」と呼  
ぶ者あり) 6, 300人を輸送する、いや、  
まずはどこが目標か分かってないと目標  
立てづらいので。

ということは、6, 300人をどうやって輸  
送するかというのが最終目標としては考  
えなきゃいけない。6, 300人の中にバ  
スで輸送する人もいるのか、時差通勤協  
力してもらえる人もいるのか、そうやっ  
て少しずつ6, 300を削っていく努力を  
しなきゃいけないですよ。

そこら辺は、都の方から全然具体的な提  
案が出ないとしたら、足立区の方からも  
どんどん提案しないと、足立区がやみく  
もにお金掛けるのはよくないと思うので  
、区民のためでも。

だから、ここを例えば、東京都の方で  
時差通勤協力してくれる人に関しては通  
勤定期めっちゃ割引しますよとか、そ  
ういうのをやってくれたっていいわけ  
じゃないですか。

そういう具体的な提案を区の方がどん  
どんアイデア出して、採用されなくても  
、100個出して10個採用されればい  
いぐらいの感覚で、どんどんそういう  
提案をしないと何も解決しない。

本当に2年間この話がずっと堂々巡り  
で、しかもいつも長澤部長が怒られる、  
かわいそうという、そういうパターンに  
なりつつあるので、そこをど

うにかしなないといけないじゃない  
ですかね。

○副区長 考え方として、2つある  
と思うんですね。1つは全国一の混雑率  
を解消するのが目的なのか、そうじゃ  
なくて実際に乗り残さない方の人数に  
持っていくのか、2つあると思うので  
す。

今、現状を見ると、江北、小台あたり  
は1車両で、一番混んでいるとき数人  
次の便を待つという状況です。もしそ  
の数人分だけを解決するということを  
目標にするのか、そうじゃなくて全国  
1位をワーストにするためには150%  
ぐらいになるので、そこの今の6, 300  
人を解決するのか。そこも東京都の方  
とはしっかり議論をしていかなきゃい  
けないなと思います。

ただ、全国一の混雑率というその名前  
がずっと残っているということについ  
ては、私たちが区民の皆さんもそれ  
でいいのかというところがあります  
ので、そこ両面から対応できるように  
、杉本委員おっしゃるとおりいろい  
ろな提案をさせていただければ、ま  
た議会の方からも御提案いただいて  
、私どもそれを申し入れていきたい  
と思います。

○杉本ゆう委員 分かりました。その  
点は是非、長澤部長のためにも副区  
長頑張ってくださいまして、よろしく  
お願いします。

もう1点だけ確認です。この前御指  
摘を受けてしまって、自分も前々から  
何となく思っていたのが、地域内交  
通の話で、今、実証実験始まって、  
チョイソコと足タクの差について聞  
かれてしまいました。

もちろん1人で乗れる、乗り合いの  
可能性があるというところで違うと  
ころもあるのかもしれないですけれ  
ども……あ、違うのか、いいのか、  
ごめんなさい。

取りあえず、今の話、足タクと  
チョイソコに関して、どちらもデ  
マンド交通と呼ぶのに、千住の人は  
200円で乗れる、何で足タクの方は5

- 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。

00円、1,000円掛かるのかという御指摘を受けました。

その点、前に私も、事前説明のとき長澤部長にお話をしたことありますけれども、その公平性という点では、足タクの方もチョイソコ形式でいいのではないかと、そういうふうに言われれば確かに反論できないなど。

この前そういうことがあったのですけれども、そこら辺どうお考えですかね。

- 交通対策担当部長 入谷・鹿浜については、今の交通計画の前の計画に対応の中で検討した内容でございました。地元の協力事業者さんのおかげで、区としての財政支出は非常に低い状況でございます。

しかしながら、今現在、千住でやっているものと比べた場合には、そうしたそごが出ている状況がございますので、この先幾つもいろいろな種類を増やしていくということではなく、ある程度しっかり整合性を取れるような形に検討していきたいと思っております。

