

- 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8月21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

○岡田将和委員長 定刻前ではありますが、皆様おそろいようですので、それでは総合交通対策調査特別委員会を開会いたします。

————— ◇ —————

○岡田将和委員長 まず初めに、記録署名員の指名です。

小林委員、川村委員、よろしく願いいたします。

————— ◇ —————

○岡田将和委員長 次に、報告事項を議題といたします。

①、以上1件を都市建設部長から、②から⑥、以上5件を交通対策担当部長から報告を願います。

○都市建設部長 おはようございます。報告事項の報告をさせていただきます。

初めに、2ページでございます。

件名ですが、第12次足立区交通安全計画策定の進捗についてでございます。

項番1、計画の概要ですが、こちら記載のとおりでございます。5か年計画で、令和8年から令和12年までを計画期間として策定をするものでございます。

項番2の当該計画の最終案として、別添資料をお付けしております。主な変更点については、交通違反通告制度（青切符）のことであったり、重点課題の主な取組については、高齢者及び子どもの安全の確保や自転車の安全利用推進等を掲げてございます。

項番3、現在の状況でございます。

8月4日に開催しました足立区交通安全協議会幹事会にて、素案を提出しました。後、来週にな

りますが、8月27日開催予定の足立区交通安全協議会で最終案を提出させていただく予定です。

項番4、今後のスケジュールでございますが、先ほど申した8月27日に最終案を提出、その後、パブリックコメントを実施しまして、令和9年1月に完成・公表を予定してございます。

あと1点、申し訳ございません。

サイドブックに、先ほど申し上げました最終案を別添資料でお付けしておりますが、2つ載っております。一部誤植がございましたので、内容につきましては新と書いてあるものを御覧いただきたいと思います。おわびして訂正いたします。

私からは以上でございます。

○交通対策担当部長 引き続き、お願いいたします。

4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混雑緩和等の取組についてでございます。

こちら1番のところで、「バスを活用した実証実験」の実施結果についてです。内容の方、詳しくは6ページから20ページまで報告を付けさせていただきます。

まずは（1）でございますけれども、効果検証について。

ア、日暮里・舎人ライナーの混雑緩和策としての有用性についてですが、申込者は351名ございまして、実際に混雑緩和に寄与する乗車実績としては、1日当たりが平均37名にとどまるということで、混雑緩和への効果は限定的であった。

イになりますけれども、日暮里・舎人ライナー利用者からの声としては、繰り返しバスに乗車された方からは快適であったというようなこういう声を得ておりますけれども、一方で、「バスは時間が掛かる、読めない」といった理由から、申込みや継続乗車に至らなかった方が一定数いらっしゃったということでございます。

ウですけれども、本事業の運営に関する事項と

- 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。

しましては、こちらの方、東京都と一緒に委託を出しまして実施したわけなのですけれども、運行経費としては総額で約2,500万円掛かっています。お1人をお運びするのに、約7,800円というような数字が出ております。

(2) 混雑緩和策の方向性についてですけれども、バスを活用した混雑緩和策の本格導入は見送りということで、引き続き、東京都と混雑緩和に向けた検討は進めてまいります。

2番でございます。「あと数マイル・プロジェクト（鉄道延伸）」に関する埼玉県ヒアリング結果についてでございます。

こちら、前回の委員会で市川議員から御質問等ございまして、確認をさせていただいたところでございます。

(1) 「あと数マイル・プロジェクト」の概要につきましては、埼玉県内、それから東京から埼玉に入るような5路線について、埼玉県内の交通便利性を更に向上させようというプロジェクトでございます。

(2) 「あと数マイル・プロジェクト」の推進検討会議報告書というのが、今年の3月に出されてございます。内容の方は、記載のような状況でございます。

5ページの方で、(3) 埼玉県ヒアリング結果の要旨ですが、こちらの方、埼玉県のヒアリングに7月14日に訪問させていただいたところでございます。埼玉県としまして、令和3年度から取り組んでおって、検討を進めているということでございます。

また、推進検討会議を設けておりまして、その中では延伸想定地域の公共交通をどのようにしていくか柔軟に検討すべきだといった御意見も出ているということで、引き続き延伸する場合の費用便益分析等調査委託、それから、新たな交通システムに関する調査委託を行っていくということで伺っております。引き続き、確認をしてまいりた

いというふうに考えております。

3番でございます。日暮里・舎人ライナーの利用促進についてでございます。

こちらは、沿線の地域の魅力向上を図るということで、東京都と相談をしておるところでございます。今年の秋にスタンプラリーを実施したいということで、今準備をしているところでございます。

4番、今後の方針でございますけれども、混雑緩和につきましては先ほど申し上げたような状況でございますので、改めて東京都の方には速効性のある対策を要望していくということ、それから、埼玉県の動向については今後も注視してまいります。

また、利用促進についても進めてまいります。

お進みいただきまして、21ページお願いいたします。

こちら、コミュニティバスはるかぜにおけるEVバスの事故等についてでございます。

前回令和8年7月2日の委員会の方で、標記の件につきまして委員の方から正式な報告がないということで御指摘を受けまして、改めて報告させていただくものでございます。

1番、はるかぜの事故発生時の区議会情報提供の遅れとその対応についてでございます。

(1) でございますけれども、区議会へ情報提供が遅れた事故の概要につきましてでございます。ア、事故発生日時、それからイ、発生路線・場所は記載のとおりでございます。ウ、使用車両につきましては、株式会社EVモーターズ・ジャパンの車両でございます。エ、事故状況でございますけれども、運転士の前方不注意による急ブレーキにより、乗客が転倒して手首と大腿骨を骨折したという内容でございます。

(2) 区議会への情報提供遅れの状況でございます。こちらにつきましては、今年の4月に区議会の議員の方から御指摘を受けまして、けが人の

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

症状を改めて確認した後に区議会へ情報提供させていただいたということで、経緯を下の表の方に掲載させていただいた内容でございます。

22ページの方の(3)のところ、事故報告の問題点についてなのですけれども、区の方が、けが人の症状が判明した昨年の12月1日の時点で、区議会への情報提供を怠った。それから、第二報として運行事業者から正確な報告・続報がなく、区からも、けが人の経過などについて確認をしていなかったというような状況がございました。

(4) 情報提供遅れと不正確な事故報告に対する再発防止についてなのですけれども、ア、区の出組といたしましては、令和8年4月22日以降、新しく管理をしていくための帳票を作成いたしまして、区の側からも、運行事業者任せにしないで、連絡を入れて適宜確認していくというようなことで進めさせていただいているところでございます。あわせて、イ、運行事業者への対応のところで、令和8年4月22日にはるかぜのそのほかの事業者も含めて4社に、「事故発生時の報告の徹底について」の要請をしたところでもございます。

2番、コミュニティバスはるかぜ事故発生時の区議会情報提供基準の運用の徹底ですが、(1) 事故発生時の流れといたしまして、ここの中では片仮名のウのところ、運行事業者から区の方に連絡が入ったら、その内容について、区の執行機関側の方でまず情報共有を図るというような形、それからその後に情報を整理して、運行事業者からの第二報が入った段階で区議会への情報提供等についての確認を進めてまいるような流れになります。

(2) 区議会情報提供を実施する案件につきましては、ア、イ、ウということで重大な事故、道路を閉鎖するような事故が起きた場合、それから、バスが原因となって他の車両ですとか歩行者等への接触があった場合、あるいはバスの車両の中で転倒事故等が発生して重症事故だった場合という

ことで、今考えているところでございます。

(3) 区議会への情報提供のタイミングですけれども、繰り返しになりますけれども、第一報が入って庁内の30分ルールにおける庁内報告メンバーに、区議会事務局にも入っていただくような形で今進めております。

それで、第二報になりまして、運行事業者からの報告を受けたところで内容を整理した上で、必要な内容につきましては区議会へ情報提供を行っていくというふうに進めさせていただいているところでございます。

23ページ、3、E Vバスの使用休止等についてでございます。

今回のこの一連の事故の関連で、実際に使われておりましたのが、株式会社E Vモーターズ・ジャパンの車両でございました。そうしたところもございまして、様々御意見をいただいているところでございます。

(1) E Vバスの使用休止理由なのですけれども、こちらにつきましては、令和8年4月14日時点では車両を起因としての事故が発生はしてなかったのですけれども、株式会社E Vモーターズ・ジャパンの民事再生法の手続が開始されたということで、安定的なメンテナンス体制の維持ができないのではないかということで、令和8年の4月21日に代替車両を確保をでき次第、E Vバスの使用を休止するというところで方針を出したところでございます。

実際には、E Vバス4台を休止させ、代替車両を3台入れているところが、(3)の表のとおりでございます。7月7日のところからは、代替車両3台が動いているところでございます。

(4) 代替車両3台分の区負担総額については、2,640万円ほどでございます。

それから、(5) 今後の使用についてでございますけれども、E V車両の方ですけれども、株式会社E Vモーターズ・ジャパンの方のスポンサー

- 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。

選定後に民事再生計画が出されて、会社の体制等が明確になった段階で、改めて使用の再開等の可否の判断を行っていきたいというふうに考えております。

また、この関連の内容で、令和8年8月4日に、スポンサーの選定ということで、株式会社イクヨという会社さんが選定されたということでの公表がありました。

4、今後の方針でございますけれども、(1)区議会への情報提供については、情報等提供の遅れがないよう再発防止を徹底してまいります。それから、(2)今回のEVバスの案件については、はるかぜ協同事業に影響がある事象が発生した場合は、委員会へも報告させていただくということでまいります。

(3)休止しているEVバスの今後の使用については、メーカーの民事再生手続を確認しながら、進めてまいりたいと考えております。

24ページをお願いいたします。

地域内交通のお話でございます。

常東地区「チョイソコ×せんじゅ」の取組状況等についてでございます。

こちらの方、1番のところでも前回も御報告させていただいているところ、重複しておりますけれども、運行計画変更の概要でございます。

まず、運行期間でございますけれども、これまで令和8年7月末までになっておったのですけれども、延ばしまして令和9年9月1月末までとしております。運行日でございますけれども、週3日であったものが週5日に、令和8年8月から変わっております。それから、時間の方も午後3時までだったところを、1時間延ばして、午後4時までというふうになっているところでございます。

2番で、実証実験開始から前半期と後半期での利用分析、ちょうど1年たちますので、その中で利用の分析をさせていただいておるところでございます。前半のところでは、下のグラフを御覧

いただきますと、令和8年1月末の段階では、登録された方の中で利用の割合としては16.7%となっているのですが、今年の7月末の段階では23.5%まで上がってきているところでございます。

25ページでございます。

3、利用促進策についてでございます。

この週5日の運行に合わせまして、会員登録をなさっている方々にお試し乗車券というものを発送させていただきました。3回分のを配布させていただいているところでございます。

それから、4、乗降スポットの位置変更についてでございますが、一部工事の関係で、位置をずらしております。記載のとおりでございます。

26ページは、関連のグラフ等でございます。御参照ください。

27ページをお願いいたします。

花畑地区「花畑ぐるりん」の取組状況等についてでございます。

こちらにつきましても、運行概要につきまして、前回も御報告させていただいたところではございますけれども、今年の6月15日から運行内容を増強する形で便数を増やしたのと、それから、夕方の便を最終便17時30分発となっておりますけれども、到着まで入れますと、夕方18時まで運行という形で実施させていただいているところでございます。

2、利用実績についてのところのグラフを御覧いただければと思いますけれども、前回5月まで付いていたのですけれども、6月、7月を付けさせていただいて、利用者の数が増えていっているところが確認できるかと思います。

それから下の方、3、花畑地区における実証実験期間についてということで、こちら引き続き事象の検証を続けていくということで、令和9年9月末まで運行できるように、9月の補正予算の対応を進めてまいりたいというふうに考えておりま

- 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。

後ろのページについては、関係する曜日ごとですとか、それからダイヤごとの利用者数のグラフとなっております。

進んでいただいて、36ページをお願いいたします。こちらにつきましても、前回は少し報告をさせていただいた内容でございます。

足立区地域内交通導入サポート制度における協議会運営支援費についてでございます。

1、協議会運営支援費の創設ということで、表を御覧いただきますと、これまで運行経費として月の上限が30万円から150万円とあるのですが、この150万円の中に実際協議会の分の中に掛かっていた経費についても含まれる形で進めてまいりましたけれども、運行経費としては150万円をそのままに据え置きまして、それとは別に協議会運営支援費という形の中で経費を計上させていただくところでございます。

下の方に、2、地域協議会の活動に対する財政支援というところで書かせていただいているのですが、地域協議会に対する「必要経費の支援」、こちらはこれまでどおりでやらせていただければと思うのですが、地域協議会が担う活動への支援」という形、ちょっと具体的お話なのですが、バス停等の清掃であったりとか、チラシの入替え、台の入替え等もやっていたような状況がございますので、そういった形の活動に対して支援ができないかということにつきまして、いろいろとやっぱり人件費的になってまいりますと、源泉徴収等の税務上の取扱いが難しい部分が出ておりますので、そこについて更にちょっと検討を進めてまいりたいということで、継続で検討させていただいているところでございます。

私からは以上でございます。

○岡田将和委員長 それでは、質疑に入ります。

何かございますか。

○市川おさと委員 委員長、ありがとうございます。

日暮里・舎人ライナーにおける混雑率緩和等の取組について、これだけを今日はお尋ねします。

まず、混雑緩和のバスのことですが、これは引き続き、効果についてですが、乗客の減少が0.4%という具体的な数字が新たに出てまいりました。前回の答弁では、混雑率の★★は1%から2%程度だったということなのですが、これはちょっと比較するような数字ではないのであれですが、ほぼないということだろうと思います。それで、費用対効果についても全然問題外だというふうな私の認識であります。それは本格導入を見送ると。

引き続き、混雑緩和に向け東京都と連携して検討を進めていくということで最後締められているわけですが、この検討を進めていく、どんな方向で具体的に進めていこうとしているのかをまずお聞かせください。

