

- 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。

令和元年6月28日

交通網・都市基盤整備調査特別委員会

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。

午前9時59分開会

○ただ太郎委員長 おはようございます。ただいまより交通網・都市基盤整備調査特別委員会を開会させていただきます。

————— ◇ —————

○ただ太郎委員長 まず、記録署名員の指名をさせていただきます。

水野委員、しぶや委員、よろしく願いをいたします。

審査に先立ちまして委員の皆様申し上げます。

本特別委員会の調査項目及び設置理由は、お手元に配付のとおりでありますので、ご了承を願います。

————— ◇ —————

○ただ太郎委員長 次に、報告事項に移ります。

①番から③番を都市建設部長から、④番から⑥番を鉄道立体推進室長から報告をお願いいたします。

○都市建設部長 報告資料1ページおめくりをいただきたいと思います。

まず1点目でございますけれども、足立区総合交通計画（素案）の報告及びパブリックコメントの実施についてでございます。

この足立区総合交通計画に関しましては、昨年度、一昨年度と区議会の議員の皆様方にもご参画をいただきまして、4月の下旬に答申をいただくということで進んでおります。本当にありがとうございました。本日は、それに行政評価等を進行管理等の部分を含めてご提案させていただくものでございます。

大変恐縮です。本日、席上に追加資料ということで、足立区総合交通計画（素案）の概要版、お手元でございますでしょうか。こちらで若干ご説

明をさせていただければと思います。

こちらの1ページをおめくりいただきまして、まず、計画の位置づけ・計画期間・進行管理ということで、計画期間については2019年度から概ね10年間ということで考えております。計画の位置付けの中で、下にブルーで囲ってございますけれども、足立区総合交通計画については分野別計画の一計画ということで、目指すべき姿として、「多様な人の移動を支える交通環境の整った「まち」足立」ということで位置付けをさせていただいております。

また、1ページをおめくりいただきまして3ページをご覧くださいと思います。

計画改定の視点でございますが、5つの視点で今回従前の計画の見直しをさせていただいたところでございます。1番が公共交通空白地域等への対応ということ。また、バス計画路線の見直し等々5つの視点で見直しをさせていただきました。

次の4ページは、ちょっと折り込んでございますけれども、お開きをいただきますと、基本目標ということで、「ひと」「くらし」「まち」「行財政」の4つの基本目標に基づいて施策の方向性を定めまして、施策名ということで大きくA、B、C、D、4つの分野に分けまして、公共交通施策から自転車施策、交通基盤整備施策、公共交通利用促進施策ということで分類をさせていただいているところでございます。

5ページ以降がその概要を記載させていただいておりますけれども、特に6ページでございます。④一番下段のところをご覧くださいんですけど、交通不便地域のバス路線導入ということで、今回、区民の皆様からアンケート調査をさせていただきまして、7ページにございますとおり、地区別不便度で移動における区民の不便感と目的施設までの距離の大小により算出した不便度で、高いところと、地域別需要量ということで地区別のバスを求める需要量が高いところということで、

- 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。

I のエリアということで赤の点線で囲ってある地域について、その上段にございます地域公共交通検討会（仮称）となっておりますけれども、具体的に地域の皆様にもご参加をいただいて具体的なバス路線ですとか、そういったものを検討していくと。社会実験という形で進めていくということ、この中で記載をさせていただいております。

また、8ページ、9ページをご覧いただきたいと思っております。

こちらは、同様の手法によりまして多様な交通手段の検討地区ということで、こちらの9ページの下段にございます地図の中で赤の点線で囲んである地域について、やはり地域の皆様のご参画をいただいた検討会を設けまして、具体的な手法についてご検討させていただくということで提案をさせていただいております。

その他、10ページには自転車施策、また、11ページには交通基盤整備施策ということで、様々、記載をさせていただいております。

すみません、報告資料のほうにお戻りいただきたいと思っております。恐縮でございます。

今回、本委員会でご報告をさせていただいて、パブリックコメントということで7月1日から1カ月間、実施をさせていただきたいと思っております。今後の予定の中で、8月の委員会の中で意見の結果、また10月で区のお考えもご報告をさせていただいて、計画として策定をさせていただければと考えております。

続きまして、報告資料2ページをご覧いただきたいと思っております。

つくばエクスプレス8両編成化事業の実施についてということで、今回、従来から区としても強力に要望していた8両化について、首都圏新都市鉄道株式会社のほうで事業化をするということで正式に発表がございました。

