

令和8年3月18日

足立区議会議長 ただ太郎 様

足立区議会議員 5 番 小林 ともよ 印

文 書 質 問 書

会議規則第60条の2第2項の規定に基づき、次のとおり文書質問書を提出します。

記

テ ー マ 及 び 質 問 項 目

1. 安心して自転車移動できる足立区を目指して

2026年4月1日より、日本では自転車の交通違反に対して「青切符(交通反則通告制度)」が導入される。これは、16歳以上の自転車利用者が対象となり、一定の軽微な違反行為に対して反則金を科す制度で、反則金を納付することで刑事手続きに移行せず、前科が付かない仕組みとなっている。

指導取締りは、事故や違反が多いなどのエリアで、事故が多い朝の通勤・通学時間帯や、日没前後の薄暗い時間帯を中心に重点的に実施されるとされている。警察では、自転車の交通ルールを理解し、自転車を安全・安心に利用してもらうため、幼児、小学生、中学生、高校生、成人、高齢者といったライフステージごとに、官民が連携して交通安全教育を充実することとしている。自転車の交通ルールを学び確認することは大事だが、自転車が安心して走行できる環境を担保しなければ安全性は確保できない。

足立区では「脱炭素化に向けた自動車から自転車への利用転換による環境面での効果のほか、経済や社会面など様々な視点からSDGs達成に向けた自転車関連施策を展開し、持続可能な都市づくりを進めるため、令和6年7月「足立区自転車活用推進計画」も作成し、自転車利用を促進していくことを方針としている。坂道がほとんどない足立区では交通手段として自転車を利用する区民の割合は22.9%で東京都平均の13.1%と比較しても高くなっており、区は令和10年度には自転車利用率 24%、令和15年には25%にまで引き上げることを目標としている。しかし、区内にある自転車専用通行帯や自転車ナビマークが設置されている道路でさえ、安全な自転車の走行空間になっているとは言い切れず、自転車ネットワークの構築は十分にされていない。

また、区内には都立と私立合わせて11校の高校があり、圧倒的多数の高校生は自転車通学だが、取り締まりの対象となることを懸念している。またバスの運転手不足によるバスの減便・廃止がさらに進めば、自転車利用者も増えることが予想され、さらに自転車、歩行者、自動車、それぞれの安全空間の確保

## 5番 小林 ともよ

### テーマ及び質問項目

は重要性を増す。自転車が安全に走行できる環境は歩行者や自動車にとっても安全な道になる。早急に整備することが必要と考える。

(1) 栃木県宇都宮市は足立区と同様に比較的平坦な地形で通勤・通学の移動手段として自転車が多く利用されてきた。そこで市は、自転車を都市交通の重要な手段として位置づけ、「自転車のまち宇都宮」として都市ブランド化し、「自転車のまち推進計画」を策定し政策を体系化した。計画は「安全」「快適」「楽しく」「健康・環境」「つながる」の5つの理念をもとに作成されている。

自転車専用道路の整備は① 駅と市街地を結ぶ幹線道路(通勤・通学の自転車利用が多い)② 学校・公共施設へ向かう道路(中高生の通学利用が多い)③ 交通量が多く事故リスクが高い道路(車道走行を安全にするため)④自転車ネットワークの骨格になる道路の順に優先度をつけてすすめている。足立区でも同様に駅周辺や幹線道路を優先して整備が進められ、環状七号線(以下、環七)にも自転車ナビマークはある。しかし、自転車利用者にとって、環七のスピードを出して走る自動車と一緒に安心して走行することができず、実態に伴っていない。そのため、多くの自転車利用者は環七沿いの狭い歩道を通行している。朝の通学時間帯は高校生の自転車が途切れなく歩道を走り、歩道はバス停へ向かう歩行者、自転車の往来で非常に危険な状態になっている。区民からは「高校生の自転車が早くて危ない」と聞くことがある。学校への通学に利用されている路線とその周辺を重点的に調査し、現在使われている路線が危険な路線であれば、代替となる路線を示すなど自転車走行環境を改善すべきと思うがどうか。

(2) 「世界に学ぶ自転車都市の作り方」(学芸出版)には一方通行の道路で車の往来が少ない道路は自然発生的に自転車利用者選ばれ、歩行者との分離ができているとの指摘があり、その好例として足立区の西新井大師道が紹介されている。また、自転車の通行が「生活道路の中でも1000台/24時間を超える基幹路線、かつ車の交通量が自転車以下なら自転車通りとして例外的に優先権をつけてもよい」とも述べられている。このような道路が区内にはどこに、どれくらいあるのかを調査し、自転車ナビマークや自転車専用通行帯を設置、もしくは自転車通りとし、段差をなるべく作らず、快適に自転車走行できるようにすべきと思うがどうか。

(3) ネットワークを構築後、宇都宮市が作成している自転車利用者向けの「宇都宮自転車マップ」を足立区でも作成し、区内の施設への移動に自転車利用してもらえる仕組みを作るべきだが、まずは区内の高校に通う高校生向けに自転車通学マップを作成し、配布するべきだがどうか。

## 5番 小林 ともよ

### テーマ及び質問項目

(4) 宇都宮市では自転車利用を促進する目的もあり、「自転車の駅」を市内約60か所に設置している。「自転車の駅」には空気入れ、修理工具、駐輪ラック、休憩スペースがあり、市内の施設や商業施設が提供している。足立区の竹の塚駅西口の自転車駐輪場には電動空気入れが設置され、従事者が空気を入れてくれるサービスをしている。区が所有するすべての施設で「自転車の駅」を設置し、竹ノ塚駅のように電動空気入れを設置し、空気を入れるサービスを実施すべきと思うがどうか。