○新たな交通担当課長 以前から、御議論の中で根本的な対策というところもありますけれども、今回お示しさせていただいたのは、即効性のある対策を改めて東京都へ要望するというにしておりまして、即効性のある対応というのは、例えばオフピークの取組の強化であったり、そういったところをイメージしております。

○市川おさと委員 取りあえずはそうなのですが、根本的な話としては、例えば車両を6両に増やすとか、あるいは前回、この委員会でも出ました「あと数マイル・プロジェクト」との連携という話なのかなというふうに私は思っているところですが、区の認識はいかがですか。

○交通対策担当部長 市川委員おっしゃっていただいているとおりでございます。

まず、根本的な部分の対策についても引き続きしっかりと申入れ等、協議は進めさせていただきたいと考えております。

それから、「あと数マイル・プロジェクト」に

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

についても、埼玉県の方も随時確認をさせていただきながら進めさせていただきたいと思います。

○市川おさと委員 前回この委員会でも出た「あと数マイル・プロジェクト」との連携という話ですが、ヒアリング結果が今日出ております。

区としては、どなたが埼玉県と話したのか、そして相手方がどういう立場の方だったのかについて、お聞かせください。

○新たな交通担当課長 ヒアリングに伺いました区側のメンバーは、長澤交通対策担当部長、私とあと担当の係長ということになります。相手方の埼玉県の方は、この事務を分掌しております主幹の方、担当の方が受けていただいたというところになります。

○市川おさと委員 分かりました。

取りあえず、非常に実務的な話から始まったということなのですが、ヒアリング、これ前回私は新たな交渉の協議体ではないけれども、そうしたテーブルみたいなものをつくったらどうかという話だったのですが、今回は取りあえず1回、話を聞きに行くと。それで、この話は取りあえず終わったと、そういうことなのですか。

○新たな交通担当課長 今回は、まずは今後の方針というところで、埼玉県の方にお聞きさせていただいたところです。その中で、延伸する既設線の、ライナーの延伸する場合の費用便益分析調査委託、今年やるということもありますし、あと新たな交通システムに関する調査も並行して行われるということでしたので、その結果等については、進捗も含めて引き続き確認はしていきたいというふうに考えております。

○市川おさと委員 そうすると、言い忘れました。

今回埼玉県にヒアリングに行ってくださいまして、ありがとうございます。これちょっと言い忘れたので。

それで、埼玉県と話をしたということは埼玉県はこういう意向だということ、それは、東京都交

通局の方にも適宜私は知らせるべきだと。要するに、何かもしするのだとしたら、足立区と埼玉県の話ではとても終わらない話で、これ事業者か東京都ですから、東京都と話しなくてはしょうがないので、こういった話をしていますよというぐらゐの話は、まず東京都交通局の方にもちゃんと適宜伝えていってもらいたいと思うのですが、その辺り、いかがですか。

○新たな交通担当課長 東京都交通局との電話とか、ふだんのやり取りの中でもお伝えするのとともに、もともと混雑緩和等の協議会等もありますので、そういった場でも共有していきたいと思います。

○市川おさと委員 よろしくお願いします。

それから、この文面に戻りますけれども、2、「あと数マイル・プロジェクト（鉄道延伸）」に関する埼玉県ヒアリング結果について、これちょよっと見ていると、何かおかしな感じのものなのですが、例えば（1）の5路線、「あと数マイル・プロジェクト」というのはそもそも5路線を延伸するというふうに、これ書かれているわけです。それは間違ったことは書いているわけではないのですが、ただ私が前回申し上げました、そして推進検討会議の報告書でも書かれていたのは、これ何が眼目かということ、日暮里・舎人ライナーに関しては、延伸一辺倒ではないのですよということ。延伸一辺倒ではなくて、広域ネットワーク論、あと新交通システムも含めた検討もしていくということ。そうした大きくかじを切ったということ。それが正に、私が言いたかったことでありまして、それだから埼玉県ともちゃんと話ができるでしょうということを申し上げました。

何度も言いますが、日暮里・舎人ライナーの最大の課題というのは混雑率なのですから、一方において、もうそれに少し劣るけれども、課題としては、日暮里・舎人ライナーがはっきり言ってこれ盲腸線であるということ。ネットワーク力が極めて弱いということ。そのネットワーク

- 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。

力をしっかりと付けるということ。それは、埼玉県この報告書の方向性と正に一致するでしょうということ。だから、話をしてくださいということ、東京都も巻き込んでくださいということを前回申し上げたつもりだったんです。

そうしますと、この「あと数マイル・プロジェクト」の中で新たな方向性、日暮里・舎人ライナーが、単に延伸しよう延伸しようから、一歩明らかに話が変わってきた。そうした中で、足立区の取組というのも変わるだろうということを申し上げたのですけれども、そうした考え方を踏まえた埼玉県との話の仕方というのはどうなんですか。

○新たな交通担当課長 市川委員おっしゃるとおり、今回、もともと既設線の延伸だけではなくて、延伸地域の公共交通をどのようにしていくのか、柔軟に検討するべきだというような意見を踏まえて、新たな交通システムに関する調査というところも出てきたと思います。

足立区としても、区にとってのどんなメリットがあるのか、ネットワークの強化という点もあると思いますので、そういったメリットがあるかということ、引き続き情報収集して考えていきたいと思います。

○市川おさと委員 正に、区にとってのメリットなんです。区にとってのメリットというのは、日暮里・舎人ライナーを利用する皆さん、そして足立区全体にとってのメリットですから、それをしっかりと主張しながら、埼玉県がどういう方向に動くのかということ、その中に足立区に有利な方向に話を持っていく、その交渉のテーブルを東京都を巻き込みつつ、つくってってもらいたい、これが私の考え方なんです。しかも、それが混雑率の緩和にもつながっていくだろう、要するに東西の新たな埼玉高速鉄道などにつながることで、東武線と埼玉高速鉄道をつなげていく。その中間の結節点として、例えば舎人公園駅が選ばれるということになれば、例えば足立区北部の東西

の利便性が、非常にこれ、よくなっていくのですね。

それは、しかもネットワーク力の強化にもつながっていくというのが私の考え方なのですけれども、しかもこれは、埼玉県の方からはっきり言っている話なのですから、それにうまく乗りながら、足立区のメリット、区民のメリットをしっかりと主張していってもらいたいと思うのです。思うのだけれども、一方でこの書きぶり、5ページの今後の方針を見ると、埼玉県の動向については調査や検討の進捗について今後も注視していくと。注視というのは、何かこうしっかり見ていくのだけれども、関与はしないのかなというふうにも読み取れてしまうのですけれども、その辺りの認識いかがですか。

○交通対策担当部長 実は、以前に市川委員から申入れをいただいて、それで埼玉県に伺ったときも、そのお話というのは十分伝えさせていただいて、その内容が埼玉県の検討の中にも、足立区の動向ということで反映いただいております。

今回も、市川委員の方から御意見いただいたところではあるので、埼玉県側もよく分かっていらっしゃると思います。そういった状況もございますので、随時、情報として足立区としてはこういう状況であるということは、我々も積極的にお伝えさせていただきながら、向こうの情報についてもいただけてくるというような形を取っていきたいとは考えております。

○市川おさと委員 そういったことも、足立区の担当部長と埼玉県の担当者と話しても、なかなか前に進まないと思うのですよね。だから、東京都を味方に付けるというそういう戦略性もしっかりと持ってもらいたいと思うのですけれども、副区長いかがですか。

○副区長 まず、長期的に、足立区民にとって延伸することがメリットがどこにあるのかということ、やっぱりきっちりと分析をする必要があると

- 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。

思います。その上で、全体的な交通ネットワークを考えて、もちろん東京都と埼玉県と国にも動いていただかないと、大プロジェクトですから動かないので、その分析必要だと思いますけれども、まず今、実は埼玉県の方は今年委託を出して、その委託の内容が今年度いっぱいぐらい掛かるみたいなのです。ですから、その状況をまず確認させていただいて、そして、長期的に区がどう動くかというのを決めていきたいと思います。

○市川おさと委員 今、委託ということ、おっしゃいました。調査委託。このことも私、言いたかったんです。調査委託をする予定だというのは、確かにそうなんです。

それで、調査委託は、これ区もそうだね。区も調査をして、何か結果が出ますという話なのだけれども、これも調査の前提が固まってからでは、区のメリット、区民のメリットということは全然何も言えないわけです。ただ、埼玉県が調査委託をして、何か出てきました。これについて物を言うというのでは、遅いわけです。調査委託をする段階で、足立区の考え方、足立区のメリットをしっかり埼玉県側に主張して、この調査委託に影響力を及ぼすべきだと私は考えるのですけれども、いかがですか。

○副区長 区がどういう調査をするかというのは、それはちょっと検討はしなくてはいけないのですけれども、私がまず今思うのは、今の日暮里・舎人ライナーの混雑をいかに緩和するかというのを、まず第一にこれを進めていきたいと思います。その上で、埼玉県もいきなり日暮里・舎人ライナーを延伸するとかそういうことではなくて、5つの路線があって、その費用対効果ですとかネットワーク論を考えているということですので、そこをちょっと確認をしてから★★たいと思います。

○市川おさと委員 これ最後にしますけれども、混雑緩和が一番大事だとそれは私も繰り返し言うところ、副区長もよく知っていると思いま

す。ですから、私がちょっとさっき言った、もう1回繰り返しになりますけれども、調査委託が出てから言うのではなくて、調査委託の中に足立区の主張、足立区の考え方、足立区のメリットはこうなんですよということをちゃんとやってもらいたいなということ。そのことを、私は繰り返し言っているのです。

副区長、ちょっと嫌な顔しているけれども、調査委託にもちゃんと影響を与えてほしいのです。足立区としてはこういうことならば協力できますよという条件を、ちゃんとつくって話をしてもらいたいのです。副区長、前向きな答弁をお願いします。これで終わりです。

○副区長 区にとってのメリットが、ちょっと私にはあまり、今のところはないのかなというふうには思いますけれども、埼玉県の委託の状況のちょっと定期的な確認をさせていただいて、それに合わせて、必要であれば区の方で対策を講じてきたと思います。

○白石正輝委員 交通対策部の方で、混雑緩和のためのバス輸送についての調査をしていただいたことについては、非常に御苦労さまだなというふうには思いますけれども、日暮里・舎人ライナーの混雑緩和については、基本的にはこうしたいという考え方が、副市長また部長の中にあるのですか、ないのですか。

○副区長 前にも答弁させていただきましたけれども、車両を延ばすということについて、たとえ東京都と議論して進めることになったとしても、何十年も掛かる。完成まで10年20年掛かることになると思います。

そういう意味では、やっぱり即効性のある対策が必要だということで、私どもは区長名で要望書を改めて出したいなと思っています。それは今のところ4つぐらい考えていまして、まず、今の運転間隔の3分15秒ぐらいがあるのですけれども、それを3分にしたいということ。それと、舎

- 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。

人公園駅からの始発を出してほしいということ。
それと、時差B i sをもっと時間延長して、混雑緩和のぎりぎりのところまでやってほしいということ。それと、新型車両への入替えを早急にやってほしい。このまず4点を、早急に東京都の方に要望を出させていただければと思います。

○白石正輝委員 例えば、延伸にしても他の路線との連結にしても、基本的に現在の問題が解決していなければ、話を進めるべきではないんです。今、足立区の区民が乗れないのですよ、ラッシュのときには。その状態が解決しない中で、延伸だとか連結だとかという話を他区とするなんて、他県とするなんてことは、全く足立区を無視している。あなたたち、足立区の役員ではないと、そう思わざるを得ないのです。まず、ここの問題を根本的に解決しなければならないと。

この間の委員会を傍聴した区民の方から、一体、足立区の交通の委員会では何をやっているのだと。足立区の職員は一体何を考えているのだというように、厳しい御指摘があったのです。

というのは、1つには、何か混雑緩和のために区は考えています、どうしたらいいか、これから考えますよみたいな答弁があったわけです。この委員会このところずっと通じて、抜本的な改革をしなければどうにもならないと。そのためにはホームの延伸、そしてまた、連結の増設以外に方法はないんだということは何度も委員会に出ているのです。それなのに、あなたたちは今後ラッシュを解決するのにどういう方法があるかなんて、のんきなことを言っているわけ。実際乗らないからです。

私は西新井にいますから、たまに乘ります。この間、7時の時点で乗ったら、乗るのが本当に大変だった。誰も押してくれないんだよね、後ろから。昔は背中を押す人たちがいたけれども、日暮里・舎人ライナーはいないのです。誰も押さないんだよ。自分の力で乗るしかないということにな

ると、私でもちょっとなかなか乗りにくかったです。

そのことを考えたときに、今どうしたらいいかなど考えているのは、おかしいと思うのだけれども。担当部長、どうなのですか。

○交通対策担当部長 私事ではあるのですが、私の家族2人毎日乗っておりますので、混雑の状況についてはよく分かっているつもりでございます。白石委員からもかねてより御指摘いただいているとおり、そうした根本的な部分についても、事あるごとに東京都にも申入れもさせていただいております。過去には、意見書を議会から出していただいたこともございました。

そうしたことも踏まえて、やっぱり利用者が快適に利用できるような形に少しでもなるようにということで、まずはできることからやってもらうということも必要ですし、あわせて、根本的な解決に向けた対応もしっかり準備していただきたいということは、繰り返しお願いしているところでもございます。

○白石正輝委員 これで最後にしますが、いいですか、足立区の職員というのは区民のためにいるのです。あなたたち、区民のために給料をもらってそこにいるんだ。そのことを十分に考えなければならぬ。

例えば、ホームの延長は何年掛かるか分からないと言うけれども、そんなことないです。つくばエクスプレスは2年目にホームを延長して、連結車両を増やしたのです。2年目です、やったの。日暮里・舎人ライナーも、走って10年以上たつ。今、正にラッシュで乗れなくて困っている区民がいる以上、そこに座っている人たちは区民と同じ立場で物を考えるべきだ。そう思います。

