

- 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4月20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58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、全員おそろいですので、ただいまより総合交通対策調査特別委員会を開会いたします。

————— ◇ —————

○しづや竜一委員長 まず初めに、記録署名員の指名を行います。

石毛委員、おぐら委員、よろしくお願いいたします。

————— ◇ —————

○しづや竜一委員長 次に、報告事項を議題といたします。

①から⑤、以上5件を交通対策担当部長から報告をお願いいたします。

○交通対策担当部長 おはようございます。よろしくをお願いいたします。

それでは報告資料2ページをお願いいたします。

日暮里・舎人ライナーにおけるバスを活用した混雑緩和の取組についてでございます。

1番のところで、実証実験期間、状況等でございますけれども、昨年の12月22日から本年3月27日まで、バスを活用した実験を実施してまいりました。

2番のところで、利用状況でございます。表にしております。1日の平均が54名ということになっております。申し訳ございません。私、事前説明の際に、3月の分まで含めておおむね57名というふうなお話をさせていただいたんですけども、3月で少し下がってる状況がございまして、正確には54名ということでございます。失礼いたしました。

3番でございます。

アンケートについてでございます。こちら、(1)

(2)、(3)ということで、それぞれ乗車時のアンケート、それから、申込みをしていない方へのアンケートの実施、3番では、終了時のアンケートということで、それぞれ実施させていただいております。最終一番下の3番のところでは4月10日までということとさせていただいて、これから、東京都と一緒に整理をした上、検証を進めてまいります。

そちらの4番のところで、効果検証についてということで、(1)のところに、ア、イ、ウとございます。そうした内容について、観点として検討を進めてまいりたいというふうに考えております。

(2)ですけれども、アンケートの実施につきましては、繰り返しになりますけれども、3種類実施したというものでございます。

めくっていただきまして、4ページでございます。

今後の方針でございます。こちらで混雑緩和対策としての有効性や利用者の声等を効果検証していくということで、こちら東京都としっかり進めさせていただきたいと考えています。

5ページでございます。

有楽町線地下鉄8号線の整備促進に向けた取組状況についてでございます。

1番で、第39回の東京直結の鉄道建設誘致促進大会ということで、これ、八潮市以北の期成同盟会、そちらの大会が実施されますので行ってまいりました。2月22日、野田市の駅前でございます。ただ議長にも出席いただいております。写真で状況でございます。

下の方、2番でございます。葛西用水さくら通り流し踊りでのPR活動についてでございます。

3月29日に葛西用水沿いで流し踊りのお祭りが実施されたということで、6ページのところに写真を掲載させていただいております。皆さん、PR活動に御協力いただいております。ござい

- 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。

す。

7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番で、運行計画の案ということで、前回も少し御報告させていただきましたけれども、運行ルートとしまして、西新井から六町の間につきまして、こちら、10ページに地図が載っておりますので参照ください。

それからまた、運行ルートの選定理由、ア、イ、ウということで、道路環境が、こちらレベル2から始まりますけれども、レベル4の自動運転が実現を見込めるようなルートであるということ、あるいは、利用者の需要ということで、はるかぜの7号が以前に走っておりました路線でもありますので、一定の需要が見込めるというようなことが、理由等になってございます。

下の方に進んでいただきまして、運行は月曜から金曜まで、運行本数としましては、1日片道で4本から5本というような状況でございます。

(5)のところで、運行の予定時期でございますけれども、今、国庫補助金の申請を準備をしているところでございます。こちら、国交省の場合には、少し早く取り組めるんですけれども、内閣府になりますと、少し遅れるような状況がございます。早ければ、今年の秋頃からは、試走が実施できて、年明けぐらいから、実証実験が開始になるかというふうに想定しているところでございます。

(6)で、運賃設定につきましても、こちら、設定をさせていただくということで準備を進めております。

7番で、設定の理由でございますけれども、こちら、周りのバス等への影響を少なくということ、あるいは、実証実験段階から本格運行を見据えたビジネスモデルを確立する必要があるといったような状況でございます。

お進みいただきまして、8ページでございます。

2番のところで、運行計画の決定方法についてでございます。こちらにつきましては、道路運送法に基づきまして、足立区に設置しております活性化協議会というのがございます。そちらの中で、交通分科会、それから運賃分科会等を開催して、内容を審議いただくというものでございます。

その上で、下の方でございますけれども、運賃設定の意見募集も併せて実施させていただくということで、4月21日から5月20日まで意見募集をするというふうな内容でございます。

それから、一番下のところで、4番でございます。内閣府の未来技術社会実装事業への採択というものについての御報告でございます。

こちら、内閣府の補助金の申請の予定もしておりますので、こちらの事業について、私どもとして、手を挙げさせていただいて採択いただいたという御報告でございます。

概要ですけれども、AI、それからIoTですとか自動運転、ドローンなどの新しい技術、そうしたものについての取組をしているところについて内閣府からアドバイスを受けられるというようなスキームになってございます。

それから、一番下のところなわけですけれども、5番のところで、こちら、自動運転サービス導入検討の今後のスケジュールという形になります。令和8年度中頃、夏頃、運行の認可の手続を行いまして、秋から試走、それから、年明けになりますけれども、実証実験の開始というような形に進めてまいりたいというふうに考えております。後ろの方、資料を付けさせていただいております。

14ページをお願いいたします。

常東地区のチョイソコ×せんじゅの取組状況についてでございます。こちらにつきましても、昨年の8月から実証実験を開始しているところでございます。

1番で、運行概要のところなわけですけれども、

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

特に変わってる部分としましては、乗降スポットが2か所増えまして57か所に3月からなっているところがございます。

下の方、2番でございますけれども、登録者数及び利用者数の割合ということで、2月、3月を新たに記載させていただいておりますけれども、820名ほどの方の御登録をいただいて、その中では利用者が20%ということで、少しずつ上がってきているような状況でございます。

15ページのところ、3番で、利用件数と利用1件当たりの区負担額ということで、こちらもグラフを見ていただきますと、2月、3月で、2月は1日の利用の平均が18.3件ということで、区の負担額としては1,560円という形で、3月も同様な形になっているところがございます。

下の方、進んでいただきまして、4番で4者の合同調整会議の開催をさせていただきました。3月17日に、地元の地域協議会の皆さん、それから、運行のタクシー事業者3社、それからシステム会社、足立区の4者でございます。下の方に主な意見等を記載させていただいておりますけれども、実証実験の再度延長を今考えているということで、それについては、皆さん、おおむね合意をいただいて、こちら、今年の7月末までになっておりますので、その先の延長ということでございます。

それから、その下でございますけれども、利用の啓発を考えていきたいというような話、あるいは、その下は、運行時間や曜日を増やしてほしいという地元からの御意見をいただきまして、こちらについても、タクシー事業者等と引き続き、協議をしていくというような話になっているところがございます。

一番下のところには、協賛事業者へのスライド動画の紹介などで、メリットのあるようなメニューを追加していきたいというような話でございます。

16ページのところに、今の協賛金の話でございますけれども、3月末時点のところ、9社から44万5,000円ということで、協賛金等いただいているところがございます。

17ページでございます。

花畑地区花畑ぐるりの取組状況についてでございます。こちら、昨年10月20日から実証実験をスタートしているところでございます。

1番、運行方法等の見直しでございます。2点でございます。停留所でございます。ベルクスの前のところなのですが、南側のURの団地のところの通路にこれまであったんですけども、5月7日からは、やっぱりベルクスで買物された方が、荷物を持ったままというので、便がいいよというということで、すぐ目の前にあります東武バスのバス停を共有させていただくということで考えております。

それから、下の方、(2)なのですが、運行曜日の変更ということで、今、週4日ということでやらせていただいておりますけれども、5月の連休明けからは、週5日ということで実施していきたいというふうに考えております。

2番、運行実績についてでございます。

18ページを御覧ください。

一番上の方に表が、月別の1日平均利用件数でございますけれども、1月までは、車両2台で運転手さんも2人だったんですけども、2月、3月は、車両1台で運転手さんも1人ということで運行させていただいております。26人、23人という利用がございますので、目標の数字におおむね達しているような状況でございます。

下の方は、便別の平均利用件数、こちらは、まず、車2台で運行していた10月から1月まで、19ページは、2月から車1台での状況でございます。

お進みいただいて、20ページ、21ページについては、同様に、バス停ごとの利用件数につい

- 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。

て掲載させていただいております。

22ページ、今後の方針でございます。

花畑につきましても、9月30日までが実証実験の期間となっておりますけれども、今後についても、やはりいろいろとやっぱり検討していきたいということもございますので、地元協議会とも相談の上、延長して検討を継続させていきたいというような考えで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。よろしくお願いたします。

○しづや竜一委員長 それでは、質疑に入ります。

何かありますか。

○白石正輝委員 これが本当に質疑なるかどうか分かりませんが、確認だけしておきたいというふうに思います。

この間の交通委員会が終わった後、傍聴に来てた区民の皆さん、区民の人から、すごい長い文書を頂いたのです。その中で、特に問題なのは、日暮里・舎人ライナーの混雑問題もいまだスタートラインの手前なんだと、副市長の答えからいうと。とてもこれでは、副区長が中心になって、改革しようなんていう気はほとんどないのではないかと、こういうふうに言われたのです。そういう文書が来てるんですよ。副市長、どうなのですか。

○副区長 なかなか東京都の協議が進まなくて、本当に大変申し訳ございません。何とかバス実験をやったんですが、効果がどこまでなのかというのは、まだちょっと未知数なところはございます。私、前も答弁させていただいたのが、時間間隔を短縮できないか、あと、新型車両をその混雑時間帯にまずは多く走らせられないかということを優先してということの後で、白石委員から意見があるもって車両数を増やせないかというようなこともありますけれども、車両数のことについては、かなり厳しいという話があるんですけども、まずは、最初は、その時間間隔を短くすることと新型車両を増やせないかということを何とか東京都

に申入れをしているところでございます。

○白石正輝委員 この委員会でいろいろな意見が出ますけれども、それを東京都に持って行って、東京都さん、どうなのですかと話を聞いてこいというのを私たちは言ってるのではないんですよ。区民の気持ちとして、何とか混雑緩和をしてほしいんだから、その方向で区の職員が動いてもらいたいということを言ってるんで、ここで言われたことを東京都にそのまま言って、言った言葉、返ってきた答えをまたここで言うためにこの委員会開いてるのではないんですよ。