- 杉本ゆう委員 そこら辺、今、実証実験中でいろいろやった方がいいのですけれども、高い方から見たら安い方は何でというふうに思っちゃうので、もちろん花畑みたいに乗り合いの方がいいですよというところは、そこはそこでまた別のやり方やらなきゃいけないし、デマンド型にするところであれば、今回の事情は別に分かっているんで、そこら辺そういうふうに思う人がいるのだなど。

自分もそこを聞いて反論できなかったんで、今やっていることが駄目ですとかそういう話ではないので、そこは少し検討しないといけない課題なのかなど思ったので指摘させていただきましたけれども、最後、そこについてコメントだけ求めて終わろうと思います。

- 副区長 今この資料にもあるとおり、5つのパタ

ーンの交通をやっています。これ以上いろいろなことをやるというのは不可能ですし、ある程度集約をさせていかなきゃいけないと思います。

そういった意味で、今回、扇地区でまた新しい方向でやるのと、自動運転やりますので、そこを一つの上限として、その先どうしていくのかというのをもう少し絞っていかねばいけないと思いますので、何とか早めにできるようにしていきたいと思います。

- 杉本ゆう委員 以上です。

- 白石正輝委員 今の副区長の答弁等は、どう考えても納得できない。

というのは、乗り残しをバスで移送しても混雑は関係ないのです。乗り残しだから、もともと乗ってないのだから。混雑をまず解消することで乗り残しをなくすというのが当たり前じゃないの。これを解決するにはどうしたらいいか訳が分からないというような態度で東京都と話し合ったってどうにもならない。

つくばエクスプレスが150%を超えて160、170%に近くなったときに、つくばエクスプレスは何をやったか。ホームを延長して1編成の車両を増やしたのです。そのことによって混雑が解消した。混雑が解消すれば乗り残しなんか無い。

基本的には、足立区として、東京都と折衝していく中で一番大切なのは、ホームを直して、1編成が今は5台ですよ。これを6台、7台にすることによってしか混雑は解消できないという基本的な姿勢で東京都と折衝しなければ、乗り残しをバスで輸送したから終わりですとしたり、それで混雑が解消したのですか。基本的には混雑を解消することが目的なんだ、そういう姿勢で東京都と臨まなければどうにもならない。

東京都の考え方、金がないという話ですよ、絶対に。ホームを改造して車両を増やすためには相

- 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。

当の予算が掛かる。相当の予算が掛かって、乗り残しが出るような状態の混雑は避けるべきだ。東京都とこの話で折衝していかなければ、この問題いつまでたっても解消しない。副区長、そう思いませんか。

○副区長 大変失礼しました。消極的な答弁と取られてしまって申し訳ありません。

基本は車両を増やす、これが一番の根本の解決策だと思います。ただ、どうしても東京都が、何度も言っていますけれども、とてもコスト的に難しいということなので、便数を増やすとか、新型車両を早くしてもらいたいとか、オフピークのポイントを高くするとか、まずできるところから始めてもらいたいという話をしていましたけれども、根本的に混雑率緩和に向けて何をすべきかということについては、今の白石委員の提案、もちろん私どもも十分自覚しておりますので、東京都と協議していきたいと思っております。

○白石正輝委員 東京都はやりたくないのですよ。ホームを延ばすにはどれだけ金が掛かるか、東京都はやりたくない。足立区としてはやってほしいと言うなら、その姿勢を絶対崩さずに進んでいかなければ、乗り残しの分はバスで送っているからいいじゃないかという話になっちゃう。このことについては絶対に足立区は認めない、そういう強い姿勢で臨んでいただかないと、基本的には解決しない。

担当部長、そういう意味で絶対に東京都には、この交通の委員会を出ている話を中心として、きちっと日暮里・舎人ライナーについては話を進めてほしい。あとは予算の問題ですから、できないのではない。