ところが、聞いていると全然第三者なんだよね。答弁の仕方が。区民のことなんか何も考えていないと。それでよく給料もらえる。そんなことは、あり得ないことです。区民のことをもっとも

- 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。

しっかりと考えて、東京都と交渉する。この問題が解決しなければ、埼玉県で幾ら話し合っても何にもならない。基本的にはもうこれ、延長したり連結したりすれば、もっと乗降客が増えれば、市川委員が言うように確かに便利にはなるかもしれないけれども、今のラッシュがもっとひどいダッシュになるというふうに考えたときに、まずここを解決する。その姿勢がなければ、基本的には埼玉県と話し合うことに意味がない。

副区長、そのことはどう思っているのかと、また担当部長がどう思っているのか、お答えをいただきたいと思います。

○交通対策担当部長 根本的なところで解決がすぐに可能であれば、当然そこをやっていただきたいということで、これまでもお話をさせていただいております。

白石委員おっしゃっていただいたような内容につきましては、私どもも真摯に受け止めて行動してまいったつもりでもございますが、それが伝わっていなかったことは大変申し訳ございません。引き続き、東京都とはしっかりと協議してまいりたいというふうに考えております。

○副区長 先ほど、市川委員の御質問に答弁させていただきましたけれども、まずは、私どもとしては混雑緩和をどうするかというのが第一というふうに考えておりますので、埼玉県との連携ですとかネットワークについては、その次で長期的に考えていくべきだというふうに思っております。

それと、先ほども、区が即効性のある対策として何というのに対して私4つの項目をお話しましたけれども、区長名で改めて東京都に文書を出したいと思っております。できれば議会の方も、バックアップしていただければ非常にありがたいというふうに思います。

以上です。

○白石正輝委員 最後だと思って、本当はもうこれ以上言いたくはないのですが、可能であれ

ばというのは、可能にするかしないかはあなたたちの立場なんです。東京都の考え方なんです。可能でないわけがない。可能であればやりますよというのは、誰だってできるのだから。何とかやらなければならない以上は、不可能を何とか可能にしていくのがあなたたちの仕事なのではないですか。可能であればやりますよなんていうそんな話は、とても区民は納得しない。

可能であればではないのです。可能にするのが、あなたたちの仕事なのです。そのことをよく考えて、ひとつ東京都と交渉してほしいというふうに思います。

○長井まさのり委員 私の方も、日暮里・舎人ライナーについて伺います。

今白石委員の質問の中で、最後、区長名で文書を提出するとございましたけれども、これはいつ頃を予定しているのか、伺います。

○副区長 少なくとも、9月頭ぐらいには出しに行きたいと思っています。

○長井まさのり委員 分かりました。

その内容については、こちらの方にも何か報告等あるのでしょうか。

○副区長 議会の方に、ちょっと相談をさせていただきたいというふうに思っています。その上で、議会の連名ですとか、別の形でいいですけれども、御協力いただけるのであれば、一緒に出させていただきますというのも一つの考え方かなと思っています。

○長井まさのり委員 分かりました。

また、よく我々とも議論を重ねていきながら、区長の提出に向けて準備を進めていただきたいと思いますので、お願いいたします。

私の方からは、この混雑緩和対策の1点で時差Bisキャンペーン、これについてちょっと伺いますけれども、私も地域の方から、このキャンペーンを全く知らなかったというお声があったんです。このアンケートにも、この不参加理由の中で、

- 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。

キャンペーンを知らなかったというのが141名
ございます。

まず、この点について区の認識はどうか、伺います。

○新たな交通担当課長 今回の調査をしてみて初めて、これだけあまり御存じない方がいたというのは、区の方も把握できたところになります。区としても、混雑緩和の時差Bisキャンペーンについては、周知、これから協力してもっと広めていかなければならないというふうに考えております。

○長井まさのり委員 分かりました。

実施期間もこの2月の中で1か月程度で、時間帯についてはいかがでしたか。

○新たな交通担当課長 時間帯、2月2日から2月27日の18日間、平日で行われたというふうになっておりまして、始発から7時半、または9時半から10時半の間に、改札を通った人がポイントをもらえるというような制度であったようでございます。ですので、その時間帯に、あまり使われなかったということなのかなというふうに感じております。

○長井まさのり委員 分かりました。

周知については、東京都の交通局かと思えますけれども、いつから、どのように行ったのか伺います。

○新たな交通担当課長 詳細まで把握しておりません。ちょっと確認させていただきたいと思うのですが、駅の中の掲出ですとか、ホームページでの周知というのは行われたというふうに聞いています。

○長井まさのり委員 分かりました。

これも、この日暮里・舎人ライナーの混雑緩和対策の一つになるかと思えますので、東京都の交通局がやっていることだからというそういうことではなくて、区も周知とか啓発、利用促進についてはしっかり注視をして、区民にもやっぱり分かるようにしていただきたいと思うのですけれども、

いかがですか。

○新たな交通担当課長 足立区としても、周知に協力させていただきたいと思っております。

例えば、駅周辺の公共施設ですとか駐輪場、あと区のSNSとかも使用できるかと思っておりますので、そういった面で御協力していきたいと考えております。

○長井まさのり委員 分かりました。

また、このオフピークキャンペーンというのは、これまで何回かやってきていると思うのですけれども、これ効果というのは、ちょっと見ても記載がないのですけれども、効果については何か検証はされているのでしょうか。

○新たな交通担当課長 すみません、ちょっと今すぐ把握はしておりませんので、今回、2月に行われた効果の内容というのも、東京都の方に確認してまいりたいと思います。

○長井まさのり委員 分かりました。

しっかり東京都交通局にも、そしてこれ、1回2回ではないわけですから、その度ごとにどういう効果が上がって、交通の混雑緩和に寄与してきたのかという、そういう検証はやっぱり大事ではないのかなと。それも、区もしっかり押さえていくということも大切なことだと思いますので、お願いしたいと思います。

また、利用促進についても、しっかり東京都に働きかけていただきたいと思いますので、担当部長いかがですか。

○交通対策担当部長 長井委員、御指摘のとおりでございます。

今、正に、東京都と一緒に混雑緩和という話でずっと続けてきているところではあるのですけれども、一方でそうした実施されている内容について、不十分だった部分は反省するとともに確認を進め、また協力できるところはしっかり協力していきたいというふうに考えております。

○長井まさのり委員 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。

これキャンペーンに参加すると、T o K o P o 入会キャンペーンというのですか、これと併せてやると、最大3, 000ポイント獲得できるので。こういったこともしっかり区民に、利用者に周知していただきたいと思いますので、お願いいたします。

もう1点は、「花畑ぐるりん」でございますけれども、現状は月曜日から金曜日、午前8時から午後6時まで10時間体制になって、利用者も増加している状況ですけれども、利用者の現状の声としてはいかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 すみません、声という部分では把握はしていないところなんですけれども、8月に入ってから1日当たり約33人使われていらっしゃるということで、かなり好調に使われていらっしゃるというふうに把握しております。

○長井まさのり委員 そうですね、この30ページ、32ページの表を見ても、特に午前中の乗客、利用者の方が多いのかなと思います。病院であったりお買物であったり、利用されていらっしゃるのだと思いますけれども、地域の方から、高齢者の方であったり子育て世代の方から、現状月曜日から金曜日ですから、土曜日の運行も要望してる、運行してもらいたいという下の声を聞いていますけれども、そうした声は交通課の方に、対策課の方に届いていますでしょうか。

○新たな交通担当課長 協議会の皆さんと打合せする中では、土曜日の運行についてというところは、以前からお話が出ているところでございます。

○長井まさのり委員 分かりました。

たしか、足タクは土曜日にも運行してると思いますけれども、確認ですがいかがですか。

○新たな交通担当課長 足タクについては、土曜日にも運行しております。

○長井まさのり委員 分かりました。

また、同じ花畑地域を実証実験で走っていたブンブン号も土曜日運行していましたし、ブンブン

号はたしか日曜日にも運行していたかと思えますけれども、今後はそうした地域の皆様、また協議会の皆様のお声をしっかり伺いながら、土曜日の運行についても具体的にしっかり検討を進めて、運行に向けて準備を開始していただきたいと思えますけれども、担当部長いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 地域からの御意見をいただいております。それで今、検討を進めさせていただいております。

一つは、運行の事業者も運転手の問題等もございますので、そういったところの検討も進めながら、こういった形だったら進められるかということ、またこれから検討を深めていきたいというふうに考えております。

○長井まさのり委員 分かりました。

地域の声、また協議会の皆様の声を伺いながら、安全を第一に考えて、また検討・準備を進めさせていただきたいと思えますので、要望して終わります。

○杉本ゆう委員 すみません、端的に幾つか。

まず、一番最初の、第12次足立区交通安全計画策定についてなんですけれども、これを見ると、今回自転車のルール厳しくなって、そのこの部分の道路環境の整備というのが出ているのですけれども、別添資料の第12次足立区交通安全計画の方の23ページのところに出ています。4番に自転車走行環境の整備と出ているのですけれども、これちょっと、少くないですか。

ここ一番重要なところだと思っていて、もちろんほかに書いてあって、★★のルールの周知・徹底、教育系のところも書いているのですけれども、結局足立区の場合はそれだけではなくて、自転車の走行環境、やっぱり狭い道が多いので、その部分幾らやっても、今はあるかもしれないのですけれども、ちゃんと車道を走ろうと思った結果、車と接近して危ないというのが今大分起きていると思うんです。だから、逆に言うと、例えば国の警察としてこういうルールにしたけれども、足立

- 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。

区としてはかなりオリジナルな事情があると思うのです。足立区特有の。だとしたら、足立区の計画に、足立区に合うこの今の道路環境の中でベストは厳しいけれども、どうやってベターな状況をつくり出すのかという部分が、ちょっとここからは読み取れないのですけれどもどうでしょうか。

○交通対策担当部長 杉本委員、御指摘のとおりでございます。

都市計画道路であつたりとか、そうした高規格の道路についてはそういうブルーレーン、自転車専用通行帯付けられるのですけれども、そうではないところについては、逆に付けたことで危なくなってしまうというような状況もございます。ただ、自転車は左側通行ということで、ナビマークという白いドットで付けさせていただいているようなマークについては積極的に付けていくことで、左側通行、そういったことをしっかりやっていたくような形を利用者に、自転車の方も右側通行する方もいらっしゃるのです、そういったところからまず進めていく必要があるかなとは思いますが、ちょっとできることについて、もう少し整理をさせていただきたいと思います。

○杉本ゆう委員 そうなんです。ナビマークというのが一番のくせ者で、狭い道にナビマークが付いている。この前どこかの新聞、ニュースにもなっていた、ちょっとネット記事だったか何新聞だったか忘れちゃいましたけれども、車の追越し禁止車線、オレンジ色の斜線ありますよね。オレンジ色の車線で、普通の道で対面通行2車線しかないところ、両サイドで。それでナビマーク付いているけれども、自転車がもう左側に寄って走るわけでもないのに、左側走っているけれども、大分真ん中に寄って走っているときに、車が本当はそれ自転車の車両、本当は追い抜いちゃいけないというルール、車の運転者も知らないというのが記事になっていたのですけれども、そういった点で自転車はナビマークがあっても、限りなく自動車が

走る車道側を走っていると、例えばなのですけれども、本当に追い抜けない道というのは足立区にはいっぱいある。それで、毎回言っていますけれども、この区役所の裏の区道ありますよね。足立高校の前の。あそこ自転車は両面通行で、車は一方通行。両サイドから自転車が同じ並行して走っていると、向かい側から自転車が来たら車は完全に多分止まらない。今のルールだと。走れない。

それで、朝の通学の時間とかもつかえると、多分車は今のルールどおりにきっちり運転しようとしたら、永遠に動けないという状況になると思うんです。だから、そこら辺、そういう事情があるわけだから、たとえ無理に、厳しいとは思いますが、自転車の一方通行はなかなか厳しいとは思いますが、そこら辺何か、自分もそこでいいアイデアが今現状あるわけではないのだけれども、そこら辺、変にナビマーク、警察の方針とか国の方針で付けるだけ付けたら、どんどん逆に危ないと思うのです。

あと、この4月以降、ルール厳しくなって、それに絡んでの事故というのは、区内で起きていないのかなという懸念があるのですが、そこら辺、状況どうだか分かりますか。

○交通対策担当部長 今、杉本委員の方からのお話なのですけれども、ナビマーク自体は、恐らく10年ぐらい前から付け始めてきているものなのですけれども、これまでもやっぱり、左側通行を誘導するという形で設置させていただいた経緯がございます。そんな中で、そのナビマークがもう非常に増えてきて、一方で自転車が歩道から車道へ出てきてという形ができてきておりますので、少し環境が変化してきているというのも確かだと思いますので、警察ともそこは相談させていただきながら、こういった指導の仕方をしていったらいいのかということは、ちょっと考えていきたいとは思っています。

○杉本ゆう委員 今ここで言って、すぐ結論出る話

- 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。

ではないので、この計画の中にそこら辺の足立区の道路事情の問題があるので、これだと今見ている感じだと、多分この区でもこういう書き方になっちゃうから、足立区は平たんな道が多くて、自転車利用者が23区一と書いているけれども、その足立区としての問題点がここで指摘されていて、だから今この段階で、課題としてでも現状の課題をもっと具体的に並べて、ここで今後、この数年で解決すべき課題というのがしっかり計画に載っていないと、その後、みんな対策も立てられないので、少なくとも現状の課題、もうちょっと具体的にここ書くべきではないかなと思います。でも、今これ言ってもしょうがないので、その点に関しては要望で大丈夫です。