副区長、車両の改良とか言うけれども、最初車両改良をと言ったときに、区の職員が行って、東京都が何て言ったんですか。もう1回ちゃんとはっきり言ってください。

○副区長 車両を改良をすると、その分人が多く乗るので、橋脚がもたないというような話があったと思います。

○白石正輝委員 そのとおりなのです。車両を改良して、ベンチシートにすると、たくさん人が乗ると。その分重くなるから、橋脚がもちませんと言ったのですよ。そんな危ない日暮里・舎人ライナーなら走らせないぞと言ったら、途端に東京都は間違いですと。先日の★★課長に答えた話は間違いでしたと、そういうことはすぐ間違い認めたの。その後になると、今度は車両の改良に時間が掛かるんだと。10年、20年掛かるからと言ったんですよ。でも、現実には、10年も20年も掛からないし、どんどん車両を改良してるではないですか。東京、その話をここでまたぶり返して、★★課長も含めて、私たち議会を説得しようとするのかどうか分かりませんが、支柱が駄目だからできないと言った、それがおかしいと言ったら、今度は車両改良のために時間が掛かる、20年ぐらい掛かると言ったんですよ、最初。でも現実は今もうやってるわけでしょう。

だから、混雑解消のために、ここでいろいろな

- 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。

意見が出るのは、皆さん方が東京都に伝えてくれれば良いということではないんですよ。区民はこういうふうにして今現実に本当に困ってるんだから何とかしろとって、東京都と掛け合ってくるのは当たり前ではないですか。ただ言われたことを向こうに言って、向こうに言われたことをまたここで言う、そのためだけに、皆さんがいるわけではないんですよ。皆さんは足立区の職員なのです。区民が困ったことは何とかして改革しようとするのが当たり前ではないか。

それと、もう1つ言われたのは、長澤交通対策担当部長には気の毒ですけども、長澤交通対策担当部長は部長だけれども、下に課長がいないんですよ。（発言する者あり）去年までなかったんです、部長になったとき。それで福祉の関係で話が出たときに、担当の福祉関係の職員も出席してるのだけれども、結局、長澤交通対策担当部長だけが答える、こっちは答えないの。それはおかしいではないかということを書いてある。何で長澤交通対策担当部長が福祉の部分まで答えるんだと。そうしたら、担当の福祉関係の職員は何のために出席してるのだと。そういうことが書いてあるんですけども、副区長、どうですか。

- 副区長 議会の質問に合わせて答弁をさせていただいているつもりでおりますけれども、福祉の方にも関連するものは積極的に答えてもらうように言います。
- 白石正輝委員 これ以上、傍聴者の意見をここで言う気はないですけども、やはり、当然、花畑のブンブン号だって、福祉バスという感覚で始めたんですよ。福祉バスという感覚で始めるということは、足立区の福祉行政の一環なのです。当然そうしたら、福祉関係の方が答えるのは当たり前で、長澤交通対策担当部長が1人で答えてる必要はない。ないと言っては変ですけどもね。交通の担当部長だから答えるんだらうけれども、別の部長もいるんですからね。当然、福祉関係で

あれば、福祉の担当部長が答えるべきですよ。そうしないと、何のために出席しているのだから全然分からない。ここに2時間座ってるということは、福祉部高齢施策の部屋にはいないということですから。ここ2時間座ってるということは、その2時間座っていて、1回も答えないとすれば、何のために座ってるのと。今、これから走らせるはるかぜ、みんなそうですけれども、相当福祉的な要素が入ってるのです。福祉的な要素。だから、当然福祉部が、福祉部の関係者が答えるべきだというものを長澤交通対策担当部長が全部答えちゃうと。それはね、傍聴してる人から言うと、変だなんて感じしますよ。私も何で半貫高齢者施策推進室長が答えないのかなというふうに思いますけれども、それは副区長が言うように、担当がちゃんと答えているのだからいいんだということであるかもしれないけれども、ただ、私たち議会としても、傍聴してる人たちにしても、変だというふうに思うんですよ。だから、混雑緩衝については、区民の願いなのでからね。東京都ではないんですよ。東京都は少なくとも金使えばできるんだから。

つくばエクスプレスはやったんですからね。1年やってみたら、もうラッシュになってどうしようもないということで、つくばエクスプレスは、ホームを延ばして、車両を増やしたんですよ、1編成の車両も。そうでしょう。ここができないわけがない。

ここは、行って、私は測って、もうホームの外、出られないから、★★しか測りませんけれども、あとは、日暮里は足で歩いて、日暮里の止まるところから、改札口まで物すごく長いんです。あれが延ばせない理由が、危険だからと。そう言われたらそのまま答えるでしょう。あれは本当に危険だと思いますか、もっとホーム、改札口に近くしたら。これは長澤交通対策担当部長、答えてください。

- 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。

○交通対策担当部長 白石委員御指摘の点の距離については、まだ詰められるのかなというふうに私自身も考えるんですけども、そのことと併せて、東京都からは、あそこで入っていく際に、90度も上がっていく、そこの安全を確保するために、速度を相当下げないといけないと、そうしたことで、人を運ぶ数が多く運べないというか、便数を増やすとかできないというような話ではされております。

○白石正輝委員 これで終わりにしますが、あのときに答弁した国土交通省が何か許可する、許可しないとかって、そういう話が出たんですよ。浅草の駅に行って、見たら、スペースの止まる位置と、改札口との関係はどうなってるか、池袋行って、東武東上線を見てくださいよ。止まるすぐ隣がすぐ1mぐらいしか離れてないで壁ですよ。浅草だってそうですよ。スペースといたら特急ですよ。あれが止まる場所が2mもないで止まってるんですよ。日暮里・舎人ライナーは、日暮里で停車してから、改札口まで、あれは私の足で30歩ぐらいありましたから、そうすると60cmぐらいあるんです。そうすると、その30倍ですから、18mぐらいあるんです。あれではなきゃ許可にならないようなことを言ったんだから、そちらの★★課長は。本当に許可にならないならば、東武の浅草駅も許可にならないはずですよ。東武東上線の池袋も許可にならないはずですよ。現実に許可になってる。場所がないのではないんです。多分お金がないんだと思います。やりたくないんですよ、だから。やりたくないからいろいろと理屈を付けてるだけで、やりたくないから。これは何とかしなきゃいけない。

副区長、もう前向きな形で、執行機関をしっかりとリードしてほしいというふうに思います。副区長だとか、長澤交通対策担当部長が後ろ向きな感じで答弁すると、みんながそれに倣っちゃうんだから。別に東京都とけんかしたっていいんです

よ。東京都と足立区は組織が違うんだから。昔みたいに足立区は東京都の下部組織のときには、東京都は上部組織で新しく下部組織だった。昭和50年までは。それ以降は、東京都は東京都、足立区は足立区で独立した自治体なのですから、もっとしっかりと区民の気持ちを東京都に伝えて、何とか解決のために努力してくださいよ。ここで弁解なんか要らないんだから。やってますというなら、その方が安心だから。

副区長、どうですか。

○副区長 都の事業なので詳しいところが分からない部分がありますので、改めて私、東京都に伺って、何ができないのか細かいところまで確認をさせていただいて、それで、区としてできることとやってもらうこと、そのすみ分けをしたいと思っております。

それと、福祉の方ですけども、今、地域内交通で病院に行く方が非常に多いという実態が分かかってきましたので、やっぱりその辺を含めて福祉の方とこれから相談をして、福祉の方の答弁もこれからできるようにしていきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

○小泉ひろし委員 本日の報告はいろいろございますけれども、やはり今、白石委員からもあった日暮里・舎人ライナーのことが一番多いかと思っております。

私も利用状況、定期的に確認してはいますが、特に、もうピークではないと言われる扇大橋辺りは、鹿浜方面からはるかぜ、これで下車してライナーに乗り換える方が結構多いなという感じがしてます、最近。千住方面行きのはるかぜです。いきなり日暮里・舎人ライナーの駅に行くのではなくて、はるかぜを利用して扇大橋で接続して乗車する。気が付くのは、たまに戻ってきちゃう人がいるんですよ。やっぱり満員だということがあるのではないかと。それと、区内、これ全体的なことなのですけども、外国人が非常に増えて、

- 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。

グループで移動したり、また、仕事に行ってる方もいるんですが、中には、スーツケースを転がして日暮里・舎人ライナーに乗る、そのまま乗車できればいいんだけど、引き返してきて、困った様子を見受けて、例えば、成田に行くんだけど、羽田行くんだけど、どうやって行ったらいいんだと、もう乗れないとか、そういう話も話されたこともあります。

やっぱり区としても、いろいろ委員会で報告があるんですけども、私自身も、開業以来、また党としても、開業以来、様々なことを提案してきました。途中始発構想だとか、開業当時は、できれば女性専用車両の導入だとか、もう色々やってきました、防犯対策も。だけれども、このような状況になって、利用者が増えてるわけですが、委員会で報告して、区としては一生懸命やっておっしゃるんですけども、このような日本一の早朝の混雑の中で、いろいろな苦情だとか、問合せを私たち受けます。要するに、今までの努力も話してるんですけども、区として。もう少し、区として、前から言ってますように、長期、中期、もう目先をしっかりとそれぞれできること、今、区としてどういう働きかけをやっているのか、動いているのか、これをもう少し区民に分かりやすく、分かるようにアピールしていただきたいと思うんです。

例えば、目先の問題だったら、新型車両、アルミボディーの軽量化で、たしか1編成10%以上、増員、立ち席も含めてですけども、輸送人員増えるかと思うんです。それを順次、新型車両に導入してるけれども、計画的には困難だと、もっと早めてくれて区としては言ってるよとか、また、ダイヤの間隔についても、今までもさんざんやってきましたけれども、今現在ここまで詰めてますよ、だけれども、もっとできないか、技術的にできないか、区としても要望してますよとか、様々なこと、そして、できましたら、ホームの延伸、

1編成5両から、例えば6両、7両への可能性についても、長期的な目標としてしっかりと区としても声を出してますよ、先頭になって、利用者のために動いてますよということをまずはもっと見えるようにしていただきたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○副区長 もっと積極的に区として、私、先ほど答弁しましたけれども、東京都に直接伺って、短期、中期、長期、どういうことができるのかということをしっかり協議をしてみたいと思います。

○小泉ひろし委員 次に、日暮里・舎人ライナーのバスの検証についてアンケート、利用者と、登録はしたけれども利用してない人も含めてアンケートを取ったと。これはまず、区がその事務をやったということでもいいのかどうか。

それから、検証は、多分東京都とも相談しながら、検証結果というのを公表する、東京都抜きでは、検証結果は公表できないかと思うんだけど、これ、いつ頃、検証結果を発表というか、できる目標を持ってるのか。

また、この辺は、利用状況とか見まして、検証結果、最終的にまとまらなくても、区としての所感というか、前回の委員会でも言いましたけれども、1人当たりのコスト、こういうことも含めて、所感として、このバスだけでどうなのか。無料にしたりすれば、利用が増えるかもしれません。そのぐらいやるべき価値があるのかどうかということも含めて、その辺についてまずお聞きしたいと思います。