なかなか難しいと副区長言うけれども、何が難しいのですか。つくばエクスプレスはできたのですよ。ここができないわけがない。できない理由

はお金がないというだけですよ。そう思いませんか。なかなか難しいって何がなかなか難しいのですか。

○副区長 お金の問題だと私も思います。そういった意味で、国会議員、都議会議員も加えて何とかバックアップできるように進めていきたいと思っております。

○中島こういちろう委員 私からは、地域内交通導入サポート制度に関して、先ほど他の委員からも様々話がありましたが、少しだけ触れさせていただきます。

今、チョイソコだったり、ぐるりんだったり、足タクだったり、これからまた扇でも始めていくということで、さっきおっしゃっていただいたとおりいろいろなところでいろいろなことをしているので、金額が違っていたり、乗り方が違っていたりというところ、足立区もいろいろそこら難しいところがあるのかなと思うのですが、一方で、その地域ごとにそのお声を踏まえて、協議会の皆様とともにつくってきたという背景があるのかなと思います。

これがどんどん並んでくると、輸送力がどれぐらいだったのかとかいろいろな観点での比較が入ってくるかと思うのですが、一番大事にすべきポイントは、資料にも書いていただいているとおり、区民1人当たりの掛かった経費が1,500円になるというのが、足立区としてこの事業を継続させていく上でのジャッジの基準だと。

なので、数多く人を送り届けていけるからいいとか悪いとかではなく、それは地域の方々皆さんと話をしてプライシングも決めますし、輸送の仕方も決めていく、そういった形で足立区としては進んでいる、そういう認識で間違いはないでしょうか。

○交通対策担当部長 地域内交通がしっかり利用さ

- 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。

れている状況であるということであれば、当然、財政的にも掛けていく意味がございますので、そういった意味では中島委員おっしゃるとおりでございます。

○中島こういちろう委員 そうすると、輸送費、事業の収入と支出でこの1,500円というものは考えていくと思うのですけれども、運行事業者への経費を利用件数で割った金額で1,500円と出していく話ですね。

それでいくと、運行事業者への経費を下げれば金額は下がっていきますし、入っていく収入を増やせばこれも下がっていくというところですが、難しいのは、これ交通なので、鶏と卵の話で、数を減らせば減るほど、例えば便を減らせば減らすほど、掛かる経費は減るけれども、結局便利にならないので皆さんが使われなくて収入は増えていかない、そういう観点があると思っています。

ここからチョイソコの方に入っていきますけれども、そこを埋める方法の一つとして、チョイソコの中では協賛金というものを活用して調整していくということだと思うのですけれども、この協賛金、1月のこの委員会でも御報告いただきましたけれども、最新の状況だと、どれぐらいの件数で、どれぐらいの金額になっているでしょうか。

○交通対策担当部長 今、いろいろ地域の皆さんもお声掛けをいただきまして、協賛金を7社から金額で40万円ほどの入金をいただいているところでございます。

○中島こういちろう委員 そうすると、これ7社で40万円ほどということで、協議会の皆さんも足立区の皆さんも一緒になって集めていて、非常に頑張っているものだと思うのですけれども、40万円がこれで入った。毎月これ7

月まででしたっけ、お尻があつてそこまでの協賛金ということで集めていると思うのですけれども、幾らこの協賛金を集めていけば、このチョイソコに関しては2,170円が利用1件当たりの金額ということだと思うのですけれども、何件、幾らぐらい集めればその1,500円というところに乗ってくるという話なのでしょうか。

○交通対策担当部長 昨年の11月の閉会中で一度お示しさせていただいたところですが、チョイソコ×せんじゅの場合には、18名から19名乗ったときにちょうど1,500円程度になりますので、その差額分という形になります。

この1月だけを見て数字を当て込むのは難しいところあるのですけれども、今、例えば40万円の協賛いただいていますので、4か月ですの月々10万円という形になります。そうすると、私計算した中では、今、3時までですけれども、5時まで実施しても、おおむね今と同じような利用であれば賄うことができるような数字でございます。