次、ちょっと順番前後するのですが、先に、コミュニティバスはるかぜにおけるEVバスの事故等についての話です。

事故についての報告が遅くなったというその点に関しては、もう分かったのでもいいのですが、以前、事前説明で委員会と言ったか、ちょっとどっちだったのか記憶が定かではないのですが、このEVバスの導入に関してなのだと思いますが、まずちょっと先に1つ聞かなくてはいけないのは、今後、今取りあえずディーゼルに変えますという話ですが、今後はまたEVに戻す日計画はあるのかというのを、先に教えてもらえますか。

- 新たな交通担当課長 今休止しているEVバス4台に関しましては、民事再生手続を行っております株式会社EVモーターズ・ジャパンの民事再生計画の提出をもって、その内容を確認しながら、どうするかというところは判断していきたいと考えております。
- 杉本ゆう委員 EVモーターズ・ジャパンに関しては、もうその後、事業を引き継ぐ会社決まりましたと今月の頭にニュース出ていたと思うのですが、EVモーターズ・ジャパンのを使うの

は構わないのですけれども、今後ですよ。今後、EV増やしていくに当たって、これ、副区長に聞いたのか部長に聞いたのか覚えていないのですけれども、補助金の問題があるという話で、国産のEVを使ったら補助金たっぷり出ますよ、外国製のEVだとあんまり出ませんよみたいなそういう話があったと思うのですが、何か逆に、例えば今有名なところ、例えば中国のBYD製のEVのバスが結構走っている自治体がありますと。最初からBYDのバスを採用したら、補助金の額がちょっと若干違うみたいな。

このEVモーターズ・ジャパンの問題は何かというと、今回もそうなのですが、EVモーターズ・ジャパンのEVバスというのは国産車という扱いなんです。なのだけれども、例えば売ってしまうと、EVバスの業界自体が、中国がずば抜けて世界の先を行ってしまっているの、中国にも玉石混交、ありとあらゆるEVの会社が今ある。その中の最大手、品質的にも安全なのはBYDが一番最大手です。それで、このEVモーターズ・ジャパンが扱っていたのが中国の何とか記者集団という、ごめんなさい、名前漢字なのでちょっと覚えてないのですが、というところの車材をベースにして、結局その元に問題があったというのが、今回の、いろいろ大阪の万博でもそうなのですが、あったわけですよ。

ということは、あんまりこういう言い方したくないけれども、中国製が駄目というわけではなくて、結局国産車ですよと言いつつも、実はどういう土台を車として使っているのか分からないという、そういうからくりが今回あったわけですよ。だとしたら、別に外国製だろうが国産だろうが関係なく、例えば逆に言えばみんな中国製、あんまりこういう言い方がいいのか分からないのですけれども、日本の人は中国製と言うと、んって思う人いるかもしれないけれども、例えば、BYDという会社は世界的に売れているし、逆に言うと、中

- 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。

国製だから事故が起きたと言ったら、会社のそれこそブランドイメージと安全性、低いとなると会社の経営に関わるので、最初からもう別に中国製と分かっている、例えばもうそれなりの実績と技術力がある会社も選べるようにするとかしないと、EVモーターズ・ジャパンと聞いてどこの会社という話になったわけですよ、最初。それで、やっているけれども、もともとの土台造った会社聞いても全然分かりません。中国の会社聞いても。でもBYD★★はどこでもあるし、世界中で走っているし、今1つ思い出しまして、そういった意味で中国の特にEVメーカー、本当に玉石混交なので、ちょっとそこら辺どうなんでしょう。今後もし、この4台に関してはEVモーターズ・ジャパン、事業継承する会社がちゃんとケアしてくれるとして、今後の導入方針としてどうですか、ちゃんと販売者というか、最終最後のちょっと製造に手を加えた国産車ですと、偽装国産車と言ったら、言い方かもしれないけれども、そこまでのもの結構あると思うのです。

工藤副区長、覚えているか分からないですけど、ベルmontに行ったときに、★★に乗ったら出てきたのは中国のEVで、これどこの会社だろうねと。どこの会社か分からないと調べたら、これ中国製なんだということもあったわけです。というように、それぐらいいっぱいもう車の会社いっぱいある。

というふうに考えたときに、そこら辺どうですか。最初から取りあえず、どういうプロフィールの会社なのか分かっている、それで安全性と実績のある会社の方が安全ではないですか。

○副区長 今の国の補助の考え方ですけども、パーセントまでは私ははっきりと覚えていませんが、国産という名前のEVには、補助率が非常に高いというふうに状況になっています。

ですから、例えばBYDですよと言ったときに、バス会社等が導入する場合の補助金は低いので、

その分自己負担が高くなるということがありますので、その会社が資金があるのかどうかということと、あと区がそれに対する支援を行うかということについては、すぐに中国製は全部安全なのはいいよというふうに言えるかというのは、ちょっと現時点では難しいかなというふうに思います。

あと、日産とかトヨタとかであれば、本当大メーカーでしっかりしてるというふうにはっきり分かるかもしれませんが、国が認可しているということにおいては、私もそれに対して、それはおかしいよというふうな判断はできるような状況ではないので、やっぱり国が認可してるものについては、通常どおりの支援はしていけるかなというふうに思います。

○杉本ゆう委員 分かりました。

ちなみに誤解のないように、別にBYDの回し者でもないし、あと別に中国製がいいとか悪いとかそういう話ではなくて、ちょっと今、それこそ我々の委員会でも今度視察行きたいねと言っている自動運転バスありますけれども、茨城県の境町のフランス製のバスも止まっているという話、フランス製とかどこ製でもいいのですけれども、とにかく公共交通で一番重視しなくてはいけないのが安全性なので、その部分をしっかりしてほしいという意味で、ちょっと今の質問をさせていただきました。その点に関しては、以上です。

最後、日暮里・舎人ライナーの混雑緩和等の取組についてなのですが、毎回言っていますが、今日も毎回同じ展開になって、質問の流れが毎回大体同じような感じなのですが、以前言ったかどうか、これもちょっとすみません。毎回同じ話しているので、いつ話したかが、毎回同じテーマでやっているから、だんだんいつ発言したかの記憶が定かではなくなってきたのですが、もう今ははっきり言ってしまえば、今回の議論は白石委員は駅の長さを長くしなさいというのをずっと主張されている。それで、東京都交

- 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。

通局は厳しいと言っている。区としても、東京都の方にはあまり強く言えない。

そうしたら、現状の中でよりどうにかベターな結論を出さなくてはいけないとしたら、結構東京の私鉄でもやっていたり、かつて、例えば東武浅草駅もやっているし、あと鉄道マニアみたいな話で申し訳ないですけども、東急大井町線とか京急でもやっていますけれども、ドアカットという方式ありますよね。本当は、ローカルの駅で6両の電車しか入らないホームなのだけれども、8両の電車が入ってきて、後ろ2両がホームに入らない、ドア開けません。

それで、今日暮里・舎人ライナーも、朝の状況に関してははっきり分かっているではないですか。もう見沼代親水公園とか舎人公園とかその最初の方から乗る人が第1グループで、環七ぐらいからの江北と高野と扇大橋の人たちが第2グループとすれば、第1グループの人たちを端っこの方に先に乗せちゃって、ここはもう次急行で足立区出るまで止まりませんと。次止まるのは、荒川区入ってからですよという車両があってもいいのではないかと。

それに関しては、多分技術的には可能なはずなのです。だから、やっている鉄道会社いっぱいある。もちろん、いわゆるレールの軌道の鉄道とモノレール、いわゆる新交通が若干違う部分はあるけれども、そこに関してはできないことはないと思うのです。しかも、自動運転でやっているわけだから、そこら辺の制御なんかそんな難しい話ではないと思うんですよね。という可能性、ドアカットの話、全然今まで出てきていないような気がするのですけれども、そこら辺はどうですか。

○新たな交通担当課長 すみません、私の方もドアカットという方法についてはちょっと把握をしておきませんので、今までの議論の中でもそこは出ていなかったと思います。一方で、急行とか、途中駅からの始発とかというところのお話は出てい

て、全体の便数が増やせない中では、ほかの線の方に混雑がしわ寄せが行くのではないかというようなお話が出ている中で、なかなか難しいというところまではお聞きしてるような状況でございます。

○副区長 ほかの会派の方のお話の中で、そういう方法もあるのではないかということは議論したことはあります。

○杉本ゆう委員 今日暮里・舎人ライナーの話をすると、急行とか快速列車をつくるというのはなかなか今状況的に厳しいわけなので、そうだとすると現実的なところとして、今、駅を延ばすよりは車両を増設した方が時間的には早いし、駅というハードのインフラを大きく造るよりはコストも掛からないという点で、ちょっと1回そういう議論がちらっと出たのは、何となく記憶であったのですけれども、今言ったように。そこら辺、もうちょっと具体的に、提案というか話をしてみるとか、何度も言いましたけれども、さっき副区長がおっしゃっていました個人的な話から埼玉延伸なんてとんでもないという話なんです。今乗れないのに、何で更に★★、TXの二の舞になっちゃうのでしょうかという話。今、個人的な話、個人的な考えですよ、になっちゃうので、それを推進してる人がいるのも分かっているのだけれども、個人的な話です。個人的な意見です。一議員としての。なので、だとしたら、そこまで念頭に置くのだとしたら、それ今できる対策はしなくてはいけないというのは、それはちょっと是非、東京都と話し合っていたきたいという、それは要望で大丈夫です。

それで、取りあえずもう1点だけ。

さっきの時差Bisキャンペーンの話なのですが、今時差Bisキャンペーン参加すると5ポイントですか、東京都交通局のポイントが、東京都交通局は航空会社のマイレージみたいなのを始めたんだという認識なのですけれども、時

- 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。

差B i s キャンペーンで乗ると、1回200ポイントで、さっきの抽せんで1万ポイントが当たるところで、ごめんなさい、さっきの数字を忘れちゃったのですが、今質問でもありましたけれども、知らなかったという人が多かった。それももったいないという話。東京都の話で。

この前、事前説明のときにちょうど部長と課長にお話ししましたが、もう大体朝通勤の人は会社に定期代もらっているから、自分の懐は痛くないので、みんな普通の時間に行きたい。だとしたら、個人の懐に入るポイントをたっぷり付けてあげるといふうにしないと、時差B i s で乗るモチベーションが働かないだろうという話だったのですが、今東京都に依頼するのか、足立区で独自に支援するのかは別として、その方法はいろいろ考えていただいているのですけれども。

どうですか、この1回乗って200ポイントというこの今のポイントは、その時間に、ではそのために時差ずらしてでも乗ろうかという感じになるかなというポイントなんですよ。そこら辺、今それこそA Iもあるわけだし、もうちょっとそういうところを手厚くすると、では、それもらえるのだったら、ちょっと時間ずらしてもいいかなという人がもうちょっと出てきそうな気がするのですけれども、そこら辺の考えを教えてください。

○新たな交通担当課長 T o K o P o のポイント、もともと1回乗車すると、時差B i s とかでもなくとも乗車ごとに2ポイントずつもらえるようなものになっていて、時差B i s のキャンペーンについては、乗ると100ポイントになるようなお話でございます。そこはどれだけ魅力があるのか、行動の変容に反映されるのかということ、また先ほどもお話が出ましたが、東京都交通局の方にも、どういった効果があったのかというところは確認していきたいと思っております。

どこら辺が魅力があるポイントになるのかというところは、ちょっと私もまだ分からないところ

ではございますので、そういったところは効果をちょっと検証しながら、確認していきたいと思っております。

○杉本ゆう委員 分かりました。

何で今日、このT o K o P o の話したかという、日本人結構こういうポイント、航空会社でもマイレージみたいなのが好き、それが今社会問題にもなっていて、マイルためるためだけに飛行機に乗るといふような人も、ちょっと隣にも1人似たような人いるのですけれども、そういう区役所にも1人そういう課長さんいたんです、お辞めになっちゃいましたけれども。

そういうところがあって結構こういうのやると、では、何て言うのだろうか、結局今言ったポイントをもらせるからやるのかとか、別にポイントもらえなくても、時差で乗った方が楽しいなというか、その人にとってそっちに乗ろうという、要はそういうモチベーションが働けばいいわけですよ。働きかけになる。

そういうアイデアは、結構このT o K o P o というのは面白いなと思っていて、いろいろできるし、これはもう東京都に働きかけなくては行けないものだし、東京都ができない部分を、例えば★★足立区が補完し、何か支援するというもの、例えばT o K o P o ポイント、何ポイントたまったら足立区として何かインセンティブを付けますよ、そういうのだって連携してできると思うのですよね。そういうマイレージ系の知識に関しては、★★エリアの隣の富田委員の方が専門家で詳しい、この後いろいろ言及があると思いますけれども、そういうインセンティブをどんどん付けていくという、その今の人はいつも、委員長が昔、代表質問でも、今の特に比較的若手の世代の人たちというのは、タイパ、コスパ、タイムパフォーマンス、コストパフォーマンスで知っている人が多いという話からすれば、そういう部分をやっぱり重視していかないと、結構根本的な改善にならない

- 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。

いのではないかなと思うので、是非そこら辺を研究していただいて、基本的には、東京都にお金を出してもらって東京都にやってもらわなくては行けないけれども、足立区として協力できる部分があったら補完して予算を付けるというのを、是非ちょっと考えていただきたいのですけれども、どうでしょうか。これが、最後です。

○新たな交通担当課長 今後要望していく中ですか、協議会の中でも、こういった区としての協力ができるかということも含めて、協議していきたいと考えております。

○小林ともよ委員 私からも、幾つか質問させていただきます。

第12次足立区交通安全計画（案）について、伺います。

重点課題と主な取組の中に、自転車安全利用の推進があります。足立区には高校が11校ありまして、自転車通学する学生がかなり多くいると思うんです。高校生、青切符の対象となることもあって、安全な走行空間をきちんと確保してあげることが、まずは必要かなと思っています。