発表の資料は3ページ以降になりますけれども、具体的に事業の内容としては、秋葉原駅からつく

ば駅までの全駅の設備関係の工事ですとか、車両の調達、また供用開始については、ちょっとここが問題なんですけれども、2030年代前半ということで、ちょっと事業期間がまだ長いなというところは課題ではございますけれども、概算事業費360億円程度ということで多額の経費はかかりますけれども、現在の混雑を少しでも緩和できるようにということで大きな1ページになるのかなと考えております。

それまでの間につきましては、問題点、今後の方針にございますけれども、ラッシュ時の25本化、またロングシート化、こういったところで何とかしのいでいかざるを得ないのかなというところでございます。

続きまして、6ページをご覧いただきたいと思っております。

日暮里・舎人ライナー（新交通システム）の安全対策についてということで、委員の皆様ご案内のとおりでございますけれども、6月1日に横浜のシーサイドラインで電車が逆走するという事故が起きました。これについては、1の米印のところがございますとおり、車両内の配線が断線したことで正しい進行方向がモーターに伝わらなかったのが原因ではないかと報道されております。

これを受けまして、日暮里・舎人ライナーでも緊急の点検を6月3日から7日まで実施をしたところでございます。

その結果が（3）でございますけれども、全車両につきまして装置が正常に機能することを確認したということと、電気系統に断線があった場合でも同様の逆走は起こらないことを確認しておりますということで、報告を受けているところでございます。

しかしながら、区民の皆様の大変な足でございますので、今後とも東京都に対しては、安全運転について配慮していただくよう要望してまいります。

- 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。

○鉄道立体推進室長 7ページをご覧ください。

竹ノ塚駅付近鉄道高架化の取組み状況についてでございます。

こちらの方、5点、報告のほうをさせていただきます。

まず、1点目でございます。竹ノ塚駅付近鉄道高架化に関する主な経過につきまして9ページにまとめさせていただいております。9ページのほうをご覧ください。

上段の枠組みの中で工事着手までの主な経過、また下段のほうの枠の中では工事着手後の主な経過についてまとめさせていただいております。お目通し願いたいと思います。

恐れ入ります。7ページにお戻り願います。

2点目でございます。東武鉄道との施行協定に基づく、平成31年度の事業内容・事業費の協議についてご報告させていただきます。

記載のとおり、25億円余につきまして高架橋工事、仮線工事を行うために4月1日に協議をさせていただいております。

3点目でございます。鉄道高架化工事に関する今後の予定についてでございます。

上り急行線の仮移設を実施させていただきます。恐れ入ります。別添資料2をご覧ください。

工事の進捗に伴いまして、高架橋工事に必要なスペースをつくるため、今晚、夜でございますが、終電後に、現在の上りの急行線を内側に移設いたします。今回の工事によりまして大きく変更する点で言いますと、これまで踏み切りが上下線2つに分かれております。中島の部分が今後はなくなりまして、2つの踏み切りは1つにまとまる形態に、駅北側の踏み切り、南側の踏み切りとも形状が変わります。十分に周知等もさせていただきたいと思っております。

2点目でございます。7月から9月の工事工程予定表でございます。別添資料3をご覧ください。

本日の仮線、上り急行線の移設後、移しました

線路の撤去の後には、新たな上り急行線の築造工事、杭等の工事に邁進してまいります。7月、8月、9月ともそちらのほうの工事が主となっております。

(3)でございますが、赤山街道、工事の進展に伴いまして、いよいよ橋桁を架設することとなります。赤山街道、第37号踏切でございます。今年の12月頃には架橋いたしますが、橋桁の架設に伴いまして3.8m以上の特殊車両、これは許可等必要とするような特殊車両でございますが、そちらのほうの通行が不可能となります。このため、現在、交通管理者とも協議しておりますが、丁寧に周知もしながら円滑な通行を目指してまいります。

4点目でございます。区画街路第14号線の進捗状況でございます。恐れ入ります。別添資料の4をご覧ください。

現在、今年度につきましては用地を2件取得しております。現在、取得率としまして約9割になっております。今後も丁寧にご説明等させていただきながら、令和2年度の取得完了を目途に進めさせていただきたいと思っております。