○中島こういちろう委員 お話いただいたのは、今の協賛金額があれば、今の人数、若干の違いはあるものの、結果的に本格運行に入っていける1,500円を切っていくことができるのではないかと、そういうふうにおっしゃっていただいているという認識で合っていますか。

○交通対策担当部長 中島委員おっしゃるとおりでございます。

○中島こういちろう委員 考えると、今、協議会の皆さんと一緒に、どれぐらいを目標にしましょうみたいなお話というのはされていますか。

というのが、協議会の方々と話をしていると、一生懸命協賛金を集めて、まだこれからも増やそうとしているという中で、この協賛金を集めると足立区としての収入、入りが増えてくる、なので

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

1件当たりの運行のコストが下がるという形だと思えるのですが、それ以外に、運行本数を増やすだったり、時間を増やすだったり、そういうところの議論とは直接はつながらないのですかね。つながる、ここはどうなのでしょう。

- 交通対策担当部長 今、実証実験の期間でもございますので、そうした中では地域の皆様に御協力をいただいております。そういう意味合いでは、地元の皆さんの御希望、時間の拡充だったり、日にちを増やす、そういったところに目を向けていらっしゃると思いますので、そういう部分に充てられないかというところは考えています。

ただ、中島委員おっしゃっていただいたように、幾らだったらどれだけというところまで私どもまだお示しできていないところですが、そういったことについても情報提供できるように整理はさせていただきます。

- 中島こういちろう委員 先ほど杉本委員からもE B P Mの話がされてました。地域としては、やはり公共交通、若しくはこういった取組というのは、多くの便が走ってほしい、多くの利用ができるようになってほしい、そっちの方が便利だという声はどこからも上がってくる話です。一方で、できればそれはいいけれどもなかなか難しいというバランスの中でやっている。

ただ、お金の流れ方であったり、仕組みは、今回のこの協賛金は実はつながっていない部分があったり、つながっている部分があったり、なかなかそこが協議会の皆様も含めて非常に分かりにくい部分があるのかなと思います。

そう考えると、そこも含めてしっかりと、例えば協賛金であれば協議会の皆さんと、何件を目標に集めるとこれができるようになりますとか線引きがあると、協議会の皆様も含めて非常に前向き

に議論がしていきやすいのかなと思うのですが、いかがでしょうか。

- 交通対策担当部長 今、中島委員から御意見頂いたそのとおりで考えております。

私どもも、今回チョイソコをやらせていただいて、チョイソコのシステム会社のところでは、全国で足立区以外でも100ぐらいのところまでやっています。その中でも、その協賛金というのはなかなか集められていなかった、やってはいたけれども集まっていなかったという状況でございますので、今、千住の地区で協議会の方協力いただこうやって協賛金を頂いている状況が、非常にトップランナー的な存在でもあるというところもございますので、区の方も、地域の皆様にも協議会の皆様にもちゃんと説明できるような内容で整理させていただきたいと思っております。

- 中島こういちろう委員 また、チョイソコも花畑ぐるりんもそうですけれども、協議会の皆様が中心となっているいろいろな御負担をいただきながら、このチョイソコだと協賛の話ですし、ぐるりんだと打合せだったり、いろいろなお時間を割いて活動していただいていると。

この協議会の皆様、そこに参加される方にインセンティブ、例えばボランティアに対する報酬だったり、協賛金を取りに行かれたらそれに対しての報酬だったり、お金のために皆さんやっついていらっしゃるんですけど、時間が掛かっていたり、コストが掛かっていたりというのは事実あるのかなと思います。