それで、環七については、現時点ではネットワーク計画の対象外となっていて、多くの学生がこの環七脇の狭い歩道を自転車で走って通学する姿がよく見られるのですけれども、朝の時間帯というのが、バス待ちの方と歩行者とあと反対側から来る自転車とで、非常に混雑していて危険だなと私も自転車で通勤していますので、よく危ないなと思いながら走っているところではあるのですけれども、通学路に関して、小学生・中学生だけではなく、高校生の自転車通学路の安全点検などとして、生活道路など、自転車がより安全に走行できるような道路を紹介する高校生向けの自転車通学路安全マップなどを作成して、区内高校生に配布するようなことも計画に入れていただきたいと思います。と思いますが、いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 来週、この交通安全の協議会

が実施されます。その中のメンバーの方の中には、学校の関係の方々もいらっしゃいます。そうしたところに情報提供するのは、まず1つかと思いますし、高校生ということでもありますので、例えば環七のところのどの辺りで、やっぱり利用が多いということであれば、そういったことについて、学校側に対してちょっと周知をしていただくような形のことを、まず取らせていただければなと思います。

○小林ともよ委員 生活道路で、車の走行が少ないところなんかは、歩行者と自転車がきちんと安全に通行できるような空間も、足立区にはたくさんあると思うんです。私も自転車よく乗るので分かるのですけれども、環七はやっぱり危ないから、そこを避けて違う道、ルートを通っていくというようなことは、自分でも走りながら考えてやっているのですけれども、そういった工夫がやっぱりできると思うのですよね。だから、そういったところをきちんと調査をして、マップに落とししていくということを、やっていただきたいと思います。

あと、鉄道及び踏切の交通権という、交通安全というところで、駅のエレベーターの設置の計画ですけれども、地元の小菅駅のエレベーターについては、ここを付けてほしいという声が長年出ているのですけれども、区からの回答としては、事業者は施設の改善について計画的に進めていきたいと回答しているということが伝わっているのですが、どのような計画になっているのか、是非つかんでいただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○都市建設課長 エレベーターにつきましては、都市建設課の方で補助金等を出しておりますけれども、ちょっとすみません、小菅の状況をちょっと確認させていただければと。今押さえていませんので、確認させていただきます。

○小林ともよ委員 是非ちょっと、地域の方々ももう待てないというような状況にありますので、確

- 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。

認の方、お願いします。

それと、牛田駅の踏切のところですけども、ここについてもいろいろ意見が、あそこの横の踏切のことでは、大川端の再開発があるということ、たくさん意見が届いています。足立区の方でも、エリアデザインの方で住民の方の意見を聞く企画をやったかと思うのですが、是非そこで出た意見を反映させるような計画を持っていたきたい、持つべきだと思いますが、いかがでしょうか。

○都市建設部長 すみません、エリア委員会の話なので、あまり詳しくはお話しできませんが、当然牛田周辺で、地域の皆様の意見を集めるアンケートを行いました。その中でも今話が出ていまして、やはり鉄道事業者と連携してやるべきことですので、それについては全くゼロではなくて、今後の検討課題として認識しております。

○小林ともよ委員 よろしくをお願いします。

そして、次、「チョイソコ×せんじゅ」について伺います。

運行の日数が週5日になって、約3週間たっています。登録者数と登録した人の年代はどの層が多いのか、御存じでしたら教えてください。

○新たな交通担当課長 「チョイソコ×せんじゅ」の今の登録者数に関しましては、資料の中では977人ということで令和8年7月末が出ているのですが、現在、今日確認してみると、1,03人ということで、1,000人を超えた登録者数になっております。

年齢についてはすみません、ちょっと今把握はしていないのですが、利用の状況に関しましては、今平均で1日当たり25件ぐらい利用されているという状況で、かなり利用が進んでいるというふうに考えております。

○小林ともよ委員 この週5日になってから、週5日になったから登録したという声も私の下に届いているんです。やっぱり繰り返し求めております

けれども、始まった当初登録しなかった高齢者に対して、もう一度地域で、登録サポートとか利用方法の説明をするような丁寧な対応が必要だと思いますが、いかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 運行日数が変わった段階でかなり大きな変更になりましたので、周知をするというところは進めてまいりたいと思います。大きな変更ということもありましたので、登録会とか制度の説明会のような形を、どういうふうに、こういった場所で行ったら効果的なのかということも考えながら、企画してまいりたいと思います。

○小林ともよ委員 是非お願いします。

それと、やはり今回の調査でも分かったことなのですが、急に子どもが体調悪くなって利用したという声が、この報告の資料の中に入っているのですが、やっぱり土日、今走っていませんけれども、休日診療などを利用できるように土日も拡大すべきと思いますが、いかがですか。

○新たな交通担当課長 土日とかの運行に関しましては、もともと地域内交通は平日といいますが、日常の必須の用事を対応するというのが、もとの趣旨だと思っております。

ただ、土曜日は病院がやっているというところも結構ありますので、そういった面で予算とか、あと事業者さんのできるかどうかとか、そういったところを踏まえながら、地域地域で個別に検討させていただくものかなというふうに考えております。

○小林ともよ委員 是非よろしくお願いします。

そして、やっぱり繰り返し求められているのですが、12時から13時の運行を是非実現してほしいという声が、繰り返し、多くの方から届いています。この点に関して、また3か月後に見直す機会あると思うのですが、ここに向けて何か対応を検討すべきと思いますが、いかがでしょうか。

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

○新たな交通担当課長 12時台とかお昼の時間、今休憩というふうになっていて、確かに予約が取れなかったといいますが、予約から実際に乗る時間が、差があったというような意見が出ておりました。直近の利用状況を見ても、一方で、13時台とか14時台とかというのも、1日当たり3件ぐらいあるような状況もありまして、タクシー事業者さんの体制からも、休憩は多分取らざるを得ないと思うのですが、そこをずらしたりするような対応が本当にいいのかというところは、ちょっと協議会とも御相談しながら、事業者さんとも相談しながら検討していきたいと思っております。

○小林ともよ委員 利便性をやっぱり高めることが、利用者増にもつながっていくことだと思いますので、是非その辺も検討をお願いいたします。

次に、「花畑ぐるりん」について伺いたいと思います。

「花畑ぐるりん」の乗降スポットには、東武セントラルのバス停と同じスポットが、4か所あります。現在実施されている地域内交通の中で、この「花畑ぐるりん」だけが唯一駅と直結していない交通となっています。主要な駅を通る東武セントラルバスとの乗り継ぎが、利用者の利便性にもつながると思いますが、今現在乗り継ぎがうまくできる状態ではないということが、協議会からも声が出ています。

そういった中で、待ち時間有効に過ごせるような工夫をということで、協議会では足湯など設置できたらいいなとか、そういった案が出ているそうなのですが、交通の分野から少しそれてしまうので、交通からの予算は取りづらいということもあるのですが、今この「花畑ぐるりん」を中心にして、まちがすごく盛り上がっていることがあります。盆踊りなんかでも、曲をつくって歌をつくって、100名の方が練習に参加して、盆踊りで踊るなどするなどして、本当にまち

づくりになってきているなということがあるわけですね。

単なる交通という観点からではなく、まちづくりという観点から、ほかの課とも連携が取れるように、交通対策課の方から働きかけるべきだと思いますが、いかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 バスの停留所に、ちょっと足湯というところは、今までちょっと交通対策課の方にも話は出ておりませんで、ちょっとどういったことができるのかというのは、まだ分からないのですが、交通対策課の、所管課の方の予算では対応できないような部分もあるかもしれませんが、庁内、ほかの部署といろいろな横の連携といいますか、話し合いというところは当然交通対策課としてもできると思いますので、そういった面での横の連携というのはしていきたいと考えております。

○小林ともよ委員 是非お願いします。

あと、協議会のところからの要望ですが、足立区と協議会が連携して、協力して取り組んでいるということを示すためにも、長テーブルの足元の幕に足立区のマークを入れてもらいたいという要望が出ているのですが、この要望に応えるべきと思いますが、いかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 「花畑ぐるりん」という名前、当然地域内交通のサポート制度を利用して実施していただいている交通ですので、そういう面で、足立区のマークですとかロゴとかを入れるというところは、あり得るのかなと思います。足立区のマークとかの使用のルールなんかもありますので、そういったところを踏まえながら、確認させていただければというふうに思っております。

○小林ともよ委員 是非前向きに、よろしくお願いいたします。

あと協議会運営支援費について、伺いたいと思います。

上限60万円ということになりました。例えば、

- 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。

「花畑ぐるりん」と「チョイソコ×せんじゅ」を比較したときに、「チョイソコ×せんじゅ」ではチラシなどは事業者の方が作っているということで、協議会が支援費を使う場面はあんまりないと考えているのですが、しかし、アイシンが印刷費として領収書などを出せば、使えるということになるのでしょうか。

というのも、もう少し運行経費に回せる余裕が出てくれば、タクシーの利便性を高めることにつながるのではないかと思いますので、その辺いかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 現在の運行の経費が月150万円ということで、「チョイソコ×せんじゅ」に関しましては、タクシー事業者さんにお支払いする運行経費とあとシステム料金というところで、合わせて150万円の中からお支払いしているという現状です。その中でシステム会社側は、チラシを作った場合には、そのシステム代に入れて請求が来るというのが現状でございます。

今回、協議会支援費ということで、年間60万円というふうにさせていただいているのですが、地域ごとのやり方はかなり違う部分もあるとは思いますが、サポート制度としての共通のルールというところで、今回は設定させていただいております。今すぐではないかもしれませんが、運用の中で実態を捉えながら、今後も適宜見直しというのは行っていきたいと考えております。

○たがた直昭委員 まず、交通安全計画の策定、ちょっとこれだけ、まず確認をさせていただきたいと思います。

交通安全基本法に基づいて5年ごとに策定ということなのですが、資料を見ると、都道府県交通安全計画に基づきということですので、これは基本的に当然東京都との整合性は図られると思うのですが、区と都の違いというのは、結構あるのですか。

○交通対策担当部長 東京都さんの方がもう既にできておまして、その内容を確認した上で、区に落とし込んでいるというような形でございますので、基本的には合致するというような内容になってございます。

○たがた直昭委員 分かりました。

今回の策定に当たっては、令和8年度から令和12年度ということでありまして、主な変更点として、青切符、外国人、また小型モビリティ等々云々が恐らくメインの変更点になるかと思うのですが、これ裏を返せば、令和3年から令和7年まで、5年間のこの辺の分のやはり変更点とかあったかと思うのですが、この辺の検証とか、その辺の総括的なことというのは当然やっているといるのですが、どういう形で行われているのですか。

○交通対策担当部長 こちらにつきましては、毎年、年次ごとの評価といいますか、実施した内容について確認をさせていただいた上で、当委員会にも御報告をさせていただいております。

実は、昨年度の分について今整理が終わっておりまして、この次の算定中の委員会のところでは、令和7年度分のところの報告をさせていただくことになっております。そこも踏まえて、新しい計画に今反映をさせていっているところではございます。

○たがた直昭委員 分かりました。

時系列的に並べて、当然もう、これからのも大事ですが、やはり過去のこともきちっと総括をしながら、やはり策定に当たっていただきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

あと、もう1点なのですが、この策定に当たっては、足立区として地域交通公共計画とか、また自転車の活用推進計画というのがあるのですが、この辺との整合性というのはどうなっていますか。

- 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 資料のところの1ページ目のところにも、そうした位置づけとしては書かせていただいております。それで、当然同じように交通の関係の計画がほかにやっぱりあるわけですので、自転車の計画ですとかというものもございすので、あと地域公共交通計画もございすので、そういったところと併せて、進捗の状況につきましては先ほど申し上げましたように、年次の進捗状況の報告ということで、また次回、ちょうど委員会でも令和7年度分のところで見えたいのですが、ですけども、連携させながら、進めさせていただいておるところではございます。

○たがた直昭委員 恐らく分野別でやっているかと思うのですが、それもきちんと報告していただきたいと思いますので、よろしく願いしたいと思います。

あと1点、ちょっと日暮里・舎人ライナーの混雑緩和ということで、これ、るる他の委員もありましたけれども、このバスを活用した実証実験の結果ということでありまして、部長も御承知のとおり、我が党としても昨年の12月から始まりまして、一定の私の代表質問のときでも、一体どうなっているんだということで、今やっている最中ですよ。それで、3月終わってどうなんですかということで、今、分析の最中ですよ、結果を待つまでもう少し待ってくださいと、そういう形でいろいろ随時報告があったのですが、結論的には申込者は約半分の351名で、1日当たり平均37名、バスの運行経費総額で2,500万円、これは都と区の折半だと思うのですが、それで1人当たりに換算すると7,800円ということで、これは費用対効果に当然結果が出るのは分かっているかと思うのですが、改めて、この結論についてはいかがですか。

○交通対策担当部長 実は私的には、もう少し利用の方いらっしゃるかなという期待はございました。いろいろ周知もさせていただいたところではあつ

たのですが、やはり利用いただいた方からはいい御意見もいただいているけれども、一方でやっぱり、日暮里・舎人ライナーを利用されて毎日通勤されている方々としては、やっぱりバスで時間を掛けてというところまでの行動変容には至らなかったというところがあるので、これはやっぱりしっかり捉えて、この先どうやっていくかということは、引き続き、東京都ともしっかり協議をさせていただきたいと思います。

○たがた直昭委員 結果としてこういう結果が出た以上は、本当に、また次の対策を考えていただきたいと思うのですが、に、日暮里・舎人ライナーが平成20年度から開業いたしまして、もうそろそろ約20年弱たつということで、我々も混雑解消の中でも様々訴えてきた中で、例えば車両の予備、例えば15編成から20編成とか、また時間の間隔ですよ、5分から4分、4分から3分、3分半ぐらい、どんどんどんどん縮めて、それで混雑緩和をしながら、そしてまたシートもクロスシートからロングシートとか、この辺もすごい訴えてきましたし、今回バスの有効活用で言ってきましたけれども、それでもなかなかなかなかこういう結果になるということなのですけども、先ほども副区長の答弁がありましたけれども、改めてその辺はいかがですか。