5点目でございます。竹ノ塚駅付近鉄道高架化促進連絡協議会理事会の開催の結果でございます。

平成31年4月16日火曜日に、記載のとおり開催させていただいておりますので、ご報告をさせていただきます。

問題点、今後の方針に記載のとおり、早期の完成を目指すとともに、国庫補助等の財源確保に引き続き努めてまいります。

10ページをご覧ください。

メトロセブンの整備促進に向けた取組み状況についてでございます。

2点、ご報告をさせていただきますが、1点目は、これまでの経過につきまして、11ページにまとめさせていただいておりますので、お目通し願いたいと思っております。

● 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。

● 音声認識システムで認識できなかった発言等は「*」で表示しています。

2点目は、令和元年度の環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会総会の開催についてでございます。

記載のとおり、7月24日、午後2時から開催をさせていただきたいと思っております。委員の皆様方におかれましては、ご多忙の中、申しわけありませんが、本総会にご参加いただきたくご案内をさせていただきます。

内容につきましては、記載のとおりでございます。引き続き早期実現を目指して頑張らせていただきたいと思います。

恐れ入ります。12ページをご覧ください。

有楽町線（地下鉄8号線）の整備促進に向けた取組みの状況についてご報告させていただきます。

この項目は2点、ご報告させていただきます。

1点目は、これまでの主な経過につきまして、13ページにまとめさせていただいておりますので、こちらのほうもお目通し願いたいと思っております。

2点目は、これまでイベント等におきましてPR活動を実施させていただきました。梅まつり、桜まつり、しょうぶまつり等させていただきますので、そちらの内容につきまして、記載のとおり報告をさせていただきます。

引き続き検討の深度化を図るとともに、地域機運の醸成に頑張らせていただきたいと思います。

○ただ太郎委員長 ありがとうございます。

それでは質疑に移りたいと思っております。

何かございますか。

○白石正輝委員 2つだけ、1つは、シーサイドラインの事故のことなんですけれども、この事故を検証した結果、電気系統が断線していたから起こった事故だというふうにご報告があったわけですね。地元の人たちの中から、無人だからこういうことが起こるんだという話が非常に広がっているんですね。もし電気系統の断線で起こった事故だとすれば、運転手が乗っていたからって、これ止められたとは思えないんですね。車両の不備です

から、そういう意味で言えば、運転手が乗っている、乗っていない、無人だ、有人だということで事故が起こったとは思えないんですが、それについての区の見解はどうなっているのか。

もう1つ、つくばエクスプレスは、前から言われていたんですが、大変混雑する。だから何とかしてくれという中で、6両編成を8両編成にするという形でやや混雑が緩和されると。

同じことが日暮里・舎人ライナーでも言えるんじゃないのかと。私たちは何度も、現在の編成を2両増やすことは、ホームの長さから考えると不可能なことではないということを言ってきたわけですよ。ただ工事費がかかるからどうするかということについては、これは費用のことがありますから簡単には決められないだろうと思っておりますけれども、東京都の今までの説明では、課長の説明では、不可能だ、できませんという説明をずっとしてきたんですね。

交通対策課長、例えば今のホームの長さではできないに決まっているんですよ。ホームの長さを延伸しなきゃいけないことは分かりきっていることなんですね。つくばエクスプレスができるのに、何で日暮里・舎人ライナーはできないのか。

用地がないというふうには、到底、私どもは思えないと。測ってきて、実際に用地の可能性があるから私たちは見ているんですよ。東京都は金ないからそっちを理由にしてやりたがらないということなのか、本当に延ばせないのか、これについては区としても、例えば今言ったようにホームの長さ、それから、前後に幅広くとってありますから、ホームじゃないですけども、前後に幅広くとってあるところの長さを考えれば、1両ぐらい、2両ぐらい増加しても、ホームの長さが足りないということにはならないと思っておりますが、このことについては実際に東京都の言うことだけ聞いてきているのか、自分たちで例えばはかってみてできないと区側が検証しているのか、この2点お答えい

● 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。

ただきたいと思います。

○交通対策課長 初めに、シーサイドラインの話でございませぬけれども、ケーブルの断線ということで信号が伝わらなかったということで、下り方向の運転がそのまま続いて衝突してしまったと確認しております。

この点につきましては、無人であるということと有人であるということとは、また別な話だということで、システム上の問題だとは伺っております。

次に、つくばエクスプレスのほうが8両化をしていくということで、日暮里・舎人ライナーにつきましてですけれども、日暮里・舎人ライナーにつきましても東京都のほうに私も確認させていただきました。これまでは、白石委員おっしゃっていたように、技術的にはできるのではないかとということで、東京都のほうに区のほうからも、それから、委員の皆様からのご意見も、平成29年度には意見書ということでお伝えして進めてきてるところでございませぬけれども、なかなかその先の補強ですとかということに対する費用的なものも多分考えられると思うんですけれども、そこから先への返答がいただけないというのが現状でございませぬ。