そういう観点で言うと、今、何かこの協議会の皆様に足立区としてサポートができていないものというものはあるのでしょうか。

- 交通対策担当部長 協議会の皆さんに対しての人的な費用というところでの提供は、今のところできていない状況でございます。

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

御意見頂いているところでもございますので、  
★★検討したいとは思っておるところでございます。

○中島こういちろう委員 最後にします。できればいいことをしたいけれども、なかなかできないみたいなことはあると思うのですけれども、この地域交通をつくっていく上で、本来的には今まで民間が費用を概算して、利益になるところを計算してそこから導き出していたところだと思うのですが、それが民間の方が苦しくなったので行政がやっているという状況の中で、やはり大事になってくるのはEBPMというのは正にそのとおり、幾らの金額、費用を掛けてその部分でというところ、細かな数値のところは今後も必要になってくるかと思っておりますので、それはチョイソコもそうですし、ぐるりもそうですし、いろいろなところで行われる実証実験を含めて、その部分のより細かな情報提供等引き続き推進をお願いして、これ要望をお願いします。

○吉田こうじ委員 チャイムが聞こえたので、なるべく短めに質問させていただきます。

先ほど副区長の方から、5つの地域の公共交通をされているというお話だったのですけれども、足立区の方で交通不便地域として考えていらっしゃるものが全部解消に向けていった場合に、全部で何か所ぐらいになるかという予想は立てていらっしゃるでしょうか。

○交通対策担当部長 今は地域ごとという形で実施させていただいている地域内交通ではあるのですが、区の方で新しくつくった計画の中では、サービス水準を50%以上にしようということでの取組でありますので、この先進んでいくと、地域ということではなくて、区の中で例えば西側、東側で分けるかはあれですけれども、広い範囲で同じような形でのサービスが提供できないかとい

うのは、先々では目指していければというふうに思います。

○吉田こうじ委員 分かりました。というのは、1か所増えるごとに、立ち上げて、それを実証実験して進めていくに当たって、区の職員の皆さんの体制、その辺の手当てというのはどんどん膨らむ一方になってくるのかなという気もしないではないのですけれども、その辺は御検討されていらっしゃるのでしょうか。

○交通対策担当部長 それぞれの地域ごとに事情も違いますし、やる内容も変わってまいりますけれども、そうしたことでの一つ一つが蓄積になってくると思いますので、そういったものでこの先の区の交通の在り方ということで考えていった上で、施策として進められるように整理していきたいと思っております。

区の職員の負担としては、逆にその先へ行き着けば、なくなるのかなとは思っておりますけれども。

○吉田こうじ委員 そうですね。ただ、地域の方と丁寧に進めていくには、そこに集中できる職員の方が何人いるかというのはすごく大きいかなと思っておりますので、その辺は御考慮いただければなと思っております。

あと、今、中島委員からもありましたけれども、毎回私も言っているのですが、地域の方のボランティア精神に頼り切ってはいけないなど。職員の皆さんとか私たち議員は、その報酬の中で自分の仕事としてやっているわけですけれども、協議会の皆さんというのは、その地域をよくしていこうとか、盛り上げていこうとか、そういう不便をなくしていこうという気持ちというか、思いで協議会という形でやっていただいているところなので、区としては、そこはそういう方々の気持ちに甘えっ放しにならないように、しっかりと応えていっ

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

ていただけるような取組をしていただきたいと思います。

その一つとして、お金ということもあるのですが、今回、令和8年度の「地域内交通のサポート制度の手引き」ということで参考に出していただいていますけれども、有償運送の場合は、事業者を入れて、システムを入れて大体月150万円、施設の送迎車を利用したら月60万円、地域住民の方の例えばボランティアとかそういう運送であれば月30万円というふうに出ているのですけれども、ずっと議論にはなっていましたけれども、利用される方が多い少ないでこれを続けていくかないという判断は、私はそれは一つの見方だけであって、やはり今後は、多かろうが少なかろうが、絶対にそこに交通がなきゃいけないということになると思うのです。

そういう意味では、例えば今、都市建設部とか、ここにいらっしゃる皆さん方の予算の中だけでやっていたらいいんじゃないかと思うのですけれども、お金には色も名前も付けられないので、税金だけのお金だということ言えば一緒なのですから、例えば衛生部で言えば医療費の削減にもつながらないし、福祉で言えば、今日、半貫高齢者施策推進室もいらっしゃるけれども、高齢者の外出支援という名前の予算も立てられるでしょうし、逆に言うと、花畑八丁目の方の皆さんなどは、今回のPay Payだろうが、足立の共通商品券だろうが、誰もほとんどの方は使っていないのです。商店街そのものがないものですから、お店があるところまで行かないと使えない。足立区がせっかくいろいろな事業をやっても、それが行き届かない地域であるわけです。