○副区長 先ほど申し上げました具体的な項目、車両間隔を3分15秒程度から3分にする。それから、舎人公園からの始発をしていただきたい。それと、時差Bisの拡大は、2月だけちょっとやっているんです。そうではなくて、混む時間ぎりぎりのところまでやっていただくことによって、効果があるのではないかなというような点。

それと、新型車両をラッシュ時間に全て入れ込んでいただいて、混雑緩和を図る。こういったような内容で、何とか東京都の方が動いていただけるように要望書を出しますし、何とか実現、その中で幾つかの項目でも実現させていきたいと思っ

- 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。

ています。

○たがた直昭委員 もうできる限りの手は尽くしていただきたいと思いますので、これは要望させていただくのですが、今後の方針の中で、即効性のある対策ということで、先ほどから話があったのですが、私は逆に、これと同時に、この今後の方針の（２）利用促進についてというところなのですが、引き続き検討を進めてまいりますということなのですが、この利用促進についての後段３に書いてあるのですが、土曜日、休日の利用促進を目的にということで、利用促進イベントの検討を行っているというように書いてあります。

これ以前でも、読売新聞に日暮里・舎人ライナーは混雑率日本一かもしれないけれども、昼間の利用が全然ない。そうすると、このままでは日暮里・舎人ライナーは赤字として、もう本当に駄目になってくるというような新聞の報道があった。これは、東京都として真摯に受け止めて、ではどうしていくんだと。そうした場合は、日中の利用客、また土日の利用客を増やさなくてはいけない。そのためには、区と連携をしてやはりイベント等を行って、どんどん利用客を進めていかなければいけないのではないかという読売新聞のコメントがあったのですが、ここに開催時期として令和８年秋頃を予定しているということで書いてあるのですが、この辺について、もう少し詳細を聞かせていただきたいと思います。

○新たな交通担当課長 現在、今お話のとおり、日中の利用者が少ないとかというところの課題、混雑する一方、土日とか日中の利用が少ないというところがありまして、利用促進を地元区と協議してやっていくというところは、東京都が言っていました。

それを踏まえて、利用促進のイベントを企画してきているところなのですが、秋はスタンプラリーとありますが、デジタルスタンプラリー

という形のようなことを考えております。スポットも、区内の５か所ぐらいの場所を選定して行うということを考えておまして、そこで、秋というところは一応今は１０月とか、それぐらいをめどにしようというふうに考えているところになります。

○たがた直昭委員 やはり一番利用のイベントの中心となるのが、舎人公園だと思うんです、これ。これは当然、都立でありますので、やはり東京都でありますので、ここにはやはりすごいウェイト、力を入れて、足立区も当然協賛として乗っかるという形なのですが、やはり舎人公園で開催イベントをすることによって利用の促進を図ると思うのですが、その辺についてはいかがですか。

○新たな交通担当課長 日暮里・舎人ライナーの中でも、やはり目的地として、舎人公園というのは非常にいいところなのだというふうに思います。今回のデジタルスタンプラリーも、今ちょっと検討中ではありますが、舎人公園も１つのスポットにするような形で考えておりますので、今後の利用促進等に関しましても、舎人公園は是非活用するようなお話で進めていければと考えております。

○たがた直昭委員 分かりました。

千本桜の際は、２日間で大分利用客も多いということですので、その辺を加味しながらと同時に、最後、もう１点、区としてできることは、４月の終わりに高野スポーツパークがやはりオープンいたしまして、あそこは西新井大師西駅と同時に、これからなのですが、３施設連携で、やはり様々なイベントを今後やっていくということなのですが、やっぱり区としては都立舎人公園と同時に、恐らく部署は地域のちから推進部になるかと思うのですが、その辺の高野スポーツパークをうまく利用して、やはり利用促進を図るべきだと思うのですが、再度いか

- 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。

がですか。

○都市建設部長 今、たがた委員御指摘の件については、エリアデザインでもお話が出ておるところでございます。いずれにしても、利用促進策の一環になればいいと思いますので、積極的に取り組んでまいります。

○はたの昭彦委員 すみません、私も何点か。

まず初めに、第12次足立区の交通安全計画(案)についてなのですが、この計画(案)の15ページの第3章は、交通安全計画の目標と達成のための諸施策の中の目標①(基本目標)の中に、令和12年までに区内の24時間死者数を5人以下とするというふうにあるのですが、これ東京都の交通安全計画が24時間以内の死者数を何人以下ということだと思うのですが、この24時間以内というところは、どういう意味があるのかちょっと分からなかったのですが、それについてまず教えてください。

○交通対策担当部長 そうですね、失礼いたしました。24時間というのは、事故に起因してその際に、当事者というのですか、けがをされて亡くなる方が、24時間を過ぎてから亡くなった場合にはカウントされない状況でございます。その違いでございます。

○はたの昭彦委員 いや、ですから、そこにどういう意味があるのかなというのが、ちょっと分からなかったんです。年々医療が発達する中で、延命措置とか救急医療が発達していけば、24時間以内にもう亡くなる方というのは、だんだん減っていくものではないかなと。それとともに、この24時間以内ということで言うと、ほぼ即死状態のような方たちなわけです。

だけれども、交通事故というのは、その人にとって様々な影響があって、例えば頸椎損傷して半身不随とかとなれば、もう人生の上で大きな影響があるわけですよね。やっぱり、そういう意味では、確かに24時間以内死者5人とはあるのだけ

れども、やっぱり重症人身事故を減らしていくとか、なくしていくとかという具体的なやっぱりそういう目標も、私は必要なのではないかなと思ったのですが、それについてはいかがでしょうか。

○交通対策担当部長 はたの委員の御指摘のところもあれなのですが、今ちょっと警察とも一緒に整理をさせていただいて、こうした形になってきてございますので、その中では、区民向けにお話をさせていただく、あるいは広報していく中では、そういうちょっと分かりやすい表現であったりとか、目標ですか、そうしたものが取り入れられるようには少し工夫していけないとか検討していきたいと思います。

○はたの昭彦委員 この中見ると、やっぱり事故が多いのは、環状七号線とか国道4号線とか大きな主要道路に関して事故が多いというのが、表というか、地図みたいな色分けされているところであったのですが、その中で、交差点での人身事故の検証にはこんなものもあるけれども、歩車分離式の交差点とか信号機の導入というのがあるのだけれども、だけれども、実際に歩車分離式とか地方では結構あるのですが、交通が止まる時間が長いわけですから、渋滞を誘引する原因でもあるわけですね。

そうすると、こういう主要道路での歩車分離式の信号機の導入というのは、実際に警察として認めるのかなというのがすごく疑問だったのですが、それについて何か分かる★★。

○交通対策担当部長 やはり、それぞれの路線というか、道路において、当然車の交通量のこともあろうかとは思いますが、あと歩行者の数ということで、そうした状況で、その交差点ごとに検討されているというふうには認識しているところでございます。

○はたの昭彦委員 歩車分離式ということで、やっぱり歩行者と車を完全に分離するというのが、事故を防ぐ一番の効果的な施策だと思いますので、

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

それも交通量との関係もありますけれども、是非導入に向けて検討していただきたいと思います。

それと、この重点課題と主な取組の中で、小型モビリティの安全対策の推進ということで、今年からでしたか、小型モビリティが解禁になって、運転免許がなくても何か原付バイクみたいなのが運転できるようになったということで、私あのニュース見たときに、よくこんなこと警視庁が許可したなというふうに思ったのですけれども、実際に車を運転していて、今小型モビリティが道路を走ったり、歩道を走ったりするのだけれども、どういう小型モビリティが歩道走れて、車道では駄目とか、免許が必要とか免許が必要ではないとかというのは、私も普通免許を持っていて、もう20歳から持っているので、免許の更新の度に講習を受けていますけれども、実際にどういうふうな人たち、どうやったら利用できるのかとか。誰が利用できるのかとかというのが、よく分からないのです。

今、先ほどうちの小林委員の方も言ったけれども、歩道の中で自転車が走っていて、事故が多いという中で、小型モビリティも歩道を走れると言って、まして音がほとんど鳴らないわけです。それで、こう人の間をすり抜けていくような走り方を時々見かけるのですけれども、そういう中で、具体的なこの安全対策の推進というのは、どのように進めていこうと考えているのでしょうか。

○交通対策担当部長 小型モビリティで、電動キックボードが代表的なものかなとは思いますが、6キロ以下にして点滅させるような形にすれば、歩道も自転車通行可のところであれば通れるというような形がございます。

ただ、今少しずつ、千住の地区にはもう大分入ってきていたのですけれども、今、荒川を渡った北側の方にも、スポットが大分できてきております。これから、はたの委員おっしゃるような形で、

あちこちで見かけるような状況が出てくると思いますので、少し、先進的にやられているところの事例などを確認しながら、区としても、広報だったり周知だったりとかいうことでやらせていただければというふうに思います。

○はたの昭彦委員 今、ハローサイクルのシェアサイクルのスポットにもかなりだんだん増えてきていますけれども、あれは免許が必要なのか必要ではないのかもよく分からないで、どうやって利用するのか、乗っていいのだろうかというのもあるので、そういう利用方法も含めて、是非周知していただきたい、広めていただきたいと思います。

それと、日暮里・舎人ライナーの混雑緩和の取組ということで、今回報告出ましたけれども、これ費用対効果の面で本格導入をしないというようなことで出されていましたが、そもそも直通バスの利用については、もう導入する前から、江北駅しか利用できないとか、定期券持っている人しか利用できないということと言うと、特定の限られた人しか利用できないのだから、そんな利用伸びるわけじゃないかというような指摘をしていたわけですが、正にそのとおりの結果だったなというふうに、私は感じました。

やっぱり何と言っても、先ほどから出ておりますけれども、混雑緩和を、まず何としても最優先でやっていかなくては行けないと、5年連続で日本一という不名誉な新聞報道も大きくされたわけですから、そういう中で、ちょっと確認したいのですけれども、この日暮里・舎人ライナーの車両形式、タイヤというのはたしかゴムタイヤで、ゆりかもめと一緒にということですよ。

何か、先日ちょっとニュースを見ていたら、ゆりかもめが止まってしまったというようなニュースがあって、それは何かイベントがあって、ゆりかもめに乗る人が非常に多かったために、鉄道の車輪と違って、ゴムタイヤなので荷重制限があって、その荷重をオーバーしてしまったので止ま

- 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。

ってしまったというようなニュースがあったのですけれども、そういう情報はつかんでいますか。そういった日暮里・舎人ライナーでも、そういうことがあり得るのか、まず確認というか、お聞きしたいのですけれども。

○新たな交通担当課長 すみません、ゆりかもめが止まったこととか、ゴムタイヤでどれぐらい荷重に耐えられるかということまではちょっと把握はしておりませんが、ちょっとそこは確認していきたいと考えております。

○はたの昭彦委員 私、このニュース見たときに、随分前ですけれども、けたが重さに耐え切れないというような議論が議会の中であったけれども、それはけたが重さに耐え切れないのではなくて、車両が重さに耐え切れないのかなというふうに、このニュースを見たときに、それはちょっと感じたのですけれども、そういう中で、やっぱり根本的には車両を5両か6両増やしていくという、根本的な対策が必要なわけけれども、先ほど、これは10年20年というお話があって、その中で、先ほど白石委員の方から、TXは2年後から延伸が入ったではないかというお話があったのだけれども、たしか私の認識では、日暮里・舎人ライナーは将来の沿線開発を想定をして、初めから8両編成が止まれるような設計になっていたはずだと思うんです。

だから、たしか浅草駅のホームかなんかは、既にもうできたときから8両編成が止まれるぐらい長さがあって、6両から先は格子があって行けなかったというような構造になっていた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 TXの方ですね。八潮の駅は、もともと8両編成が止まれるような状況になってございました。

○都市建設部長 はたの委員御指摘のように、もともと8両化できるように、ホームには準備設備があります。現在進行形で、2030年前半には8

両化できるように工事を進めていると聞いております。

○はたの昭彦委員 それを考えると、何でこんなことを言ったかということ、当初日暮里・舎人ライナーも6両とか7両編成で計画をしていたのが、当時の石原都政が、そんな日暮里・舎人ライナーの沿線は人口が増えないだろうからということで5両編成にしたということと言うと、本当に東京都の将来見通しが甘過ぎたんだということが言えるのだと思います。

そういう中で、やはり根本的な解決については車両を長くできるような開発というか、もう工事が必要なわけけれども、先ほど言ったように、当面の政策としては、やはり混雑している時間というのは、本当に1時間、1時間半という短い時間なので、やっぱりどうその乗降客を分散化していくかということが一番現実性があるって、把握できる対策ではないかなと思うのですけれども、確かに東京都がやった時差Bis対策については期間短かったし、やっぱり年間通してやる必要があると思うし、先ほどから出ているように、どう利用者が、自分のポイントではなくて、どういうメリットがあれば、通勤時間ずらして乗っていただけるのかということを、東京都とも話し合いながら、ただポイントを増やせばいいという話ではないですし、私たちいろいろところで調査するに当たって、例えば定期券でも、朝の混雑時間以外にしか乗れない定期みたいなのがあって、そうすると割引になるとか、やっぱりそういうことも含めた全国の先進事例とかを研究しながら、乗降客の分散化を何としても図っていただきたいのですけれども、どうでしょうか。

○新たな交通担当課長 時差Bisキャンペーン、今やっているものの効果を確認するということもありますし、ほかの鉄道路線で行われているいろいろな方法のオフピークの取組がございますので、そういったところを参考にしながら、東京都

- 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。

と協議してまいります。

○はたの昭彦委員 最後ですけれども、新たな交通の導入サポート制度についてなのですが、先日ちょっとお話を聞いたときに、今取り組んでいない地域について、これから入って行って、町会・自治会なんかに説明をしていくというようなお話をちょっと聞いたのですが、実際に何件かやられたみたいなのですが、その結果というか反応はどうだったのかなというのを、話せる範囲で構いませんけれども、教えていただければと思います。