○都市建設部長 すみませぬ、私どもで具体的に測量するとか、そういう形での実証みたいなものはしておりませぬけれども、白石委員おっしゃるように、お金の部分の課題というのはあるのかなとは思いますが、現在の混雑の状況を見ますと、やはりそのままにしておくわけにはいかぬという認識で私どももおりますので、東京都、できるはずだと私は思いますので、引き続き要望していきたいと思っております。

○白石正輝委員 もう一度はつきりとお答えいただきたいんですね。

無人だから起こった事故、そうじゃないんだと、車両の欠陥で起こった事故であって、運転手が乗

っていても、現実には信号がエンジンに伝わっていかぬわけですから、運転手が乗っていても現実問題としては避けられなかった事故なんだということをはつきりしてもらわないと、地元で説明しにくいんですよ。

これがこうなんだよということがはつきりしないと、私、地元ですから、日暮里・舎人ライナーの江北駅を私ども町会の人たちもたくさん使っているんだから、説明しにくいんですよ。

多分、私は有人でもこの事故は車両の欠陥だから防げなかったと思うよというふうには、町会の役員会では説明はしているんですが、はつきりとした区の見解を一ついただきたいということ、私は測ったと言うんですが、メジャー持って行って測ったんじゃないのね。足の歩幅ではかかったわけですから、確実なことにはいきませぬけれども、歩幅で図っても十分過ぎるぐらいの長さがあるんですよ。

だから、東京都が予算の関係があるからもうちょっと待ってくれというなら、それはそれで理解しにくいけれども、理解してできないことではないんですよ。

例えばライナーの橋脚の問題だとかは、すぐ東京都は言い出すわけだ。ボックスシートをベンチシートにしろと言ったら、乗れるお客さんが多くなるから橋脚がもちませぬって平気で言うんだから、でも橋脚がもたないはずがないと、そんな危ない日暮里・舎人ライナーだったら走らせるのをやめろというぐらいに言いたいわけよ。そしたら、結局はその次の週ぐらいには、そんなことありませんと、橋脚は十分にもちますって話になったわけだ。

やりたくない理由を幾ら言ったってしょうがないんだよ。幾ら聞いてきてもしょうがないの、やりたくない理由は。要するに、前にも言ったように予算の面でもうちょっと待ってくれと言うなら、それはそれで地元としても、まあしょうがないな

● 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。

度から足立区としても名前を入れさせていただいて、正式に要望という形もさせていただいておきますけれども、その協議会の中で直に他市の首長さんと一緒に8両化について、混雑緩和について、具体的に直接にお話をさせていただいたという経緯でございます。

○長澤こうすけ委員 そんな中で事業計画が出てきて、これ10年ということですが、長いと思うんです。区としては、この出資比率も地方公共団体が89.45%ある中の7.06%、茨城県、東京都に次いで、千葉県、足立区は3番目の大株主ですが、この事業計画、10年というののどのように見ていますか。

○交通対策課長 長澤委員おっしゃるとおり、やはり非常に長い時間と感じております。

ですので、工事の進め方ですとか、そういったところをこれからしっかり工夫していただいて、せつかく8両化ですので、早い段階からその効果が発揮されるように、TXに対して働き掛けていきたいと考えています。

○長澤こうすけ委員 一番最初に質問すればよかったんですけども、一番乗れないのは誰なのか、改めて教えてください。TXの朝の7時半から8時半。

○道路整備室長 私、青井駅でいつも降りているんですが、やはり一番乗れないのは青井駅だという認識をしております。

○長澤こうすけ委員 ありがとうございます。その大株主である足立区民が一番乗れないという現状を打破しないといけないのは、やはり足立区の行政としてやっていかなきゃいけない。

なおかつ大株主であれば、そこを強く押していないといけないということですからずっとやってきているかと思うんですが、これ、やはり他の自治体との連携を強めて首都圏新都市鉄道株式会社に申しでないといけない。もっと連携を強めていく必要があると思いますが、いかがでしょうか。

○都市建設部長 今回、今年の協議会のときも、なかなか8両化について、実ははっきりした答えはなかったんですけども、翌週の取締役会で正式に決定するというので、長い年月ではありましたが、関係する自治体が一致団結して立ち向かうことで、こういった8両化というのも実現ということが、まずは決定したのかなと思いますので、そういう意味では今後の早期の8両化ということについても、協力をしていくということは重要なのかなと思います。