(5) 江北橋通り(梅田付近)には自転車専用通行帯が設置されているが、路上駐車する自動車がずらりと並び、もはやその役割を果たしていない。足立区でも路上駐車されないようにポールを設置し、警察の警備の強化もしているようだが、まだこの地域ではポールもなく、警備も徹底されていない。自動車を運転する側にも、自転車専用通行帯には駐車してはならないことを周知徹底し、自転車専用通行帯の右側の車道に余裕がある道路に関しては駐車スペースを確保するなどし、自転車と自動車をしっかり分離する仕組みをつくるべきと思うがどうか。

2. 地域内交通「チョイソコxせんじゅ」オンデマンドタクシーを利用したい方に届く仕組みにするために

「足立区地域内交通導入サポート制度」は人口減少や高齢化社会を見据え、既存公共交通の確保とバス路線の縮小を踏まえた地域交通課題に対応し、持続可能な移動手段の確保を目指していく必要があること、また地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が2020年11月に改正され、基本方針として「住民が主体となって公共交通を考え、運営にも関わることが、地域公共交通の持続可能性の確保の観点からも必要」と位置づけられたことから、交通不便を感じる方への支援策として創設されたものだ。

また、2024年6月24日には総合交通対策調査特別委員会に切実な区民の声が詰まった「足立区の公共交通の充実を求める陳情」が付託され2025年10月20日に全会派一致で採択された。

2024年3月29日、北千住駅東口の東京電機大学前から出る京成バス「北千01」「北千02」系統南千住駅東口ゆきの路線バスが廃止になったことをきっかけに、常東地域ではそれに代わる交通手段を求める声が大きく広がり、その声をうけて、「地域内交通導入サポート制度」を利用して導入されたのが「チョイソコxせんじゅ」だ。実証実験が始まり、8か月が経過しようとしているが、常東地域の住民に積極的に移動手段として選ばれるものにはまだなっていない。支援の拡充をし、より多くの住民にとって使いやすい交通手段となるよう、以下求める。

## 5番 小林 ともよ

### テーマ及び質問項目

(1)「チョイソコxせんじゅ」の導入当初は運行日が火曜日と木曜日の2日間のみで、「私はこの曜日には病院に行かない」と多くの住民が落胆した。この事態を受けて現在は水曜日を運行日に加え、週3日の運行となったが、それでも同様の声が届き続けている。いつの曜日も病院や買い物に行く人はいる。区は今後、常東地域にアンケート全戸配布し、アンケート調査をすることとしているが、アンケートの結果だけで判断するのではなく、実証実験の段階だからこそ、すべての曜日で実施し、実際にどの曜日にどれだけの利用者がいるのか実態を把握すべきだがどうか。

(2)「チョイソコxせんじゅ」を運行する運転手の昼休憩が12時～13時まで確保されているため、この時間帯が運行時間に含まれていない。しかし、午前中に病院へ行く際に「チョイソコxせんじゅ」を利用した者が、昼頃に診察が終わった場合、帰りに利用できない事態になっている。運転手を昼で交代させるなどして、昼の時間も運行するようにすべきと思うがどうか。

(3)運行する曜日が少ないだけでなく、運行時間も15時までと短い。「せめて17時ぐらいまで運行してほしい」との声は根強く存在する。一方、業者からは「夕方時間の運行が難しい」と伝えられているようだが、どうしたら住民の要望に応じて夕方15時～17時の運行を可能にするのか、区も責任をもって業者と検討を進めるべきと思うがどうか。

(4)2025年10月20日に全会派一致で採択された「足立区の公共交通の充実を求める陳情」の陳情項目の一つに「デマンド交通など各種社会実験の際に、収支率や乗降者数を指標にすることは、必要な利用者を取り残し、切り捨てることになり、改めてください。」とある。区は収支率は求めないとしつつ、一人当たりの区の負担額1500円を継続運行の目安だと地域協議会に周知しており、協賛金を募ることを推奨している。しかし、それが協議会にとって負担となり、制度の改善へと踏み切れない状況を生み出し、利用者数の低迷を招く悪循環になっている。日本共産党が区の負担する予算の増額を求めるとともに、東京都にも支援を求めてきた中で、東京都の新年度予算案で示されるように、地域公共交通の充実・強化に向けて区市町村の支援を強化する動きが生まれている。また区でも継続運行の目安を区の負担額1600円～2900円だった場合でも、デマンドの場合、①一時間あたりの平均利用件数が2件程度、②日常の移動に利用している方が50%以上、③地域内交通全体の満足度が50%以上であること、この3つの指標のうち2つの指標を満たせば、継続運行とすること、実証実験の集計・分析期間も最長12か月から最長24か月としたことを報告している。このことをきちんと周知し、運行の改善へ踏み切るよう協議会を

## 5番 小林 ともよ

### テーマ及び質問項目

支援すべきかどうか。

(5) 区の調査で乗降スポット別利用回数が明らかになった。降車スポットと乗車スポット予約件数ランキングの上位にある北千住駅、足立共済病院の件数をみると、住居付近からスポットに向かうことができても、スポットからの帰りに利用できていない利用者が多いことがわかる。高齢者は歩いての移動が困難だから、「チョイソコxせんじゅ」を利用しているはずだが、帰りは利用しないということは運行時間帯や予約の方法など利用しづらいハードルがあるのではないか。病院に行くときに利用した人が帰りも利用してくれるだけで、利用回数は2回になり、利用回数の大幅な改善が見込める。何がハードルとなっているのか調査し、地域に援助に入り、改善すべきと思うかどうか。