○新たな交通担当課長 現在、地域内交通導入サポート制度、こういった制度がありますよということをお紹介に上がったりはしております。

神明の町会・自治会の会長会の方に伺って、制度の御説明をしたりですとか、そういったことは進めております。今のところ、その中であまり御意見等はいただいている状態ではあるのですが、また個別にお話を伺いに行ったりとか、そういう形で進めていきたいと考えております。

○はたの昭彦委員 それで今、花畑とか千住とかで本当に、地域の皆さんが頑張っている新しい交通を、何とか実践してやっていくということでやられているのだけれども、ただ、いろいろな施策があるのだけれども、総論賛成・各論反対というのがあって、確かに新たな交通欲しいけれども、そういう欲しいと思う方は、やっぱり交通弱者なわけですよね。そういう人たちが負担なく、そういう地域の交通ができていく仕組みが、最終的にやっぱりできていかないとはいえないと思うのです。今、頑張られている地域の中心で、頑張られている方たちも、今後いつまで続けられるかという問題もあるわけですよね。

そういうときにも、交通がやっぱり維持できて、続いていくという仕組みというのが、何よりも求められている。そういう中で、区の役割というのは改めて問われるし、大きくなるのではないかと

思うのですけれども、それについての認識いかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 地域内交通導入サポート制度は、令和6年にできてから、今先進的に進めている2地区あって、いろいろ今まで協議の中で分かってきたことですか、経験値も、区の方も出てきたところだと思っています。

今後、ほかの地区ですとか、引き続き今の地区が続けていくというために、どういう制度がいいのかというところは、引き続き運用の内容とか、区と協議会の役割分担とかそういったところも踏まえながら、見直しをしていかなければならないと思っております。

○はたの昭彦委員 質問の答えになるのだけれども、いわゆるこういった新たな交通が、地域内の交通を維持していくためにも、今後、更に足立区の役割が大きくなるのではないですかということについては、どうなんですか。

○交通対策担当部長 例えば地方、私たちも視察させていただいたところもございますけれども、そういったところではやっぱり自治体が、主に担って交通について進めていて、年に1回とか2回とか、協議会みたいな形の意見を聞いているというような状況で取り組まれておりました。

それで何が正しいのかというのは、いろいろあるかと思います。まず開始時期には、いろいろな御意見を伺いながら進めていく必要が当然あるかと思いますが、そこから先、持続させていくためにどういうふうに進めていくかというのは、先ほどちょっと担当課長もお話ししましたけれども、今後も検討を進めさせていただきたいと思っております。

○富田けんたろう委員 私の趣味みたいなものが、先ほど隣の杉本委員の方から披露されてしまいましたけれども、マイルと言えど飛行機ですけれども、私基本的には乗り物全般が好きなので、なので、議員生活4年目ですけれども、初めてこ

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

の総合交通の委員に入れて、すごく光栄だなと思っているわけなのですが、それを踏まえてでも、日暮里・舎人ライナーの話になりますけれども、このT o K o P oの時差B i sキャンペーンというのは、今回のキャンペーンの内容、レベル感では、やはりそのモチベーションを刺激する内容ではないかなと。100ポイントでしたかなというふうに、マイルの専門家と言われてしまったので、あえて評論するとそうかなと思いました。

これから時差B i sの拡大を、先ほど副区長から、要望していくという話がありました。ただ、何でしょう。こういったキャンペーンを、要は展開をする、計画をしていくというのは東京都がやっているわけだと思うのですが、そもそもやっぱり、このキャンペーンのスキームをつくっていくという段階から、区側もそこに話合いのテーブルにジョインを今実際されている、そんなような状況なのではないでしょうか。

○副区長 前から、口頭ではさっき私が言ったような内容で、何とか検討してもらいたいというお話をしている段階で、今後改めて、今早急に区長名で出すというお話をさせていただきました。ですから、具体的に現段階で、こういう仕組みはどうという話はまだしておりません。

ただ、今2月だけで、しかも時間も相当早い時間だけなので、もっと混雑時間に合わせるぎりぎりのところまでやってもらえませんかという話しています。

○富田けんたろう委員 分かりました。

今の時差B i sキャンペーンに関する区側の要望というのは、是非それはやっていただきたいと思うのですが、今後、日暮里・舎人ライナーに関していろいろなキャンペーン、例えば、東京都もやっていくかと思うのですが、そのキャンペーンをつくっていくというその段階のところから、やっぱり区側にヒアリングをしていたとか、区側もその話合いのテーブルに入って

いくということを是非要望していただきたいと思うのですが、どうでしょう。

○副区長 今回のポイントが、交通局のポイントなので、例えば東京アプリですとか、P a y P a yですとか、そういったことへの連携も考えられると思うのです。そういった形で、区の方からも要望させていただきたいと思います。

○富田けんたろう委員 是非、副区長の今のアイデアを、素案の段階から、やっぱりきちんとやっていただきたいなと思いました。

あと、9月の頭に要望書を持っていくという話だったと今、先ほどの副区長の答弁ありましたが、それ今後のE Vバス話にもつながっていくのですが、であればちょっと、報告事項というところに今回、9月の頭に持っていくと。それで、更に議会側にも、できればバックアップしてほしいというのであれば、今回報告事項にちょっとそれも入れるべきだったのではないかなと思うのですが、その辺りはどうなのでしょう。

○副区長 すみません、具体的に御相談できなくて申し訳ありませんでした。

私ども、バス実験の一応結果を見て判断しようと思っていたので、今の★★でありましたけれども、やっぱり速やかに提出して、対策を講じる必要があるということで、私すみません、先ほど口頭で申し上げさせていただきました。急で申し訳ありませんでしたけれども、できれば議会の方の御協力もお願いできればと思います。

○富田けんたろう委員 ちなみに議会の方の御協力というのは、9月のもし頭であれば、もう委員会もないわけですし、こういった形で御協力をいただきたいというふうに考えていらっしゃるのか、そこをちょっともう少し具体的に教えてください。

○区議会事務局長 また、議会の皆様と御議論をしていきたいと思いますが、前回平成二十何年のときには議決をして、意見書を出しております。議

- 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。

会で一番格式高く、あるいは議決で意見書を出すのだと。だから、動きは別になるのかなと思っております。その上で要望書という形でも、それはいろいろありますので、どういう方法を取って、どのタイミングでというのは、議会の皆様と議論していくところかなとちょっと思っております。

○富田けんたろう委員 分かりました。

そうなってくると、次の本会議、9月の半ば以降になってくるかと思うので、執行機関の皆さんとは、タイミングがちょっと少しずれてくるというようなことなのですか。

○副区長 そこも含めて、一緒にお出しするのがいいのか、ばらばらの方がいいのか、要望書という形がいいのか、あるいは議決していただくのがいいのかということも、ちょっと事務局の方とも相談させていただきたいと思います。

○富田けんたろう委員 分かりました。よろしくお願いします。

あとE Vバスのところに関しては、情報提供基準の徹底という形で、このような形でちゃんと報告を今回いただいたということで感謝をしているのですが、今回明記された基準のところを見ると、これ自体は昨年12月に作成をされていたということにもかかわらず、今回の大腿骨骨折に関するこの事故については、4月まで報告をいただけなかったという認識で、ちょっと改めて確認ですが、そういう認識でよろしいのでしょうか。

○交通対策担当部長 富田委員、おっしゃるとおりでございます。

○富田けんたろう委員 であれば、もう少しこの基準がちゃんと運用されるような体制づくりというのを、これは要望をして終わります。

それから、「花畑ぐるりん」のところ、先ほど長井委員の方から、利用者が今増えているという中で、利用者の声というのを、区としてもこれ把握されているのですかという質問があったかと

思います。そこで、担当課長さらっと、いや把握はしていないという答弁されましたけれども、協議会の方もわざわざ傍聴に来られている中で、利用者の声を把握していないという答弁はちょっと不誠実かなと思ったのですが、その辺りは実際どうなのですか。

○新たな交通担当課長 申し訳ございませんでした。

直接の利用者の声を、区が確認させていただいてお聞きするということはまだできていない状態でございます。ただ、協議会の皆さんは、意見交流会とか、そういった場で、地元の方から御意見を聞いたりとかというのはされていらっしゃると思うので、今後、区の方でもしっかり調べていく必要があると思いますので、利用者さんへの感想といいますか、そういったところの調査も企画していきたいと考えております。

○富田けんたろう委員 分かりました。そこは、是非よろしくお願いします。これ「チョイソコ×せんじゅ」の方も同じだと思いますので、是非よろしくお願いします。

それで、「チョイソコ×せんじゅ」に移りますが、登録者の約76%ですか、747名が一度も利用していないという非アクティブな層になっているわけですが、今回の資料には、この利用者の年代しか示されていないのです。実際、一度も利用していない層が、年代で言ったらどれくらいなのかとか、年齢とか、その辺りの情報というのはどうなのでしょう、区で把握されているのでしょうか。

○新たな交通担当課長 ちょっと今、手元に資料があるわけではないのですが、登録者の方の年代というのは分かりますので、確認を取ることができます。

○富田けんたろう委員 確認が取ることができますというのは、もちろんそうですし、そうでなくては困るのですが、その確認をしてきちんと分析をした上で、今回その無料券の配

- 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。

布をされているという、そういうことなのですよ
ね。

○新たな交通担当課長 今回の無料券に関しましては、ちょっと年代とかというところまでは考慮していないのですけれども、今まで一度も使っていない方を、何とか1回利用していただいて利便性を確認していただくというか、そういった意味で3枚ありますと、大体往復使って、もう1回ぐらい往路で使うような形にもなると思いますので、そのまま継続して使っていただくことを意図しながら、こういった施策を取らせていただいたというところになります。

○富田けんたろう委員 では、登録したけれども使っていない層という方々は何で使っていないのかと、そこの方の区の認識、分析はどのようなのでしょうか。

○交通対策担当部長 そうですね、数字的にちょっと内容を、アンケート等で答えていただいているところもあったかと思うのですけれども、整理ができていなかったと思います。やっぱり御意見伺う中では、最初週2日から始まって、週3日になって、今回やっと週5日になったというような状況でもございますので、そこでやっぱり毎日使えるという状況で、先ほどの登録者が増えたことであったりとか、このところの利用が伸びていることも、やはりその辺りに出ているのかなという、ちょっと感覚でございますけれども、感じているところではございます。

○富田けんたろう委員 確かに担当部長おっしゃるとおりで、根本的な要因というのが予約の手間だったり、あるいは運行時間が合わないとか、そういったところにあるかもしれないので、この無料券の配布というのが、根本的な原因にどれだけこれリーチできているのかというのは、検証が必要かなというふうに思いました。

時間もあれですけれども、26ページのグラフ
という表には、20代から50代のいわゆる現

役世代の利用率というのが少し上がりましたという報告があるのですが、区としてはこの層を上げたいのか、あるいは60代以降の利用率を上げたいのか、このあたりはどうなのでしょう。

○新たな交通担当課長 どこの層を上げたいというよりは、全体としての利用を上げたいというところがありますが、実際高齢の方だけではなくて、若い方が使われているというところは、今後の利用促進にも生かせるのではないかというふうに考えております。

○富田けんたろう委員 そうなってくると、やっぱり20代から50代、現役世代の皆さんが実際に使っていくということであれば、そこも底上げしていかなければいけないという認識があるのであれば、やはり土日が使えなくて、平日も午後4時までという時間の中では、さすがに使いたくても使えないと思うのです。

私も常東地区に住んでいて登録しているので、無料券頂きましたけれども、使いたくてもやっぱり使えないです。この時間にいなければ。と思いますし、そもそもあとちょっとこれ残念だったというか、では、お試して1回乗ってみようと思って、どこへ乗れるのかなと思って、何か地図でも付いているのかなと思ったら、何も地図も付いていなくてびっくりしたのですけれども、なので夕方以降、要は回せない理由というのは何なのか、改めてそこちょっと確認をしたいのと、あとそれから、ほかの自治体でもこのチョイスシリーズは多分展開されていると思うのですが、夕方以降走っている自治体というのは、あったりするのでしょうか。

○交通対策担当部長 タクシー事業者に、今3社で協力をいただいているという状況でございます。

まず、スタートの段階でもいろいろ協議をしていた中でも、1社ではなかなか難しいということ
で3社でやって、それは何かと言ったら、運転手さんの問題なのです。事業者としては、夜の時間

- 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。

帯は都心の方にやっぱり車を振り向けたいという
ような事情がございました。そういった中で協力
いただいているので、まずは、午後3時までだっ
たというところがございます。そこを利用がだん
だん進んできているということで、午後4時まで
増やしてきているところではございます。

また、地方では、夜間に塾の送迎をしたりとか、
そういった部分でチョイソコが動いているところ
もございます。

○富田けんたろう委員 分かりました。

私はこの前、代表質問で、レシートd e 商品券
事業が物価高対策なのか、それとも消費喚起策か
どっちなんですかという質問をしましたけれども、
やはりこの事業もそうで、事業のやっぱり目的や
ターゲットというのを、もう少しやっぱり絞って
いく必要があるのかなと思いました。少なくとも、
全世代的に底上げしたいんですと言いながらも、
この平日午後4時までで土日使えない状況では、
20代から50代というのは多分これ以上上がら
ないと思いますし、このあたりをもう少しブラッ
シュアップする必要あるかなと思いますけれども、
最後にそこだけ、区の認識をお願いします。

○交通対策担当部長 少しちょっと誤解があったか
もしれないのですが、移動に不便を感じて
いらっしゃる方々が利用できるようにというのが、
まず主な目的でございます。ですので、若い方で
自転車で移動できる方は、自転車で移動してい
ただきたいところでもございます。

そうした中で、その地域の中の交通課題が1つ
解決できるということを目指しておるところで
ございますので、そういう意味合いでもしっかり進
めてまいりたいというふうに考えております。