○長澤こうすけ委員 今まで足立区は、混雑緩和、延伸については方向性を示さないで、去年から示すようになって、そういったのも後押しになった一つだと思うんです。なので、そこを強くやっていただきたいと思います。

あと、この10年後を計画していますが、沿線の人口推計はどのように捉えていますか。

○交通対策課長 こちらのほうは、TXが想定している中では、国立社会保障・人口問題研究所という社人研というところの推計を使っております。沿線の市区町村別の夜間の人口の推計をもとにして出しているということで、2030年度の間にピークが来るという報告でございます。

○長澤こうすけ委員 つまり、もっと延びるということですね。

今、一番の混雑ラッシュで169%、それよりも上がった中で、10年になってやっと8両化したとしても、更に高い数字の中で下げるといったときに、本当に150%は下回るのでしょうか。

○交通対策課長 今が6両ですので、そこから8両になるということで、数字の上では3割多くの人に乗れるようになるということではあるんですけども、長澤委員おっしゃるとおり、人口がその間にも増えていくということで、その間は今よりももっと混むのではないかとということも懸念されますので、そうした意味でも先ほどのお話にございましたけれども、混雑率の緩和について鋭意T

● 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。

Xに要請していきながら、なるべく早い時期に効果が発揮できるようにしていきたいと考えております。

○長澤こうすけ委員 そうですね、できるだけ早く、10年と言わずに、これを短くすることは政治行政の役割だと思いますので、そこは力を入れていただきたいと思います。

この事業をやるに当たって、区の予算の持ち出しはあるのでしょうか。

○交通対策課長 こちらにつきましても、TXのほうでは手元資金、それから、金融機関からの外部調達によって賄えるというふうに聞いております。

○長澤こうすけ委員 わかりました。

ということは、現状は区の財政的なことは変わらないんですけれども、強く要請をしていく運動が必要だということだと思いますので、乗れないのは六町、青井の足立区民ということ、是非しっかりと胸に強く持っていて活動に取り組んでいただきたいと思います。

よろしくをお願いします。

○たがた直昭委員 私、初めに、総合交通計画について幾つかお聞きをさせていただきたいと思えます。

今回、約1年半かけて答申ということで出たと思うんですけれども、その前の平成23年から約7年かけてつくられた中で、私も記憶が凄いなありますけれども、概ね5年、8年、10年の短期、中期、長期という計画の中で、ここに書いてあるとおり、概ね5年に関しては28施策中、16の施策が実現する一方、12がまだ実現していませんよということなんですけれども、この12に関しては、全く実現性はないと考えてよろしいですか。

○交通対策課長 特にコミュニティバスはるかぜの関係での計画等について、なかなか進んでいないところが現状でございます。

また、それ以外の部分で交通モビリティ施策で

すか、そして公共交通の利用促進ですとか、そうしたものの内容につきましては、今後も取り組みを進める中ではやっていけるのかなと考えているところでございます。

○たがた直昭委員 今は短期の部分ですけれども、例えば中期の8年とか長期の10年に関しては、これは基本的にはないものとして、また今回の新しいほうの答申に入ったという考えなわけですか。

○交通対策課長 そうしたものにつきましても、昨年度、一昨年度から協議会の中でご議論をいただいている中で、それもあわせて新しい計画の中でやっていこうということでまとめさせていただいているところでございます。

○たがた直昭委員 わかりました。

あと、今回の答申におきましては、2019年度から概ね10年の計画をするということで、途中5年を位置付けて2024年に中間検証を行うということなんですけれども、この辺についての検証についていかがですか。

○交通対策課長 本日の計画の資料のほうの別添資料1ということで本編のほうなんですけれども、その中の55ページのところから指標というのを付けさせていただいております。そうしたところで内容について、各事業がどういうふうに進むのか、進行管理をしていきたいと考えてございます。

○都市建設部長 今、交通対策課長がご説明したとおり、55ページ以降ということでございますけれども、今回、区だけでやる事業だけではないので、関係機関の計画でなかなか表にできない部分というところもあってこのような記載になっておりますけれども、今後も計画の推進に当たっては、関係機関とも情報交換をしながら進めてまいりたいと考えております。

○たがた直昭委員 わかりました。

当初、以前の計画で、例えば概ね短期の計画で5年計画を立てたときに、例えばコミュニティバ

● 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。

スは、この辺が通っていなかった。でも5年後にはもしかしたら通る見通しができたんだということにもかかわらず、5年たった今、やっぱりできませんよということで、ちょっと住民ニーズの考え方が凄いがあってくるということですので、この辺は是非、実現性を持った計画になっていると思うんですが、いかがでしょうか。