○新たな交通担当課長 まず、申込みをしていない方へのアンケートなのですけども、こちらは区で実施をしております。申し込まなかった理由ですとか、どういった条件ならば使うかとか、今回の実験への率直な感想みたいなのを聞いているところで、これはまだ集計作業を進めているところでございます。

検証の結果をいつぐらいまでということなので

- 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。

すけれども、それにつきましては、なるべく早くということでは考えてます。今後の対策をどうするかというのを決めていかなければならないので、そこは、なるべく早く東京都と協議して決めていきたいというふうに思っております。

あと、コストの関係なのですけれども、今回、事業は、全体で契約金額が2,582万円でした。区の負担は半額ということになりますので、1,291万円ということになるんですけれども、大体1人当たり今までの地域内交通の制度などを含めると、そういった考えを踏まえますと、大体1人当たり4,700円から4,800円、区としては半額ですと2,400円ぐらいではないかと思えます。区負担が1,500円というような目安もありますので、そう考えますと、少し高い状態ではあるのかなというふうに考えております。

- 小泉ひろし委員 しっかりと区だけで検証結果、出せないような事情もあるかと思うんですが、しっかりと率直に東京都とも語り合っていただきたいし、目的は、採算に合わせるということよりは、本当に混雑対策というか、これをやることだと思います。

次に、公共交通の自動運転サービスの導入に向けて1つだけ確認したいんですが、足立区としても今度取り組むわけですけれども、東京都の自動運転サービスの実現に向けた事業費補助金、この補助要件として、有償運行する必要があるということなのですけれども、事業費補助金の使途というか、条件というか、この辺については、どういう条件なのでしょう。

- 新たな交通担当課長 今回、補助の条件としまして有償運行ということがあるわけなのですけれども、それは、既存のバス路線ですとか、そういったものも、事業継続性みたいなものも今回の実験の検証内容として含まれているということで、有償運行ということが条件になっているというふう

に考えております。

- 小泉ひろし委員 これ、最後の質問にしますけれども常東地区のチョイソコだとか、利用者増えてます。また、花畑地区の花畑ぐるりんの取組状況も、利用者が増えてるということでもいいんですけど、この花畑ぐるりんも、見直し後は週5日ということになって、利用者が増えることはいいことかなと思うんですが、今後、地元協議会だとか交通事業者とも協議も行って対応していくかと思うんだけれども、いろいろな運営費だとか何か、しっかりとそういうことも含めて、課題がもしあるのであれば、そういう解決に向けてよく協議したり、区の立場も説明すべきと思うんですが、その辺いかがでしょうか。

- 交通対策担当部長 こちらにつきましても、地元の協議会の皆様、花畑もそうですし、常東もそうなのですけれども、大変御協力をいただいているところでございます。

特に花畑につきましては、定時定路線ということで、各バス停のような形のところでいろいろなチラシを置いていただいたりとかで、御協力をいただいております。

そういった皆さん方が、これもやっぱり継続して御協力いただけるような状況というのを創出していく必要がございますので、しっかりサポート制度の中でも、そういった方々を支援していくような形をしっかりと早急に組み立てていきたいというふうに考えております。

- 山中ちえ子委員 今の答弁で、今度の制度の見直しの中に、しっかりと定路定時路線の場合は、とりわけ住民協議会の役割がかなり期待されているし、実現に向けて頑張っているしというところでは、そこを継続可能に、持続可能にしていくという中身で制度見直しをしていくと先ほどおっしゃったので、よかったなって今思ったんですけど、この間、3月に見直しの概要案を出したその中が、地域内交通サポート制度、今、デマンドであるチ

- 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。

ヨイソコ×せんじゅと定路定時路線の花畑というふうには2つあるわけですが、扇もこれから始まっていく中で、一緒にたに限度額の設定だとか示していたんです。先ほどのことがかなえられる制度の見直しというのであれば、一緒にたにしない方がいいと思うんですけども、どうですか。

○交通対策担当部長 中身がそれぞれ分かるような形でということでは考えていきたいとは考えております。

○山中ちえ子委員 この間ので、運行★★ごとの時間単価についてということを見ると、有償運送しか今やっていないんだから、有償運送だけなんだけれども、ここには2つ同じことで書いてあるんです。これ全然違うし、デマンドはデマンドでの課題があるし、定路定時路線は定路定時路線の課題があるわけです。なので、ここは、しっかりと考えた方がいいと思うんです。

それで、5月から週5回に運行が増えるわけですが、予算も制度上枠組みとしていた予算にやっと前進するわけだけでも、予算に当たって、協議会からどのような不安な声や、それからこうしてほしいといった声が上がっているのでしょうか。

○新たな交通担当課長 協議会の皆さんとお話するときには、日にちとか時間を増やすときに、運行経費の現在月150万円ですけれども、それを超えたらどうするかとかというようなお話は出ております。

○山中ちえ子委員 せっかく検証が、住民協議会の努力で検証がされてる部分とかもたくさんあると思うんです。

それで、先ほど聞きましたけれども、別にしていく定路定時路線の課題をしっかりと整理して、制度見直しに反映させていくということと、先ほど、変更点があったときに、それを検証していく中身が、住民協議会がやっぱり主人公でやっていって

ほしいということもあるんです。その中身で制度見直しについての課題と整理というところでは、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 地区ごとで、まずスタートの段階では、どういう運行方法を選ぶかというのがあるかと思しますので、全体の★★としては、この月150万円というのをまず設置させていただいて、その中でやっぱり運行方法に伴う費用的なものが、本格運行等へ向かっていく場合には、少し変わってくるのかなということはあるかとは思っています。

あわせて、地元の協議会の皆様方の御協力の必要性の部分でも、費用を準備する部分も出てくるかと思しますので、そういったところについては、少し細かく整理をさせていただければというふうに考えております。

○山中ちえ子委員 初め、やはり花畑ぐるりんが始まる前は、ブンブン号の後の制度見直しも、制度も含めて、どうにかこの地域で代替案をといった流れが地域の住民から起こって、そして後押しされて、区が策定していったという流れがあるわけなんだけれども、その中で、アンケートで寄せられている声で改善しようとする努力が、住民協議会には今あるんです。区としては、アンケートで寄せられている声で改善するといった点では、どのように考えてますか。

○新たな交通担当課長 前回、地域協議会の皆さんとお話したときに、地域の皆さんが利用者さんにヒアリングをしていただいていたので、その中で、昼の時間帯の便数を増やすとか、そういった御要望を受けて、協議会でもまとめていただいて、それをお話いただきました。事業者さんに、正に対応ができるかどうかというところを今、御相談させていただいて、御検討いただいているところになります。

○山中ちえ子委員 3者で協力して、チームワークでよくしていくという、すごくやっぱり発展した

- 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。

取組だと思っんです。それでやっぱり区も、住民協議会も同時に発展していくわけだけれども、やっぱり住民協議会は、ボランティアなんだけれども、努力の点が高く、そこに区が追い付いていかないといけないと思っんです。それで、初めは、乗らなくちゃ、乗車率が高くないと、持続可能ではないんだから、何しろ乗ってくれる人が増えないとということをししかけるといったことでいつも、区側は言っていたわけなんだけれども、実質、蓋を開けてみたら、やっぱり住民協議会の努力で周知活動を物すごく頑張っていた。だから乗る人がすごく増えたというところでは、住民のパワーというんですか、住民協議会の価値というのをどう評価していくかといったところも大切だと思っんですけれども、その点ではどうでしょうか。

○新たな交通担当課長 住民協議会の皆さん、本当に試行錯誤で一生懸命やっただいておっまして、例えば、期日前投票での活用ということで、お試し券を配っていらっしやったりとか、そういうことで非常に地域の方にも浸透して周知されているものだと思います。

区の方でどういったサポートができるかというところは考えてるわけなんですけれども、ほかの事例などを参考にして、例えば、協議会の運営費ですとか、周知、PR費など区も支出できるようなシステムをつくれるかというところを検討してまいりたいと思っます。

○山中ちえ子委員 そこで一番大切なのかなと思っるのが、何しろ岐阜市に視察を私たちも行ったし、建設委員会の視察でも行かせていただいたし、副区長も長澤部長も行かれたと思っんですけれども、そこで、岐阜の部長が言っていた話では、やっぱり最初に予算をボリューム持って対応することが成功の道だったんだというのが分かったというふうに、私、聞いた覚えがあるんです。だからやはり、最初に週に5回やらないと検証にならないではないかという指摘によって、途中からそうい

う姿勢に区も変わって、週に多い回数でやっっていくというふうになったのは、もう始まってから遅いタイミングだったわけですけども、そうやって、今回、週に5回になった後に、それが軌道に乗ったり、住民協議会の思いに沿わない変更が余儀なくされるということはないようにしてほしいんです。

今回、制度見直しの内容では、柔軟に検証期間というのを負担ごとに分けて見るということには変更になったんだけれども、そこは検証するやり方だとか、週に5回になった後にどう住民が喜んでいるのかとか、どこのところに問題があるのかというのは、やはり住民のペースでやっっていくてほしいんです。住民協議会のペースでやっっていくてほしいんです。

今回、アンケートで、私、アンケートの結果をよく見たんですけども、いろいろな意見が出ていて、すごい大切だなと思っものがたくさんあったんです。乗らないと言った人に聞いている項目があって、どういうふうになれば乗りますかということを知っているのは、80歳近い人だったんですけども、運転免許証の返納後使いたいというふうに言ってるんです。この方、もう80歳近いのに車を手放せられないというような状況なんだというのがよく分かるんです。だからやっぱりこれをどうにかしなきゃいけないというふうに思っますし、70代前半の花畑の方は、南花畑の眼科、横山眼科まで行きたいんだけれども、眼科があまりないから、どうにかつながらないかなんていうことも出されていて、これは花畑方面から保木間、南花畑につながる路線がないということが分かります。それから、花畑にアクセスしたい神明に住む人、神明と花畑を行ったり来たりしてる方です。この方は、はるかぜ7号が廃止になった地域なのでんですけども、ここは、花畑小学校ぐらゐまで来てくれれば助かるんだけれどもなどということが書いてある。キング交通株式会社さん、小

- 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。

さな事業者で頑張っているけれども、大変だったら、地元の企業と連携して南花畑まで延ばしてほしい、こういう声なんかもあったのを把握しました。だから、はるかぜ7号が廃止になった地域で花畑車庫がなくなっちゃったというダブルの悲劇がある地域なんかも、連携して声が、地続きですから、隣町だし、出されてるというのは、やっぱり重要視して、結果を見るべきだと思うんです。

そういった交通不便さに寄り添ういろいろな提案を区に対して、アンケートを受けて、例えば住民協議会からは出されてると思うんですけども、その展望、夢に向かってどう区が応援できるかといったところではどのように考えてますか。