○川村みこと委員 時間もありますので、少しにし
たいと思いますけれども、「チョイソコ×せんじ
ゅ」のお話を確認させていただきたいと思います。

私、ちょっと深く考えたことがなかったのです
けれども、この26ページに書いてあるところで、

これどうだったのかなと思って確認させていただ
きたいのですが、利用者の年代別のところで、運
転士さんからは、子どもの急な発熱で小児科に通
われた方もいたというような記載がありまして、
これ、そもそも複数人乗り合っていくものではす
けれども、この体調不良児も乗っていいという認
識でよろしかったでしょうか。

○交通対策担当部長 保護者と一緒でということ
です、今の段階で駄目というルールにはしてい
ません。

○川村みこと委員 なるほど、分かりました。

これから、どんどん利用者増えてほしいという
ふうに思っていますけれども、何かそうすると、
逆に高齢の方は御心配になる方もいらっしゃる
のではないかなというふうに思いまして、私の理
解では、もう当たり前のように、体調不良児はも
う自分たちだけしか乗らないタクシーを使って、定
期的な通院のお子さんでもあると思いますけれど
も、そういった通院のときは別に使ってもらって
もいいのかなと思っていたのですけれども、こう
いった話があったので、御高齢の方は電車とかに
比べて車両も小さいですから、心配になる方も
いらっしゃるのではないかなというふうに思いま
したので、是非そこは、ここで結論とかそんな変
えてくれとかは言いませんけれども、他自治体の
動向も、是非確認していただければいいのかな
というふうに思いました。

そして、チョイソコの利用促進策として、無料
お試し券を配布したところについて、これ
ちょっと確認なのですが、この無料券を配
布して利用した場合の区負担目標額の扱いはど
うになりますでしょうか。

○新たな交通担当課長 無料の券を利用してい
た場合には、200円を払いませんので、その
分の運賃収入は減るということになります。1時
間当たりの車の使用料の運賃の経費から、運賃
収入を差し引いて、利用者で割るというふうになる

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

のですけども、その利用者で割るときの利用者には含めていて、運賃収入の方からは、無料ですのでカウントしないというような扱いをさせていただいています。

○川村みこと委員 となると、この無料券を使って乗る人が多くなった場合は、目標額に到達するのが少し厳しくなることもある。

○新たな交通担当課長 利用者の数が増えれば、その分の分母が増えるということになるので、運賃収入が200円分無料券で少なくなったとしても、必ずしも目標から遠ざかってしまうということにはならないかと思えます。

○川村みこと委員 なるほど、分かりました。何か、ちょっとすっきりしない感じがあるのですが、実は花畑のほうの交流会、毎月協議会の皆さん開催していただいていますけれども、花畑の方でも、この機会にそろそろまた無料券の配布をやってはどうかというのが、参加された区民の方からも御意見が出ておりました。

そんな中で、無料券で乗る方が増えれば、負担額の問題もあるから難しいところもあるしというふうなお話も出ていて、そのあたりの説明を多分明確にしていって方がいかなというふうに思っておりますし、扱いについても、不利のないようにやっていただきたいというふうには思っております。

それから、この「チョイソコ×せんじゅ」の方、7月17日に登録済みの方に配布したということですけども、これ発送はいつぐらいにされたのでしょうか。

○新たな交通担当課長 8月の初旬だったと思います。ちょっと正確な日にちが分からないのですが、8月に入ってすぐというところになります。

○川村みこと委員 では、もう3週間ぐらいたったというところだと思います。集計結果は、きっと委員会で御報告されるのでしょうかけれども、この3週間ぐらい、どうなのでしょう。声としては

増えている印象なのでしょうか。区の認識としては。

○新たな交通担当課長 現状、1日当たり25人ぐらいの利用がチョイソコであるわけなのですが、日によっては、30人ぐらいにいく日もあるような状態です。

無料券につきましては、8月6日ぐらいから使用されているというのは分かっておりまして、大体1日当たり10枚ぐらい、使われているという状況です。

○川村みこと委員 分かりました。

私の想像よりは、多く使っていただいているのだなというふうに思いました。それがいい方向に行っているのだらうと、今3週間の経過で思いますので、最終的には報告を待ちたいのですけれども、是非花畑の方でもまたやっていただきたいなというふうに思っておりますけれども、花畑の方では、直近期日前投票所で配布するというふうな取組もあったかと思うのですが、なかなか期日前投票所の配布では、来る方のエリアも広くて難しい点もあったというふうに聞いております。

「チョイソコ×せんじゅ」と同じ仕組みで無料券を送付していくというのも難しいでしょうから、花畑の方では今後協議会の皆さんの御意見もありますけれども、区としてはどのように新たな利用者を獲得していく方針なのか、お聞かせいただきたいと思えます。

○新たな交通担当課長 以前も、ちょっと少し利用促進の話が出た中で、やっぱり利用が多い目的地ですとか、そういったところで利用のPRをしていくというのは、すごく大切だなと思っております。

無料の巻につきましては、お話のとおり期日前投票所で、以前協議会の方が皆さんでお配りいただいたというところがあると思いますので、今後、どういう形でそういった取組ができるのか、先ほどの費用と利用者の数とかそういったところもき

- 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。

ちゃんと説明しながら、協議会の皆さんと、どういう形ができるかお話ししていきたいと思います。

○川村みこと委員 分かりました。

先ほど、小林委員からお話出ておりましたが、「花畑ぐるりん」のテーマソングで、地域のお祭りで盆踊りを踊られていました。私も踊りましたが、すごく多くの方が踊られていました。そういったところで、そのときは本当に、花畑地域に走っているこの交通のテーマソングつくられたので、皆さんで踊りましょうみたいな声掛けがされていて、多分知らない方もすごい注目されていらっしまったなというふうな印象です。そういったよい機会は幾つかあるかと思うので、是非区の方でも機会を捉えていただきたいというふうに思っております。

そして、最後に、これは長井委員からも出ましたので、要望とさせていただきますと思いますけれども、土曜日の運行についての御意見が、交流会でも本当毎度毎度出ているなというふうに感じております。この実証実験の期間、これ9月末まで延ばせるようにというふうなお話が今回出ておりますけれども、でも少しでも早く利便性が高くなった方がいいというふうに思いますので、是非少しでも早く土曜運行を実現できるようにお願いしたいと思いますので、これは要望させていただきます。

————— ◇ —————

○岡田将和委員長 次に、その他に移ります。

何かございますか。

○長井まさのり委員 すみません、時間もあれですので1点だけなのですが、自動運転バスの実証実験、この冬から開始予定ということで、今地域にも説明に伺っているところかと思います。また、地元の町会であったり地域の方から愛称名を、実証実験、また今後の本格運行に向けて、愛

称名を区民から公募をして付けていったらどうか、そうした要望もございますけれども、それについてはいかがでしょうか。

○新たな交通担当課長 自動運転バス、テスト運行とかしていくに当たりまして、やはり皆さんに広く認知していただいたり、認識していただいたりする必要があるとは思っております。

今後、試走とかそういったものを進める中で、愛称についても広く認知していただく方法の1つとして、どうしていくのがよいのかというところは、検討させていただきたいと思います。

○長井まさのり委員 分かりました。

足タクであったり、「花畑ぐるりん」であったり、またブンブン号とかございますけれども、そうした区民に親しまれる名称をしっかりと地域から公募していただいて、また、今後そのラッピングなども活用しながら進めて、前向きに検討していただきたいと思いますけれども、担当部長いかがでしょうか。

○交通対策担当部長 長井委員から今御指摘いただきまして、私どもとしても、しっかりと地域の皆さん、あるいは区内の皆さんに周知していくような形を進めたいと思います。

やっぱり愛称というのは、非常にいいのかなというふうにも思っておりますので、そこは地域の方ともちょっと協議をさせていただきながら、検討させていただきたいというふうに思います。

○岡田将和委員長 他にございますか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○岡田将和委員長 質疑なしと認めます。

それでは、委員の皆様、私から2点申し上げます。

1点目は、先日7月30日に開催されました地下鉄建設促進国協議会の総会についての御報告でございます。

本委員会を代表して、小林副委員長と富田副委員長とともに葛飾区議会へ伺ってまいりました。

- 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。

足立区として、今年の1月25日に、地下鉄8号線整備促進大会が行われたこと、コロナ禍でしばらく中止になっておりましたので、足立区独自の機運醸成を行ったことを御報告してまいりました。

江東区から、来年の国交省の答申を踏まえ、地下鉄8号線11号線の要望を国へ移行という前向きなお話が出ておりました。また、動きがありましたら皆様に御報告差し上げたいと思います。

続いて、2点目でございます。

今年度冬から始まる、自動運転バスについて本委員会における議論を更に深めるため、正副委員長において協議したところ、視察を行ってはどうかとの意見がございました。

つきましては、11月9日に、長野県塩尻市で運行されている自動運転バスについて視察を行いたいと思います。

御異議ありませんか。

○はたの昭彦委員 これ常任委員会視察ではなくて、特別委員会の視察で、これまでの経過、他の委員会の経過を見ると、やっぱり区内ですとか都内ということでやっていただけたわけですが、これ実際に、今塩尻市まで恐らく日帰りだと思うのですが、費用的にはどのくらい掛かるのでしょうか。

○区議会事務局次長 費用については、まだ算出してございませんので、急ぎ算出して御報告させていただきます。

○はたの昭彦委員 恐らく新幹線利用して、行ってくる、帰ってくるわけですから、公用车を使ってその辺を回るみたいな金額ではないわけです。それで、実際に、もう既に足立の自動運転バス運行計画ができていて、もうこの冬から実証実験して走り始めるという中で、そこまで計画が進んでいく中で、更にこの議論を深めるためにということで他の、例えば葛飾区とか北区でやっているのなら、それはどんなものかなと見に行くぐらいはいいかもしれないけれども、新幹線使ってまで、長

野県まで行く視察をやる意義が、まして、それだけ恐らくかなりの金額も掛かると思うのですけれども、そこまでの意義というか、必要性があるのかなというふうには私は思います。どうでしょうか。

○岡田将和委員長 御意見ありがとうございます。

小林副委員長からお話伺っているかと思いますが、当初、茨城県の境町で行っている自動運転バスに見に行こうというお話がありまして、実は6月にフランス製の自動運転バスが休止になってしまったということで、長野県塩尻市というお話が出てまいりました。やはり、机上の空論ではなく、現場を見てしっかり区民のために視察に行こうというお話が出ておりまして、今回、行こうという話になりましたが…。

○はたの昭彦委員 机上の空論と言うけれども、たしか去年か、建設委員会の視察で岐阜県に行って、岐阜県の自動運転バス視察をしているわけです。各会派の議員が参加をして見てきているわけですから、そういう中で、こういう状況だったよと、こういう問題点があるのではないかなというのは、会派の中でその意見を聞きながらやれば、できる話ではないのか。

これが、足立区の自動運転バスの交通計画がなくて、今後、計画を進めるに当たって、どういふのが必要かなということで、何も決まっていないう状況で今後計画をしてやろうねという話だったらまだ理解できるのですが、既に数か月後には走り始めるという中で、もう計画も全部できていた、バス停も何個というのができてい中で、だから、実際には今回足立区で実証実験やって動き始める中で、それを我々が見て、こういう問題があるのではないかとということで議論を進めるべきではないかと私は思うので、長野県の塩尻市までわざわざ日帰りでお金を使って、税金を使っていくべきではないという意見は、申し上げさせていただきます。

○杉本ゆう委員 はたの委員、そういう御意見なの

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

ですけれども、実際もう塩尻市の方で走っているのが、今回足立区が使うのと同じミニバスの2.0という同じ車両です。

実際に、今度実証実験しますけれども、実証実験始まってから、どういう問題が起きるのか、後手後手になりますので、実際に走っているところで現状今どういう課題があるかといったところ、そういった現状も既に現場で走っているものを見て、その上で計画、今これから実証実験するわけですが、実証実験、よりよくなるためにはやっぱり現物見たほうがいいのではないかなと。遠いとおっしゃるのですけれども、我々結構近場の区に行くのも、観光バス借り上げていったら、今観光バス借りても予算的には大差ないですというか、距離のちょっと時間がかかるのは確かなのですけれども、予算の面、その点はどう考えるか個人によって違うと思うのですけれども。

これが、沖縄まで行きましょうとかそういう話だったら、あれなんですけれども、1万円するかしないかでできるようなところだったら、バスみんなでこの人数借りれば、今10万、それからすると1人1万円ぐらい掛かるようなところがあるので、そこまではいいのかなという気は個人的にはしていますけれども、私としては是非現場見に行きたいなと思っています。

○富田けんたろう委員 恐らく確認ですが、今、要は自動運転バスがきちんと動いている自治体というのが、割とこの関東近辺にはあまり現時点ではないと、そういう認識でよろしいでしょうか。

私の認識だと、私もちょうど8月の頭ですか、ちょっと若手の議員の集まりで、四日市の方に行ったのですが、四日市ではちょうどその8月の頭から始まったばかりで、本当に、見てすぐく勉強になったのですが、やっぱり話を聞いていると西の方に、西の方というか、少し関東とは違うところでやっているところが多いのかなと思うの

ですが、実際どうなのでしょう。

○副区長 私、3か所行っているのですけれども、岐阜と、それから八王子と境町と行って、実際に乗りました。実際に、その3か所は、やり方似ていますけれども、やっぱり違うんです。車両によっても。今回境町が休止になりましたけれども、ここで言うのもあれですが、境町の車両は物すごい古い車両なんです。

ですから、レベル4まで行けない車両なんです。そういった意味で、どういう車両がどういう形で運行しているか、それがレベル4に目指しているのかどうかということを実際に見るということは、非常に重要だと思っています。

それで、この近郊では東京都が事故を起こしていますので、ちょっと実際に走っているところは、あんまり近くではないのかなというふうには思っています。

○岡田将和委員長 よろしいでしょうか。

それでは、自動運転バスについて視察を行いたいと思いますので、さよう決定いたしました。

視察の詳細につきましては、正副委員長に御一任いただき、後日、各委員宛てに通知することといたしますので、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。ありがとうございました。

午後零時24分閉会