○交通対策課長 これまでの計画の中では、やはり各事業者をお願いして、この路線どうだということで検討いただいてきたところでございますけれども、やはりなかなかその中で新しい路線というのができないということで、今回、やり方を少し変えて、地域の皆様にも一緒になってもらって検討を進めていくということで考えてございます。

たがた委員おっしゃるとおりで、なかなか地元の皆様に説明ができていないというところもございますので、そうしたことのご説明等も含めてPRもしていきたいと考えておりますので、これからしっかり取り組んでいきたいと考えます。

○たがた直昭委員 わかりました。

そこで、さっき都市建設部長が説明いたしました交通不便地域のバス路線の導入、また多様な交通手段の導入ということで、どっちかと言うと交通不便地域は東地域が多くて、この多様な交通手段の導入に関しては西地域が多いということなんですけれども、それぞれ地域公共交通検討会（仮称）を立ち上げるということであるんですけれども、具体的にはいつ頃から、どういうメンバーが選定されるのかをお願いします。

○交通対策課長 7月からはパブリックコメントを実施させていただきまして、その内容を取りまとめて、8月の閉会中に速報的なものをご案内させていただきたいと思っております。

更にその後に、区の考え方も整理の上で、3定のほうで報告させていただければと思います。

そして、この計画自体が定まった段階では、今度はそうした実証実験に向けた地域ですとか、そ

うしたものの準備もしながら、どこから入っていくかということにつきましても委員の皆様方にもご相談させていただきながら、進めていければと考えております。

○都市建設部長 すみません、この地域公共交通検討会に関しましては、当然、計画が前提にはなるわけですが、できるだけ今年の秋口ぐらいから具体的な人選、当然、交通事業者も含めてなんですけれども、そこに地域の方も加わっていただいて、具体的な社会実験に向けた議論をしていただきたいなと思っております。

そういう中で、よく、実際にバスを走らせてみたけれども、なかなか乗ってもらえないとか、そういうことではなくて、やはり地元の方のご意見を反映した路線をその中で議論をさせていただくような形で、この秋口ぐらいから進められるといいなと考えておるところでございます。

○たがた直昭委員 わかりました。

是非、実りある、また実現性のある交通計画をつくっていただきたいと思っておりますので、地域要望の一人ひとりの意見を聞いた切りがなくなるんですけれども、しっかりと東西それぞれ聞いていただきたいと思っております。

その中で、先ほど白石委員のほうから日暮里・舎人ライナーの混雑解消ということでありまして、先ほど副区長からの答弁もありましたとおり、路線の駅を延ばすということは技術的な問題なのか、また金額的な問題なのかということは今後、調べてくるということでありまして、今回、ボックスシートからロングシートに2編成、10両、今年度導入ということなんですけれども、予定としてはいつ頃の導入予定ですか。

○交通対策課長 今年度末までには入ると聞いております。

○たがた直昭委員 わかりました。とにかく早く要望していただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

● 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。

● 音声認識システムで認識できなかった発言等は「*」で表示しています。

あと、この間、立憲民主党がたしか、里48系統でしたっけ、日暮里・舎人ライナーの下のバスですよね。あれを何か要望しておりましたけれども、東京都は特に考えていないみたいなニュアンスで言っていたんですけども、ちょうど私もそういう話を聞いたことがあるんですけども、改めてもう1回答弁をお願いしたいと思います。

○交通対策課長 日暮里・舎人ライナーのちょうど下を走るバスの系統でございますけれども、これにつきましても、東京都のほうに確認をさせていただきました。

そうしましたところ、やはりバスのほうは今乗車していただける方の足として運行していると。その中では利用率的には余り高くないということを書いてございます。

日暮里・舎人ライナーのほうにつきましては、まずは先ほどの新型車両等の導入、そうしたことを進めながら混雑緩和を進めていきたいという考えでいるようでございます。

○たがた直昭委員 最後、TXがちょっと先の話で、一応2030年はこれを目安にということで見えている話です。しかしながら、日暮里・舎人ライナーの混雑解消というのは、バスも全然考えていません。これから駅を延ばすかということは、やはり技術的面、またお金の面もいろいろありますけれども、これも混雑解消のために見える話を進めていただきたいと思いますので、それは要望させていただきますので、よろしくをお願いします。