○交通対策担当部長 かねてより御意見、いろいろ伺っております。また、本会議の質問等でも他の議員の皆様から、南花畑ですか、そうした地区でのバスがなくなったことでの不便というお話も伺っております。

こちらにつきましても、私どもも、サポート制度の今改訂版、概要版も作成しましたので、地域の方々にもお話ができるような形で、少し入っていきたいというふうには考えております。

また、協議会の皆様に御協力をいただくという形の中で、いろいろ検討を進めていく部分では、利用者の声というのもしっかり伺いながら、内容を変えて実験を進めていく際にも、注意しながら進めさせていただきたいとは考えております。

○山中ちえ子委員 分かりました。やっぱり住民が、直接住民のコミュニケーションを取ろうとして頑張るのが、やっぱり住民協議会なんだというのが、この間で分かってきたと思うんですよ。持続可能な都市公共交通とまちづくりの展望と題して、メトロセブン促進協議会でも講演した森本先生の話はこれに通じることがあって、先生は、公共交通を中心にしたまちづくり、アメリカから始まった公共交通指向型の開発、TODを専門としてい

ます。ここでは原則が4つあって、一番大切とされる原則に、多様な主体の連携、行政や交通業者、学識、加えて地域とのつながりを生かして、市民と双方向にコミュニケーションを行い、課題とニーズをきめ細かく把握するプロセスを丁寧に進めていくことが必要ですよというふうに言ってるんです。今のままでは、この重要な住民協議会、こういう役割を果たしている住民協議会の発展に即した制度見直しがされないと、持続可能になりませんので、重ねて言いますけれども、この辺はどうでしょうか。この森本先生の講義、都市建設部長も都市建設課長も聞いてたと思いますので、どうでしょう。

○都市建設部長 せんだっても地下鉄8号線の促進大会で森本先生からお話を聞きました。私も当然お話を聞いております。

現在、都市計画マスタープラン、改定中でございますので、そういったまちづくりの視点、地域の方の御意見を得ながら、地域公共交通の在り方については引き続き検討してまいります。

○山中ちえ子委員 是非、国交省の座長も務めてる森本先生、自動運転も含めていろいろな審議会の座長を含めてる先生であって、しかもこの間お示しして御紹介したクロスセクターベネフィットの考えだったりとか、やっぱり公共交通を交通権保障の立場で、先ほど福祉的なのというお話がありましたけれども、そういったところと連携してやらなければ、逆に行政負担、行政支出が増えていく、いろいろな各部門での行政支出をやっぱり節約するためにも、公共交通を重要視して、赤字補填もしながら継続させていくという考えが、とても大切だということを国交省も示すということにもなっておりますので、是非是非、先ほど福祉部との連携が指摘されましたけれども、私も本当にそう思います。日暮里・舎人ライナーのことだけにかかわらず、今度新しい交通といった点でも、大変大切だと思います。なので、本気で連携していた

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

だきたいと思います。その点どうでしょう。

○副区長 日暮里・舎人ライナーについては、先ほど来、答弁してますように、私、積極的に協議していききたいと思います。

それと、地域内交通についても、地域の皆様が主体となって、やっぱり地域ニーズに合った形で運行するというのはそれが一番ですので、地域の皆様と一緒に、しかもなるべく多くの方に乗っていただけるように、便利に使っていただけるように、それと森本先生のおっしゃる間接便益、こういったことも考えながら進めていければと思います。

○山中ちえ子委員 最後にします。大変大切で、それで区が一步前進したという点でいえば、各協議会を連携して、話し合う場を設けていきますよという前進があったと思うのです、この間。なので、やはり地域が、どうしても手を挙げて頑張りますという地域がどれだけあるのかといたら、たまたま花畑では運動があった、そういった運動とともに、地域の町会・自治会長たちが一生懸命頑張った。その中に、大衆的な一般の力を尽くしてくれる人ができたから、とてもいい好循環ができています。でもそれをやはりほかの地域が知ってるかと思ったら、その試みを知らない地域がたくさんあると。だからそれを教えていくというか、それを共有していくという場が本当に大切だと。その認識に立って、区がそういう協議会が連携した協議体をつくるということで決意してくださったので、すごくうれしいなというふうに思うんですけども、是非是非、新しい取組だし、新しい国交省の考え方なんかもありますので、森本先生も含めて、いろいろな研究者がパネリストになって、区の職員も意見を言いながら、ディスカッションするような企画を是非是非つくってほしいと。これは、花畑ぐるりんの協議会からも出ておる要望なのです。その点ではどうでしょうか。

○交通対策担当部長 繰り返しになりますけれども、

そうした皆さんの御要望も伺いながら、また、その地域内交通について、広く皆さんに知っていただけるような形で、取組を進めてまいりたいというふうに考えております。

○山中ちえ子委員 答弁が、ちょっと何かざっくりした答弁になっちゃったなと思ったんですけども、それはもっと具体的にやっていく、各地区の住民でも困ってる人たちいっぱいいる、そういった人たちにも周知を広げて、来ていただけるような企画を庁舎ホールとか使ってやるぐらいのことをやってほしいということですよ。どうでしょうか。

○交通対策担当部長 まずは、今、おっしゃっていただいたんですけども、まず各地域で既に活動されてる皆さん方もいらっしゃいます。これからの扇の地区も大分活発になってまいりました。そうしたところの実際に活動されてる皆さん方の意見交換の場からまずスタートさせていただいて、将来的には、山中委員おっしゃるような形で広げていければというふうに考えています。

○石毛かずあき委員 前回も、自動運転バスのことについて確認をさせていただいたんですけども、もうちょっと整理させていただきたいなというふうに思うんです。

先ほど、有償運行うんぬんかんぬんというようなやり取りもあったと思いますけれども、まず大前提として、この東京交通局で行ってきた、今直近2020年のレベル2の実証実験では、運賃というものが今無償で設定されて行われている、これ間違いないですか。

○交通対策担当部長 石毛委員おっしゃるとおりでございます。

○石毛かずあき委員 そこで、その理由ですよ。理由というのは、当然、新たに始めるものから、様々な交通安全的なデータやルートの道路整備や、また、先ほどもありました福祉的要素の中で、せっかく今日来られてますので、お聞きしま

- 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。

すけれども、こうした新たな自動運転バスの中で、福祉の要素の中で、御利用者さんが御利用するには、どのような運行を要望、要望というか、どういった要望すればいいかという、そうしたものは、福祉部の方に今ございますか。

- 高齢者施策推進室長 高齢者の方が様々なところに行く際に、やはり目的のところまでたどり着くような、そういったことは重要なことというふうに考えております。
- 石毛かずあき委員 そうなのですね。それで、運行する側も、基本的に本来有償で運行してお客様を★★サービスを行うには、当然緑ナンバーを申請しなければなりませんし、その後、厳しい安全基準があったり、運行のルールをクリアしていく、当然クリアしてから行う定時制だと思うんですけども。やっぱり大事なのが、実証実験は、あくまでも研究の段階ではないのかという、僕は思うんです。その点いかがですか。
- 交通対策担当部長 前回のところでも、石毛委員から御指摘をいただいております。私も、まず、運賃の設定というのは、これは東京都の補助も頂く関係もございまして、そうした設定はまずさせていただくということで考えております。その上で、まず試走の段階があって、安全の確認をし、早ければ来年、恐らく年明け1月、2月ぐらいからだと思うんですけども、一般の方にも乗っていただくような機会が出てくると思います。その段階では、運賃設定がされているとは言いますが、まずお試し乗車というような形で、無料で皆さんに乗って体験いただく、そうした機会をしばらくの間を設けたいというふうには考えております。
- 石毛かずあき委員 ありがとうございます★★、そういう回答をいただいて安心はしましたが、その中で、やっぱり先ほど、まずはデータという話をさせていただきました。その実証実験の中で、もうデータという宝物をどうやって足立区が、ま

た、委託事業者さんが集めて、それを活用できるかということを考えなきゃいけない。ただ、一番大事なのは、先ほど、高齢福祉課の方でも話がありましたけれども、急ブレーキで怖くなかったかとか、本当に細かいことです、お年寄りも乗り降りしやすいか、また、まちの風景とどのようにそれがマッチしているのか、また運行ルート、道路整備の課長も来ておりますけれども、当然今の運行ルートというのは、安全を確保した上で大丈夫だろうというふうに推定してルートを決めたんですよ。

- 道路整備課長 基本的に、もちろんバス、不特定多数の方、一般の方多くの方が通るルートだと思いますので、当然安全というのが前提であると考えております。
- 石毛かずあき委員 その基準というのが、これからのまちづくりというのは大変基準になってきますから、自動運転バスだけではなくて。その基準でまちづくりの交通網を整備していけば、ちょっと違う話になっちゃいますからこれ以上言いませんけれども、自転車運転の安全性とかそういった部分を結びついていきますから、ですので、そうした基準でこれから考えていただいて、整備を進めていただきたいと思うんですけども。

この実証実験を行っている最中に、利用者さんからのアンケート調査というものは行うのでしょうか。

- 交通対策担当部長 皆さんからの御意見というのをしっかりいただいて、当然どういった内容をアンケート実施するかについても事前にしっかり準備をさせていただいた上で、そういった御意見をいただきながらやっぱり進めていく必要が非常に重要かというふうに考えております。
- 石毛かずあき委員 ありがとうございます。やはりその実証実験中なので、利用者の皆様が、多少は御不便をお掛けすると思いますが、その点御理解くださいといった、そういった意味合いも出て

- 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。

くると思うんです。ですから、先ほど交通対策部長おっしゃったとおり、花畑の有償うんぬんかんぬんではなくて、東京都の今の補助金のことしか話をしてませんけれども、1つだけではありませんでしょう。国の補助金も狙ってるわけでしょう。国の補助金を取れば、全てクリアするだけなので、1つ1つちょっと整えていただいてやっていただきたいなというふうに思いますので、再度決意のほどどうぞよろしくお願いいたします。

○交通対策担当部長 今、バス停等の整備のために地元の方々に少しずつお話をしているところでございます。これから、だんだん夏に向けて、認可の申請等を進める段階になってまいりましたら、地元の皆様、沿道の皆様方にも、少しずつ情報をもっと出せるような形で、逆に意見も伺いながら、事業が進めていけたらというふうに考えておりますのでしっかり取り組ませていただきたいと思っております。

○横田ゆう委員 まず日暮里・舎人ライナーの混雑緩和の対策の実証実験アンケートが終わったということで、今、集計ということですが、本当に、待たなしの課題だということで、この舎人地域なんかは、特に建て売り住宅が建って人口が急増して、マンションも建って急増しているということなのです。そうすると、本当にこれからますます乗れない状況ということで、以前もお話ししましたように、おにぎりが潰れてしまうのですとか、気持ちが悪くなるとか、そういった問題がありますので、本当に根本的な解決を強く東京都に、担当からもありましたけれども、求めているというふうに思います。やっぱりこの問題は、東京都がきちんと責任を持ってやるべき課題ですので、これをしっかりと要望していただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