そういう意味では、産業経済部の方でそういう部分の予算を立てていただいて、総務部でも、例えば投票率の向上という意味では、花畑とか保木

間の地域というのは非常に投票率低いですから、投票率向上対策手当みたいな形で予算を組んでいただいて、全部それを長澤部長のところに執行委任していただくみたいな、確かに費用対効果を測るとするのは難しいことにはなるかもしれませんが、それが先ほど山中委員がおっしゃっていたクロスセクター効果を測っていくという部分の具体的な取組になっていくのではないかなと思うのです。

そういう意味で、例えば定時定路線とデマンド型、デマンド型の場合は乗りたいですと言わなきゃお金掛からないわけですから、そんなに区の負担が上がることはないと思うのです。でも、定時定路線は、乗ろうが乗るまいが走らせていなきゃいけないという意味では、やはりお金は掛かってくるのではないかと思うのです。

そういう意味では、定時定路線だったら月幾らぐらい、デマンド型だったら月幾らぐらいというモデルもきちっと検証していただく必要もあるのではないかなと思いました。

その辺の大きな予算のお話、副区長あたりに御意見として伺いたいのですけれども、そういう考え方というのはいかがでしょうか。

○副区長 クロスセクターの考え方、非常にこれから重要だと思います。そういった意味で、例えば福祉部がやっている施策、それから産業経済部がやっている施策というのも一緒に考えていくのは非常に重要だと思います。

そういう意味で、利用者の方の数で判断をするということではなくて、そのクロスセクターの考え方を取り入れて、もしかしたらタクシー券配布の方が有効かもしれないですね、その利用者の方をどう分析するかによって。今やっている私たちの分析というのは、そんなに細かくはやっていないのです。

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

国が言っているクロスセクターは、年齢どれぐらいの人が、どの時間帯に、どこに行き、何をしているか、そこまで検証する必要がありますので、そこを分析して、最終的には何をやるかというところで、うまく何とか交通空白地域ですとか不便な人の支援をできるようにできればなと思っています。

○吉田こうじ委員 分かりました。確かに大きな目標というのはその辺にあると思いますので、区民の皆さんの思いというか、御不便に感じていらっしゃる部分をしっかりと区がサポートしていくと、そういう思いでいていただくというのはすごく大事なことだと思いますので、今後とも、協議会の皆さん本当に苦労していただいていますので、そこをしっかりと分かっていただきながら、また一緒に進めていっていただければと思います。これでやめておきます。ありがとうございます。

○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。

絡行っているはずですが。この決起大会みたいなものですが、是非出席していただけて、足立区はやる気があるんだよというところを見せていただければありがたいと思います。

○交通対策担当部長 1点だけです。今回、2月22日決起大会があったのですが、そのお知らせが来るのが非常に遅くて、皆様方にも都合がなかなか付かない状況の中でお知らせをさせていただいた状況でございます。

向こうの事務局の方には、なるべく早めにそういったスケジュールを知らせてもらうように申し入れたいと思います。

○しづや竜一委員長 他に質疑なしと認めます。

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11分閉会



○しづや竜一委員長 次に、その他に入ります何かございますか。

○白石正輝委員 地下鉄8号線の報告があったのだから、その他ではなくて、ここで質問すればよかったのですが、地下鉄8号線の延伸について埼玉県側で住民大会がありますよね。それがいつで、どこでやられるのか。というよりは、もう1つ、それがはっきりしたら、交通委員会の委員ぐらいは、全員は難しいだろうけれども、できる限り出席して足立区のやる気というのは見せるべきだと思います。

これは提案ですから、事務局から各議員には連