○市川おさと委員 日暮里・舎人ライナーの話なんですけれども、先ほど来、いろいろ話がございました。車両の数を、今の5両編成を6両ないし7両あるいは8両という形で増やしていくということ、これが技術的な課題なのか、それともお金の問題なのかということが先ほど来、行われておりました。

しかし、私に言わせれば、技術的に不可能ということでは滅多にありません。私の思い出話を言い

ますと、最初は平成15年に当選したんですけども、当選したときに最初に幾つかの仕事をした。そのうちの1つで竹ノ塚駅西口のエレベーター設置、これを地域の人に呼ばれまして、東武鉄道の本社に行って求めたということがあるんですよ。

当時はご案内のとおり、竹ノ塚駅西口にエレベーターがなかったんですよ。で、東武鉄道の本社に行きました。私、何と言われたかということ、技術的に西口にはエレベーターは付かないんだという、そういうそ八百を言われてしまったんですよ。更に竹ノ塚駅に関して言えば、そもそも高架ということの地元の要望がずっとあった。でも高架にできないんだ、東武鉄道は何と言っていたかと言うと、皆さんご案内だと思いますけれども、車両基地があるから技術的に上がらないんだよということ言われていたわけです。しかし事故があったということ为契机にして、お金の出し方のスキームが固まった、そうした中で、最初は西口のエレベーターがぼこっとついた。あるいは高架化も事業化ができたということがあります。ですから、この技術的な話というのは、私はないと考えております。

その一方で、やっぱりお金は相当かかるだろうとも思います。そうした中で、例えば日暮里・舎人ライナー、これを利用している人、利用している人は自治体で言うところどこに住んでいる人が圧倒的に多いのかなと思うんですけども、いかがでしょうか。

○交通対策課長 足立区内にお住まいの方が一番多いと思います。

○市川おさと委員 そのとおりです。日暮里・舎人ライナーというのは、足立区と荒川区を走っているんですけども、荒川区から朝のラッシュのときに乗る人というのは、本当に数えるほどしかいません。あるいは全然乗りません。草加とか埼玉とかからバスで来ている人もいらっしゃるんですけども、ほとんど足立区の人に乗って概ね西日暮

● 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。

里か日暮里でおりていくということで、非常に混雑が進んでいるという形になっているわけであり
ます。

そうした中で、先ほど白石委員のほうから、子どもの使いじゃないんだからというお話もございました。でも、お使いに行く時というのは、皆さんの子どもの頃、あるいは子どもにお使いに行かせるときは必ずお金を持たせるんですよ。金も持たせないでお使いに行くと何かしてこいというのは、これはお使いに行く子にとっても非常に辛い話でありまして、ですから、この日暮里・舎人ライナーも東京都が経営している、交通局が経営しているわけでありまして、使っているのは、ほとんどが足立区の人だということでもありますので、やはりお使いに行く際にも、ある程度は足立区も負担をするという、そういう覚悟、それも持つべきだと思うんです。

これは非常にレベルの高い話だから副区長にお尋ねしますが、足立区がある程度の負担、例えば調査費の一部を負担するんだという、そういうお使いに行くときにお小遣いを持っていくような話として、そのぐらいの決意を、副区長、私は持つべきだと思うんですけれども、いかがでしょうか。

○副区長 確かに技術的な問題かお金の問題かということについては、私も東京都を確認するときにはうそ八百ということではなくて、今までの様々な事例も踏まえて、今の市川委員のご意見も踏まえて話に行きたいと思っております。

それから、負担の確保ということですが、なかなかこの問題、一度、東京都に行ってすぐ結論が出るという話ではないと思いますので、継続的に東京都と話していく中で、一定程度、区の負担が必要だと私も考えれば、それはその負担も踏まえて東京都と交渉してきますけれども、まずは今のスキームの中で、都営交通として東京都がどういう決意でやっていただけるのか、足立区の

現状をお話しながら、まずは交渉に入りたいと考えております。

○市川おさと委員 今、いろいろお答えがありましたけれども、足立区の負担というものの、これはある程度しっかりと腹を括って持つべきだと私は思いますよ。

ちょっと話変わりますけれども、江北駅の駅名を変えるのに2億円も足立区が単費で出すんだという話に今なりつつありますけれども、こうした2億円の話も、例えばこの調査費の一部に持っていくとか、そういう考え方もあろうかと思えます。

今、江北駅の話をしましたから、ちょっとしますけれども、江北駅に新たに大学病院が来ると、そうしますと都内の大学病院なんかの例を見ても、その周辺に新たにマンションがぼこぼこ建つという、こういう例が非常に多いわけでありまして。