○副区長 今のアンケートの件を含めて、早急に東京都とアポを取って、行って協議してまいります。

○横田ゆう委員 それから、今、実証実験が、毎日

50人ぐらい乗ってたということで、それが今はないということなので、また今よりもっと混雑している状況が、ここ最近の状況であるというふうに思います。

それで、里48なんかも、これ非常に減便で、本当に1日数本しか通っていないということがあられるわけで、こういったことも併せて、当面の課題として、解決に向けて、何が解決をできる方法なのかということも検討しながら、このことも要望していただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 東京都、これまでもそうなのですが、時差ビズということで、乗車時間ですか、ずらしていただくような取組を実施いただいております。そのことで、T o K o P oというポイントが付くこともございますので、そうしたことで、是非、そのあたりで実施できる部分については、増やしていただけていただければというふうに思います。

引き続き、その間も混雑は続いていると思っておりますので、このこともしっかり東京都とも協議させていただきたいと思っております。

○横田ゆう委員 実際に、この里48が、こういう減便になったということについて、これは混雑率に拍車を掛けたということの認識は、東京都は持っていないのでしょうか。

○交通対策担当部長 東京都のバスの部門としては、やっぱり運転手の不足というのは非常に言われているところでございます。また、日暮里・舎人ライナーの下をもともと路線としては北側の方から★★あったんですけども、加賀の方から一部入っていくような形で、扇大橋ではある程度同じような数字になっているのかなというふうに思いますが、そうした再編があったことについては、東京都としても考えながら実施されているものと理解はしております。

○横田ゆう委員 分かりました。

- 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。

そして、チョイソコのところなのですが、今アンケートを行ってると思いますが、このアンケートが4月27日までということなのですが、住民の方から、選択肢が、曜日、今、週3回なんだけれども、曜日の選択肢が1つしかない。もっと増やしてほしいんだけど、これは何とか2つとか、付けられない、3つとか付けられないのかという要望が出ておりますが、アンケートの方針としてはどうなのでしょう。

それと同時に、今、このアンケートをやっているということが分からない人が多いという意見も出ています。ホームページに載せるなどして、やはり多くの方が答えられるようにしていただきたいというふうに思いますが、ホームページには載せてないのでしょうか。

○交通対策担当部長 ちょっとホームページは確認させていただきたいと思えます。

それから、曜日の選択肢につきましては、今現在が3日ということでやらせていただいた中で、タクシーの事業者とも協議をしながらの内容になってございますので、その部分も皆さん方にちょっと伝わってない状況があるかと思うので、分かりやすいものもまた準備をしていきたいと思っております。

○横田ゆう委員 分かりました。何か、前回のアンケートは、ホームページに載せてあって、今回は載っていないというようなことを言っておりますので、確認をお願いして、今、何件ぐらいの回答が得られてるのでしょうか。

○交通対策担当部長 申し訳ございません。ちょっと手元にないので、併せて確認をさせていただきます。

○横田ゆう委員 分かりました。では、是非、ホームページに載ってないということも言われておりますので、ちょっと確認していただいて改善していただきたいというふうに思えます。

○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 まず、日暮里・舎人ライナーの混雑緩和についてなのですが、先ほど、執行機関の方々から、1人当たり4,700円、区の負担はその半分ということでお伺いしてるんです。そもそも論なのですが、これ日暮里・舎人ライナーの場合、1編成当たり約260人で、数分間隔で走る、今回の実証実験は、バス、マックス45人で3便ということで、焼け石に水レベルではないかなと思うのですが、この点についての認識はいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 こちらにつきましては、バス3台で135人ということでの想定でございました。そうした中で、今、若干、50%行っていない状況でございますけれども、数字に直した場合には、恐らく1%とかそうした数字になるかと思えますけれども、それ自体は私も確認をしているところです。当初から確認をしております。

○野沢てつや委員 今、数字に換算すると、1%前後の緩和ということで、当初から確認されてるということで、お話がありましたけれども、あれ、これ、そもそも何でやったんですか、1%ぐらいしか根拠がないのに。

○交通対策担当部長 どういうことで混雑緩和ができるかというのは、これまでも長年、皆さん検討いただいてきたところではあるのですが、やはり本当に朝の一番厳しい時間帯に乗り切れなくて、次の便、その次の便を待つ人もいらっしゃるというような話でございましたので、そういった方に利用いただけないかということでの取組でございます。

○野沢てつや委員 ありがとうございます。

実証実験が3月27日で、61日間ということなので終了したということなのですが、今後についての見通しがどうか。

○新たな交通担当課長 今後については、現在、数値はもう分かっているわけなのですが、現在徴収したアンケートなどの集計を集めた上で、

- 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。

協議して、先ほどもお話が出たんですけども、今後の対応をどうするかというところもありますので、なるべく早く方向性を決めていきたいと思っております。

○野沢つや委員 ありがとうございます。

やはり、先ほど白石委員、そして小泉委員からお話があったとおり、根本解決を目指すべきだと思うんです。先ほど小泉委員から本当にいいお話があったと思うんですけども、中長期的な目標を区の方で定めて、それをプレゼンしていくのがやはり正しい方向性かなと思うんです。こういう焼け石に水なことをやって、しかも費用対効果が全くないという事業を続けるということだと、逆にぶれが生じると思うんです。ですので、これ、要望なのですけれども、やはり足立区民だけではなくて、全部で1人当たり4,700円掛かる、混雑緩和率1%ぐらいしか見込めない、そういった事業に関しては、これは要望なのですけれども、廃止の方向でお願いしたいと思っております。これは要望です。

続きまして、自動運転なのですけれども、先ほど石毛委員からも、運賃の件でお話があったんですけども、ちょっと繰り返しになるけれども、この運賃設定の金額というのは、どういった根拠で金額設定されてますでしょうか。

○新たな交通担当課長 これは、予定としての、想定としての運賃設定ということになるんですけども、大人230円などと書いてあるんですけども、これは、はるかぜの金額と同等の金額というふうに設定しております。

○野沢つや委員 ありがとうございます。この自動運転サービスに関しては、もう本当に前向きに取り組んでいただきたいなと思うんです。やはり交通過疎地域を解消、そして、運転手、ドライバー不足解消というには、本当に有効な手段だと思うんです。

あと、初期のニーズを拾うという面だと、やは

り料金設定が何か中途半端というか、はるかぜと合わせるというそういう題目は本当に必要だとは思いますが、一方で、興味がある人、にぎやかな方にも乗っていただく必要があるのかなという、よさを実感していただく必要があるのではないかなと思うんです。

ですので、もっと区切りのいい100円とか、そういった料金設定を最初にお試しとして設定してもよいのではないかなと思うんですけども、その点に関してかがでしょうか。

○交通対策担当部長 継続的な運行を目指して進めて、取組を進めさせていただくということではございます。従いまして、運賃の設定もまずやらせていただくんですけども、設定をした上で、お試しの期間について、無料にするのかということで、逆に金額を提示することが、またちょっと手続を確認しなきゃいけないんですけども、そういったことで認可を取ってまいりますので、その中で、やっぱり最初は、まずしっかり利用いただけるような形、乗って、体験いただけるような形を取っていきたいというふうに考えております。

○野沢つや委員 ありがとうございます。是非、お試し価格の設定をお願いいたします。これ要望です。

続きまして、チョイソコ×せんじゅなのですけれども、これ非常に順調に行ってるのではないかなと思うんですけども、先ほど、他の委員からお話があったとおり、火、水、木ということで、週3日だけということなのですが、今後、運行日の拡大は考えていらっしゃるのでしょうか。

○新たな交通担当課長 地域の協議会の皆さんともお話しする中で、運行時間ですとか、曜日を増やしてほしいというお話は何っております。

これを運行事業者の方に正に御検討いただいているようなところでして、今後なるべく御対応していただけるようお願いしてまいります。

- 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。

○野沢つやや委員 ありがとうございます。やはり利用者の方々のメインなニーズというのは、病院への通院が主なニーズということによるのでしょうか。

○交通対策担当部長 こちら、常東地区は、特に場所柄というんですか、北千住の東口へ行かれる方も非常に多いです。駅です。

○野沢つやや委員 そうであるのでしたら、運行時間とか、午前8時から午後3時ということで設定はされていますけれども、もう少し幅広に検討していただく必要があるのかなと思いますけれども、その点についてかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 やはりもう少し遅い時間までというような要望が出ておりますので、それを踏まえて、事業者さんに相談していきたいと思っております。

○野沢つやや委員 是非ともお願いいたします。  
あと最後に、花畑ぐるりんです。見直し後、週5日になったということで、本当にこれ非常によいと思います。あと、今、実証実験が、期間が伸びたということなのですが、車両のバリアフリー対応の車両の導入の進捗状況かがでしょうか。

○新たな交通担当課長 現在、新しい車の導入に向けて準備を進めてまして、8月に納車される予定で進めております。その後、手続などがありますので、それを経まして、なるべく早く進めたいんですけども、秋ぐらいからの使用ではないかというふうに思っております。

○野沢つやや委員 ありがとうございます。進捗に関しては順調だと思われまますので、なるべく早めに導入していただけるようお願いいたします。

以上でございます。

○中島こういちろう委員 私からは、1点だけ質問をいたします。

チョイソコ×せんじゅもぐるりんもそうなのですが、今実証実験の期間を延長してということいろいろ進めていると。どんどん、実際

に区民の皆様からのニーズに応じて、時間を延ばしたりだったりとか、いろいろな形で変更をいろいろ取っていただいているというふうに思うんですけども、改めて確認なのですが、この実証実験から本格運行に至るまでのプロセスというところの中で、どういうふうになったら、最終的には本格運行に移っていくという形なのでしょうか。

○交通対策担当部長 先ほど来、お話の中でも、1件当たりの運送ということで1,500円を目安ということは、ひとつ目安にしているところでございます。利用者の数が当然そうすると、目標値に届いてる状況でございますので、そういったところが継続的に1か月、2か月、ずっと3か月と続いていくと、そうしたところが見込めるようであれば、地元の皆さんとも話をした上なのですが、そういった形で本格運行へ切り替えていきましようかということで。当然、本格運行になった中でも、少し変えてみようとかということはあるかと思いますので、取組を進められるというふうに考えております。

○中島こういちろう委員 今、交通対策担当部長から御答弁いただきましたけれども、1か月、2か月、3か月というふうに御表現いただいたんですけども、その部分が、私、今後テーマになってくるのかなというふうに思っています。というのも、例えば、これは、チョイソコ×せんじゅもそうですし、これから時間を更に延ばして週5日間やってみるとか、いろいろニーズに応じて対応していくと。ただ、ニーズに応じ対応すると、ニーズはあるというふうに思ってたものの、実際は乗れなくなったりとか、いろいろなことが起こると思うんですよ。そうすると、いつのタイミングで切れれば、果たして単価感が合うのかというところのラインが出てくるのか、非常に難しくなるというか、整理をしなければいけないところになるかと。そうすると、それが1か月単位で切るのか、3か月単位で切るのかによって、果

- 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。

たしてではこれが本格的に移れるのか移れないのかという議論にもなってくるのかなということを考えて、そういうことを考えると、どちらも、いろいろ試しをしている中で、具体的にそろそろどういうふうになれば本格的な運行になるのかというところを改めてもう1つ踏み込んで考えていただくタイミングに入ってきているのではないかなというふうに思うんですが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 サポート制度を少し見直しをさせていただいております。その中、ちょっと先ほど申し訳ございませんでした。期間をしっかりと何か月というような形の中で、きっちり満たしているかどうかということで判定をしていこうということでは、今、準備をしているところでございますので、中島委員おっしゃるように、その中でしっかり確認できたら、では次はもう本格ですよ、ただ、本格になってからも、1年に1回は中身を確認して、しっかり、確保できてるんですか、数字が確保できてるかということは確認しながら、また取組を進めるというような形になろうかと思っております。

○中島こういちろう委員 今、改めて、交通対策担当部長おっしゃっていただいた本格運行になってから1年に1回確認をされると、これは間違いはないですか。というのが、例えば、週5日で走って、本格運行で3か月ぐらい安定して稼働して、ただ、時期によってやっぱり乗られる、乗られないという話も、これ結構出ていると私は思うんですよね。冬になるとやっぱりちょっと外出が少なくなるとかというふうになると、またその切り方によって、では、半年間ちょっと乗車が少なくなったら、またそこは見直さなきゃいけないのかというふうになると、そこはまた本質的ではない議論が始まってしまうと思うので、その部分も含めて、しっかりと検討いただきたいのは、要望でお願いいたします。

あともう1点、前回の委員会を含めて、実際に

地域の方々が、事業者の方々とともにいろいろ議論を進めていただいているのかなというふうに思うんですけども、これ、何度も申し上げてますが、実際にその協議会の皆様に対する、今、時間と労力を使って御対応いただいているところの中で、一律の何かしらの応援金というか、お金のためにやってるわけではないですけども、やはり多くの時間を使っていただいているということを考えると、その部分を何度も求めさせていただいてますが、現状の議論状況含めていかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 協議会の皆さんの活動をどのようにサポートしていくかというところの部分では、やはり他事例を参考にしながら、例えば協議会の運営費ですとか、やっぱり周知、PR費などを区で支出できるようなシステムを構築しなければならないと思っておりますので、それはなるべく早く検討を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 是非、なるべく早く進めていただきたいと思うし、これも本格運行になって、ほとんど協議会の皆様が実際に運行になりましたと、あとは安定して乗ったようになってから、ではそこで形になりましたとなっても、ちゃんと遡っていただけるんだと思うんですけども、そこが難しくなるという話もあるわけですよね。となると、やっぱりどのタイミングでつくるのかというのが必要な話になってくるかと思っておりますので、その部分は、花畑も千住もどちらもですけども、やっぱりしっかりといろいろ多分考えなければいけない観点が多いと思います。どういうところなのかというのを考えなきゃいけないと思うんですけども、是非、なるべく早くというふうにおっしゃったけれども、最後、意気込みをお願いします。

○交通対策担当部長 御意見いただいているところでもございます。私どもも法律相談を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ので、そうですね、夏までにはしっかりと出せるような形で、

- 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。

またその次のタームに入ってまいりますので、今やってる地元の皆さんとも、一緒にやるときに、そういったことがお示しできるように、早急に準備をしていきたいというふうに考えております。

- 吉田こうじ委員 今、中島委員からもお話があったんですけども、やはり交通導入サポート制度、前回案というかあれが示されたんですけども、具体的に改訂版というのはいつ頃上がるのか、御検討中なのかちょっと教えていただきたい。
- 交通対策担当部長 前回の示させていただいた内容について、まず一旦、これまでの中での改定という形で、まだちょっと冊子はできてないんですけども、させていただいて、概要版を少し作らせていただくということで、今、取り組ませていただいているところではございます。
- 吉田こうじ委員 分かりました。やはり、今、いろいろ、いろいろな委員からお話がありましたけれども、やはり持続可能というのはすごく大事なことです。立ち上げる際の協議会の皆さんは、熱量も大きいですし、やはり一生懸命手弁当でやっていただいているところを十分に分かっているか、それを持続可能にするには何が必要かという、区からのサポートもそうなのですが、具体的にやっぱりお金だと思うんですけども、予算。これははっきり言いますが、150万円という、例えば、花畑の場合は、事業者が入ってませんので、150万円というそのお金で、果たしてどこまでやっていけるのかというのは、これは本気で詰めていただきたいなと思います。区の予算も、前回もちょっと申し上げましたとおり、交通対策のお金と、それから介護予防、それから様々な、先ほど白石委員からもありましたけれども、福祉の予算、衛生部の予算、もしかしたら、子ども・子育ての子育ての方の予算、それも全部、私はそちらの方からもきちっと予算を入れていただいて、みんなで、区内でそれは共有していただいた予算で、これをやっていくんだと

いう、公共交通をやっていくんだという部分については、誰も異論がないと思うんです。交通対策だけで進めて、具体的に進めていただいている部分でありますし、お金には名前も色も付けられませんので、これには福祉の要素も入っていますとか、介護予防、衛生の要素も入っていますとかと言われても、やはり区役所のお仕事ですので、そこは、各所管から予算がきちっと付けられるような、そういう仕組みも私は絶対に必要なのではないかと、いうふうに思うんです。もう少しボリュームを持って、余裕を持って事業を進めていかないと、持続可能という部分では、これは大変に厳しいものが出てくるのではないかなというふうに思います。協議会の皆さんは、その思いで、地域をよくしていこうという思いでやっていただいているんですけども、そこにやっぱり甘えちゃいけないだろうなど。自治体としてしっかりその辺は予算を付けていくという方向性は、私はしっかり中心に据えてお話を進めていただきたいと思うんですけども、いかがでしょうか。

- 副区長 やはりいろいろな立場の方が御利用になりますし、地域の皆さんの御努力は本当に必要だと思いますので、もちろん必要な経費は十分付けさせていただくように進めさせていただきます。
- 吉田こうじ委員 ありがとうございます。
- あと、前にちょっとお話ししたことについて伺いたいんですけども、例えばの話、無料で乗せて、なぜ無料で乗せるかという、様々な運輸局とか陸運局とかの煩雑な手続をなくすために、素早く迅速に柔軟に対応できるように、無料で運行させて、その分、例えば受益者負担がどうしても必要だというのであれば、年間で300円とか500円とかという登録費をいただいて、それで運営していくという方法はどうでしょうかと前に言った覚えがあるんですけども、ここについては何か問題点はあったのでしょうか。
- 交通対策担当部長 吉田委員からは、大分前から、

- 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。

そうした御意見をいただいております。私も、当初、このサポート制度をスタートした段階では、やっぱりボランティア輸送も、限定的な部分でもございました。ただ、運輸局の方針も変わりまして、足立区、例えばこういう自治体からボランティアを実施している方々への運送に係る経費、そうしたものも支出が可能になってきてございますので、そういった意味でも、地域のそういう状況によると思うんですけども、ボランティアの方等が運行いただく、あるいは施設の送迎のバスを利用させてもらうとか、そういったところについては、協力いただいた内容について、利用者もそうなのかもしれないんですけども、自治体としても支援していくような形が取れますので、そういったところ、もう少ししっかりうちの方からも見えるようにしていきたいとは考えております。

○吉田こうじ委員 よろしくお願ひします。こういうお話したのは、先日、意見交換会の際に、花畑ぐるりんですけども、片道100円、往復200円、これもやはり高いという御意見をおっしゃっていらっしゃる方もいらっしゃいましたので、いろいろ御意見がある中ですので、そこはしっかり区として受け止めて、そこも検討の1つに加えていただきたいなというふうに思います。

あと、最後にもう1点、東京都の持続可能な地域公共交通実現に向けた支援という制度があるんですけども、こちらは、東京都の制度は、今足立区では採用、手挙げ方式だと思うんですけども、ここについての検討はされたことはあるんでしょうか。というか、今実際にそれを利用されているのかどうか伺いたい。

○交通対策担当部長 以前に、足立区の地域公共交通計画を策定する際の計画づくりのときに、一度利用させていただいた部分はあるんですけども、実際に、こうした地域内交通であったりとか、そのところで、昨年度はあったんですけども、

ちょっと利用させていただいておりませんでした。また、昨年末からですか、そうしたところに補助のお話も、東京都とやり取りさせていただいておりますので、今年度は、是非利用させていただこうということで準備しているところでございます。

○吉田こうじ委員 車両の購入費ですとか、その辺も2分の1で、月幾らという形で出ておりますので、その辺も是非有効に使っていただきながら、何か課題があつて、使いづらいということであれば、またそれはそれで、逆に都議会議員なんかを通じて、都に要望を出すこともできると思いますので、これは是非検討に加えていただければというふうに思います。

○交通対策担当部長 申し訳ございません。時間なのでですけども、自動運転を今年度予定しておりますけれども、こちらは東京都の先ほどの補助の該当予定でございます。

○吉田こうじ委員 分かりました。いずれにしても、受益者負担という部分と、それから効果をどのように検証していくかという部分は、例えば衛生とか福祉という部分では、なかなか測りづらいというのは重々承知しています。だけれども、今、足立区内の区民の皆さんにとって、やはり交通不便な地域が多い、運転手さんが少ない、それから、高齢者にとって外出を支援していくのは大切なことだという、そういう考え方というのは、私は今はもう以前と違って、広く区民の理解を得られやすいのではないかなと思うんです。そういう意味では、そこをやはり重要視していただきながら進めていただきたいという要望を申し上げまして終わります。

○杉本ゆう委員 1点だけ。ちょっと事前説明のときとかにも聞いたんですが、自動運転の件です。今回まずはレベル2から始めるわけですよね。それで、早めにレベル4をやりたいという話なんですけれども、ここに運行本数とか想定とかいつ頃から試験走行と書いてあるんですけども、事前

- 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。

説明のときにちょっとお話しして、今回、六町の方からずっと走って、しばらく平野の方を歩いていくところの道はいいと思うんですが、最後の西新井東口の辺り、道がすごい狭いし、御存じのとおり、あそこら辺、自転車も多いと。となったときに、自動運転自体が、もうそんなに素早くぱつとよけられたり止まったりできる、もちろん人は乗っているとはいえ、変な話、子どもが自転車に乗っていて突っ込んできたとかそういうことだっただけあり得るところでいうと、今回、一番の課題は、運転手不足というところから始まっているわけなので、その運転が二種免許、持っている持っていないとか、そういうところではなくてできる、ほかの人でもできる仕事、例えば、ここも絶対危ないよねというスポットを事前にちゃんと調査しておいて、実証実験の間、そこに大きい看板立てつつも、1日4本、5本と決まっているので、そんな本数多くないんだから、そのバスが通るであろうところに、最初のうちはしばらく自動運転バスが来るからといって、ガードマン的な人を立たせないと、せっかく実証実験しているのに、それ1回でも、誰もけがしなくても、自転車にこつんとぶつけられただけで、1回でも全部オジャンになっちゃうと思うんです。そこら辺、計画とか、どういうふうに考えてますか。

- 新たな交通担当課長 新しい試みですので、安全第一で考えなければいけないと思います。現時点で、どこに人を立たせるというところまでは、話が出ていないんですけれども、今後進めていく上で、そういった必要性も検討していきたいと思えます。
- 杉本ゆう委員 自分のことを言うのも何なのですかけれども、この二、三年、自分ではなくて、ほかの人に自分の車をぶつけられるという、ちょっと自分の個人的に続いてまして、こういう、いや、巻き込まれる事故でも、結局、相手が自転車だったら、結局バスの方が悪くなってしまふ。足立区

的課題は、自転車が動いているというものはっきりしてるわけだし、特にこの地域は、最後は道が狭いということもありますので、そこら辺、どうなのですかね。これって、乗る人というのはどういう人が乗る、どういう資格の人が乗るんですか、このレベル2のときに。

- 交通対策担当部長 通常の二種免許を持ったバスの運転手になります。
- 杉本ゆう委員 そうなのですね。だから、ただそういうことになると、結局は、実証実験中、レベル2の間は、結局自分で運転してもらってるのと一緒で、課題はそんなに解決しないと。早くレベル4に移行しないと、今の課題は解決しないという認識で大丈夫ですよ。★★そうだと思うんですけども、先に聞いちゃいます。どういう状況になったら、この早期のレベル4に移行できるのか、その判断基準を教えてくださいませんか。
- 新たな交通担当課長 これは、自動運転、レベル4を許可する条件付与の認定というのがございまして、それを受けると、レベル4の運行ができるということになります。それを令和9年度末頃を目指しているということになります。
- 杉本ゆう委員 その条件付与というのは、例えば、何年間、無事故でしたとか、そういういろいろデータ、このルートで通ってみて、こういう課題がありまして、でも、だったら、なのでこういう解決をしましたと課題の洗い出しとその解決策的な安全策を更に練りましたよという、今、実証実験中、示せば、レベル4に移行できる、認証してもらえると、そういう理解ですか。
- 交通対策担当部長 今、杉本委員からいろいろと御質問いただきましたけれども、細かい部分がございますので、ちょっと改めて次回までにそうした内容について、どういった内容であれば、レベル4に行けるのかという判断の基準というんですか、そういったものも含めて、準備をさせていただきたいと思えます。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。

○杉本ゆう委員 分かりました。要望で大丈夫です。

以上です。

○おぐら修平委員 まず、私から、このチョイソコ×せんじゅについてです。

この地域協議会、またこの運行事業者等々との4者協議会の会議の中でも意見が出てますけれども、登録者はちょっとずつ増えて、今、3月末現在では820人と。利用者も、ちょっとずつ増えてはいるんですけども、164人ということで、登録者に対する利用率、これもちょっとずつは増えてるんですけども、残念ながら2割ということで、そこも課題としてこの主な意見の中にも、出ているところですけども、やっぱりここは、何で、登録しているけれども、実際に利用している人は2割なのか。今現在、実証実験なので、やっぱり週3日だけで、急に病院行きたいとか何かの日にちょうどその日に時間が合わないだったりとか、利用条件だったり、いろいろそれぞれ事情はあると思うんですけども、登録しているけれども使わなかった人、また、使ってはいるけれども、何かしら多分、すごくよいと思ってる人もいれば、ちょっと課題を感じる人もあると思うんですけども、その辺のこの実態調査というのはいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 先ほどもちょっと他の委員からもあったかと思うんですけども、アンケートを全戸配布の形で1回、千住地区で実施させていただいております。また、登録をいただいている皆様方には、メール等で案内をさせていただいてるところでございますけれども、そうしたところから、今、おぐら委員おっしゃっていただいたような理由であったりとか、改善させるためにはどういったことが必要なのかということを確認していきたいというふうに考えております。

○おぐら修平委員 アンケート調査、区のホームページでも公表されてますけれども、ちょっとこの特に、登録はしたけれども実際に利用してない

人たち、個別にやっぱりピンポイントでアンケート調査は、是非お願いをしたいと思います。そこは是非、せっかく登録されても、やっぱり利用されないということは、何かしらの理由があるわけなので、そこの深掘り、個別調査を是非お願いいたします。

あと、このチョイソコ×せんじゅを運営するに当たっての寄附金、またこの協賛金プランの運用、これ解消したところでありますけれども、地域のオンデマンド交通とかでいろいろ全国の自治体を調べてみると、足立区のように、そういったいろいろな、今ちょっとすみません、名前が出てこない、例えば、この病院前とかその個人商店とか止まるところに、毎月幾らか頂くとかいろいろな形がありますけれども、例えば、企業版ふるさと納税なんか活用できるのではないかなと思うんですけども、その点についてかがでしょうか。

○交通対策担当部長 申し訳ございません。私はちょっと、その企業版のふるさと納税の仕組みをしっかりと理解できてないもので。

○おぐら修平委員 是非、企業版ふるさと納税のこの仕組みについてと、どういうふうに区内企業なのか、場合によっては、区外企業でもあることはあるのかな、ちょっとイメージ湧きづらいですけども、もしかしたら、その区外企業に対する寄附の協賛の、例えば、足立区出身者の方で、会社の役員さんとか、会社を区外、どこか違うところでやっていらっしゃる方とか、中にはいらっしゃるかもしれないですし、その生まれ育った足立区のために寄附しようかみたいなこともあると思うので、ちょっとこれ、足立区内、区外も含めて、あとふるさと納税の活用、またその他の自治体、実施されてるところがあるので、是非是非、そういったもの、調査研究からまずはよろしく願いいたします。要望で。

あとこの日暮里・舎人ライナーです。これはもう先ほどからも多くの委員の皆さんからも質疑も

- 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。

ありましたし、私ももう毎回のようについて委員会で同じような話でずっと続いているんですが、改めて整理というか意識合わせと言ったらいいんですか、なのですが、まずこのやっぱ実証実験、私も最初からこの実証実験、日暮里・舎人ライナーの5両のこの1編成が大体今260人から280人で、バスが130人ということは、1編成の半分にも満たないと、先ほどの、野沢委員の質問の中で1%、これが1日3本。これが大概1時間、3本。今回、実証実験ということで3本回してまずけれども、これがでは6本、9本、12本に増えても、やはり現実問題として、なかなかやっぱり厳しい、あと里48、私とか、小泉委員とかもたまに会いますけれども、朝の街頭活動やると、里48が通っていくのですよ。がらがらなのです。なかなか朝の渋滞で、場所にもよりますけれども、ライナーで行けば10分で行けるものが30分掛かってしまう。それでも空いていれば需要あるのかなど、私はちょっと少しは期待したんですけども、残念ながら厳しい状況だなというのは、この間の今回のこのバスの実験見ても、里48の乗車のところを見てても、やっぱり実感したところで、根本的には、これまでも何度も私たち議会でも要望してきたとおり、これは、いざ実際工事やったら、それこそ10年、20年スパンの話にはなるんですけども、まず1つは、私たち議会でも議決したこの5両編成、6両編成、7両編成に車両の増結、駅のホームの延伸、これをやっぱりまず強く東京都とも協議をしていくこと。

あと、これ何度か私も車両形態が違うのという話が出てますけれども、つくばエクスプレスなんかは、1時間当たり7、8台、21本、24本とか出てます。日暮里・舎人ライナーが19本、20本、7時台、8時台、これ、1編成増やすだけでも、少しはやっぱりましになるわけで、そういった今のこのシステムをもうすさまじいペースでは走ってはいるんですけども、せめて1時間

1本でも増やせないかといったこと。

あと、さっきもありましたけれども、扇大橋でもういっぱいでもう乗れない。そういった中で、私も以前、提案もしましたけれども、例えば、西新井大師西駅だったりだとか、例えば江北駅だったりだとか、途中始発ですよ、そういう車両を増やす。例えば、私住んでいるのが新田で、最寄り駅が北区の南北線大路神谷なのでですけども、南北線もこの埼玉高速鉄道からつながっているから、朝すごく混雑するのです。大路神谷から始発があるんです。結構やっぱみんな待ってるんです。私も結構待ってそれ乗ったりとか、都心に朝行く用事あるときなんかはしてまして、そういうこの朝の始発時間、改めて再度この議会でも議決した本当に長いスパンと莫大な費用が掛かりますけれども、この車両の増結、ホームの延伸、1時間当たりせめてまずは1本でもこの車両を増やせないか。始発駅を、例えば、西新井大師西駅、江北などに始発駅をできないかと、途中、足立小台だったり扇大橋だったりとか、そういう方が乗れないということがないようにする。その3点について改めて同じような議論になりますけれども、いかがですか。

○副区長 具体的な内容についてやっぱりしっかりとなぜできないのか、どこまでできるのかということ、短期、中期、長期、その視点から、しっかりと東京都と協議をする必要があると思います。その中で、おぐら委員がおっしゃられた途中始発の場合、舎人公園のところには車両基地がありますので、途中からはゼロではないと思うんです。それがなぜ駄目なのか、あるいは、時差出勤のポイントもありますけれども、あれをもっと8時近くまでやってポイントを増やせば、その分移行してくれる可能性もありますので、そういったことも含めて、しっかりと協議をしていきたいと思えます。

○おぐら修平委員 あとほかにもいろいろと3点質

- 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。

問しましたけれども、その3つについて、それぞれ個別に答弁お願いしたいんですが。

○交通対策担当部長 私どもも、しっかり東京都へ要望という形で文書で要望する際もあるんですけども、今、担当レベルではあるんですけども、そうしたところでの、途中始発がどうかという話は聞いているところでございます。そうしますと、おぐら委員も御存じのとおりかもしれないんですけども、それを回送してくるために、結局通れるところが1つしかないの、後ろがまた混んでしまうというようなそうした状況があるかなというようところでございます。

あと、便数を増やす方についても、やっぱり最初、私申し上げたんですけども、日暮里のカーブのところでの安全時間を確保するというのが非常に1つネックになってるというような情報ではいただいているところでございます。

改めてまた申入れをさせていただきたいというふうに考えております。

○おぐら修平委員 これ、先ほど白石委員のお話でしたか、他の委員からもありましたけれども、東武のスペーシア、あれもカーブしてて、それもちろんと対応できているんですよ、やっているんですよ。だから、そういった事例も含めて、東京都ができない理由を述べるのではなくて、いかにして改善をするかという視点で、区からも、いろいろなこの事例を示しながら、こうやったらできるんじゃないかということで、粘り強く引き続きよろしくお願いを申し上げます。

以上です。

○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、その他に入ります。

何かございますか。

○杉本ゆう委員 これもちょっと事前にある程度お伝えしてあったんですけども、この前、数日前のニュースで、EVモーターズ・ジャパンの会社更生法、簡単に言うと、倒産したという報道が出てましたけれども、足立区でも、はるかぜ6号は、新日本観光でしたか、そちらが当該車両を使っているということで、こちら辺は、足立区の立場は違うんでしょうけれども、大阪万博でいろいろちょっと問題があった車両で、その前に足立区でも、車両、ちょっと事故らしきことがあった。こちら辺は人によって立場が違うらしいんですけども、一応、当時、公式見解では、運転手の不注意、事故ということが足立区にもなりましたが、いずれにせよ、今回の件で、明らかに影響が出ると思うんですけども、そこら辺、今、情報収集、まだまだはっきりしたこと分かってないと思うんですけども、現状の情報収集、どうなってるかだけ、今日は教えていただければと思います。

○交通対策担当部長 今、杉本委員からございました事故のお話を先にさせていただきますと、昨年11月25日に、はるかぜ6号で事故が発生しております。その際に、やはり当初、車内で転倒ということだけの情報であったんですけども、4日後、5日後に、うちの方にも、骨折をされたというような情報がございました。これにつきまして、私どもは、議会の皆様に情報提供できておりませんでした。大変申し訳ございませんでした。

重傷事故ということで、そういったものはるかぜで起きた場合には、今、区議会事務局にも協力いただいて情報発信をさせていただくように準備をしているところでございますので、今後につきましては、情報発信させていただきたいと思っております。

EVモーターズ・ジャパンなんですけども、その車両が、EVモーターズ・ジャパンの車両で

- 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。

もあったということではあるんですけども、うちの方ではるかぜの事業者さんのところに4台車両がございまして。今回、1月にリコールで4台ともブレーキの関係のホースですか、その取替え等は実施されておりまして、リコール等でのそういった対応については問題ないというような形で来ているところではございます。

しかしながら、他の自治体では、運行を取りやめているような状況もございまして、そうしたところについては、区としても、早急に事業者とも相談をしながら、安全・安心、そういったものがしっかり利用者の方々の安心がしっかり図られるような形での対応を取りたいということで、今、準備をしてるところでございまして。

○杉本ゆう委員 とにかく利用者の人からしたら、EVだろうが、ディーゼル車だろうが、そこら辺はあまり関係ないと思うので、とにかくその路線の維持というか、空白が生まれないようにする対処、事業者さん含めてしなきゃいけないと思うんですけども、言ってる自分も分かりながらしゃべってて申し訳ないんですが、前回は言いましたけれども、本当に毎回、工藤副区長と長澤部長が言いたいことと言われるだけで、毎回大変申し訳ないと思うところではあるんですけども、そこをできる限り傷口を小さくする対処はしていただいた方がいいと思うので、そこはちょっと善処していただければと思うんですけども、どうでしょうか。

○副区長 EVバスが、リコールで修理はされたのですが、会社更生法の届出もあったようですので、しっかりと本当に維持管理ができるのかということも含めて、実は今日の午後、新日本観光の社長さんと話をすることになってます。その中で、本当にこの車両を使っていいのか、あるいはほかから何とか取り寄せ、別のバスを取り寄せできないのかとか、その辺の具体的なお話をして、区民の皆さんになるべく御迷惑をお掛けしないようにとは思いますが、その辺は、しっかりと議論して、

区として、共同運行ですので、判断をさせていただきたいというふうに思っています。

○石毛かずあき委員 1点だけ、その状況に少し危機感を持っていただいて、何かEVバスのメーカーが、自社で安全性が担保できない、確保できないからやめますというようなところまで発表しているようなので、その点も踏まえて、事業者さんともしっかりと寄り添いながらやっていただきたいと思いますが、その点だけよろしく願いいたします。

○副区長 まず安全性の確保というのが一番ですので、そちらを最優先に進めていきたいと思っております。

○横田ゆう委員 第1回定例会の代表質問で、我が党は、採択された公共交通充実の陳情について質問しました。

項目のトップに挙げられている交通基本条例を制定することを求めたのに対して、区の答弁は、足立区地域公共交通計画は、関連法案に基づく法定計画であり、交通基本条例を別途設定する考えはないというふうに答弁がありました。

区民が提出した公共交通を充実させるという陳情が全会派一致で採択されたのですから、これを実現する立場で臨まなければならないと思いますが、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 横田委員おっしゃられるとおりで、公共交通を充実させるということについては、我々も全力で取り組ませていただいているところでもございます。

ですので、条例という形ではないのんですけども、法に基づいた計画にのっとって、その中にいろいろな項目を設けております。それについて取り組ませていただいておりますので、引き続き、やっていきたいというふうに考えております。

○横田ゆう委員 では、お聞きしますけれども、法律と条例の違いは何ですか。

○交通対策担当部長 国の法律が上位であるというふうに考えております。

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

○横田ゆう委員 国会では法律をつくりませんが、地方自治体では条例をつくることができます。憲法94条、地方自治法14条に基づき制定することができますと決められています。条例というのは、この地域をどうしていきたいのか、足立区をどのような区にしていくのかという意思を形にして目指していくものだと思いますが、どうでしょうか。

○都市建設部長 法律の立て付け上はそのように考えております。

○横田ゆう委員 ですから、時には、1つの自治体で生まれた条例が全国に広がり、法の制定、改正につながることもあります。それほど自治体の条例というのは重要な意味を持っているということです。制定をする考えはないという答弁はいかかなものかと思えます。自治体の主体性が問われています。単に関係法に基づいて計画をつくれればいいということではないと思いますが、どうでしょうか。

○都市建設部長 先ほど、交通対策担当部長が御答弁申し上げましたが、法定計画でございますので、それに基づいて確実に進めることは、条例制定と同じことだと思います。

○横田ゆう委員 それ違って、認識が違っております。住民の陳情をしっかりと受け止めていただきたいというふうに思います。

ほかの区では、やはり条例を制定しております。それで、共産党区議団が行ってきまして、建設委員会でも視察に行ってきました岐阜市では、条例が制定されております。持続可能な公共交通をつくり、守り、育てていくというふうにしていきます。そして、お隣の北区でも、北区の条例が制定されております。ここでは、東京都北区地域公共交通基本条例というのがありまして、環境問題や高齢化社会に対応し、より交通利便性を高め、魅力ある東京都北区を創造し、多様な交通手段を活用して、誰もが安心して快適に移動するまちづくりを実現することが重要である。そして、ちよっ

と間を抜きますが、地域公共交通が区民の暮らしを支え、自由に移動できる手段として、区民が将来にわたって安全に住み続けられるために必要不可欠なものであることを認識し、誰もが安心して、快適に地域公共交通で移動しやすいまちづくりを目指してこの条例を制定するというので、目的ですとか、公共交通、それから地域内の交通ですとか、事業者の役割、公共交通事業者の役割、それから区の責任、区民の役割など、細かく条例が制定されております。ですので、こういったことで、このような自治体でもつくってるわけですから、こういう自治体に学ぶべきではないでしょうか。

○都市建設部長 条例を制定した中身については、調査検討することは可能かと思えますが、先ほど申し上げたとおり、法定計画に基づいて地域公共交通計画をつくっておりますので、これをいかに実現していくということが私どもは重要だと思っております。

○横田ゆう委員 何度も繰り返しになりますけれども、法定ではなく、この地域をどうしていきたいのか、この足立区をどのようなふうにしていくかということ、意思を形にして目指していくものが条例なので、是非、制定する考えはありませんということでは、非常に住民の気持ちを受け止めたものとは言えませんので、そして、陳情が全会一致で採択されたこの陳情項目の1つでありますので、しっかりと捉えて、まずは他区の条例を調査していただきたいと思いますが、どうでしょうか。

○交通対策担当部長 他自治体の事例については、確認をさせていただきたいと思えます。

○横田ゆう委員 是非学んでいただきたいと思えます。

そして、あと、第1回定例会で質問した項目で、区として協議会をつくって、情報共有、交流ができるようにしてほしいとの質問に対して、地域内

- 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。

交通における協議会間で、課題と知見を共有できる機会を設けるなどの仕組みについて検討してまいりますと答弁がありましたが、具体的にはどのように進めますでしょうか。

- 交通対策担当部長 先ほど、山中委員にもお話をさせていただいたとおりでございますので、繰り返しになりますけれども、取組をなさっていらっしゃる皆様方の情報交換等がまず最初にできるか、そのような形を進めていきたいと考えております。
- 横田ゆう委員 是非、各地域で協議会が立ち上がっておりますので、早急に進めていただきたいというふうに思います。

それから、廃止された5路線の1つ、はるかぜ3号について、1月の懇談会の中でも、必要不可欠な路線であったという住民の声が出されました。足タクは十分な代替策にはなっておりませんので、これまで足タクの改善を求めてきました。区の答弁としては、アプリの導入の検討などは、他区の調査が必要ということで、時間が掛かると思いますが、スポットを増やすことは、検討すればすぐにできることだと思いますが、どうでしょうか。

- 交通対策担当部長 足タクも、利用の皆さん方が、やっぱり利用しやすい要望等がございましたら、そこについてはしっかり対応させていただきたいと思っております。地域の中に新しい商業施設もできまして、そちらにも設置させていただいたところがございますので、引き続き、そちらについては取り組ませていただきたいと思います。
- しぶや竜一委員長 横田委員、簡明にお願いいたします。
- 横田ゆう委員 できるだけ早期にやっていただきたいんですが、期日を示していただけて進めていただきたいと思います。めどは立っておりますでしょうか。
- 交通対策担当部長 内容を確認させていただいて、その上で、また御回答させていただきたいと思

ます。

○しぶや竜一委員長 他にございますか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○しぶや竜一委員長 質疑なしと認めます。

————— ◇ —————

○しぶや竜一委員長 それでは、委員の皆様申し上げます。

昨年6月5日付の本特別委員会における中間報告書の提出から約1年が経過いたします。つきましては、本日の委員会で一区切りとし、議長宛てに調査報告書を提出いたしたいと思っております。

なお、調査報告書の内容については、正副委員長に御一任いただきたいと思いますので、御了承願います。

以上で、総合交通対策調査特別委員会を閉会いたします。

午前11時57分閉会