江北駅に関しましては、どのような認識を持っていますか。

○交通対策課長 今、江北駅がということは、ちょっと私もあれなんですけれども、沿線で見ますと、例えば見沼代親水公園の周りですけれども、あの線ができた当時から比べると全然様変わりをしておりまして、周りにマンションがいっぱい建っております。そうしたことを考えましても、そうした施設ができる場所にはマンション等の住宅もできてくるのかなというのは、考えております。

○市川おさと委員 江北駅も大学病院ができれば、その周辺にも環七の南側で朝のラッシュ時に江北駅から新たに乗るというのは、これ大変な騒ぎになるわけですよ。しかし、そういうところにも今後マンション開発というものが非常に進んでいくと私は見えています。それは常識的な見方だろうと考えています。

そうした中で、混雑緩和で車両の数を増やすということもそろそろ限界に近づいている。そうした中で新たに車両の数、今の5両編成を6両ないし7両、あるいは8両に増やしていく、そうした

● 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。

強い思いというものはしっかりと持つべきであるし、また受益自治体という言い方を私はしていませんけれども、足立区の人がほとんど使っていることを鑑みれば、東京都にただ子どもの使い、お小遣い持たないでただ行って要望するというのではなくて、足立区も出すべきものはしっかり出すんだという、そういう具体的な金額はわからないけれども、そうした思いは持ってお使いに行かせるべきだと思いますが、副区長、改めていかがですか。

○副区長 今、市川委員からお話されました、区の負担も覚悟して腹をくくって東京都と交渉すべきだというご意見をいただきました。その意向も踏まえて、東京都と交渉をしていきたいと考えております。

○市川おさと委員 わかりました。

それから、竹ノ塚駅付近の高架化の取り組みについてです。

これは、実は私も選挙の前になりますといろいろなところ、竹の塚のあの辺もぐるぐる回っているいろいろな地元の人からお話を聞く機会があるんですけども、そのとき本当にびっくりしたのは、実際に高架になったときに駅がどうなるんだということが、ごく地元の人でさえほとんどわかっていない。

エスカレーターはちゃんと上下でつくのか、エレベーターは幾つつくんだ、どの程度つくんだ、そして今の地下の通路、これはそのまま残るのか、残らないかって、その程度のことすら、実はごく地元の人もよくわかっていない、そうしたことを踏まえて実は選挙前、鉄道立体推進室長ともよく話をしまして、わかりやすい絵をちゃんと描いて地元を示すべきだということ、このことを申し上げました。そのことについて、どのような進捗があるか、お聞かせください。

○竹の塚整備推進課長 駅施設等につきましては、昨年の9月にオープンハウス等地域の皆様、竹ノ

塚駅利用の皆様にも要望等を聞いてまいりました。

その要望も東武鉄道にぶつけながら、今、計画を東武のほうでつくっているところでございます。

私どももまちづくりニュース等で周知を今後していかなきゃいけない、それが少し足りなかったなどというところは反省しているところです。

今後、計画が出次第、いろいろな媒体等も使って、周知徹底をしていきたいと考えております。

○鉄道立体推進室長 まず、今持てる情報をPRコーナー、駅の改札のところでございますけれども、あちらのほう等にもわかりやすく、今の段階ではこういうことで考えていますよ、わかりやすくお話しと、また絵で図示とかしていきたい。

また、計画等が明らかになってきた段階では、わかりやすい絵等を明示して地域の皆さん等にも広くお知らせしていきたいと考えております。

○市川おさと委員 わかりました。

わかりやすい絵をしっかりと示して、地元の人、地元の人の中にもいちいち議員の携帯に電話して確認できるって人はごく限られておりますので、しっかりと駅を利用する人たちがわかりやすい絵を早期に示してもらいたいと思います。

それから、足立区総合交通計画を見ておりまして、2つちょっとお尋ねします。

1つは、ジャパントクシーの件をこの間の委員会でも言ったんですけども、8ページのユニバーサルデザインタクシーの導入ということで、この概要版に書いてあります。このユニバーサルデザインタクシーの代表格である今のトヨタが出しているジャパントクシー、これが車椅子で非常に使いづらいという課題がありました。

実は私も手動の簡単な車椅子を使っておりますので、これジャパントクシーみたいなユニバーサルデザインでなくても、普通の一般のタクシーでもばさっと乗って、後ろに運転手さんに車椅子を乗せてもらうという形で普通に使えるわけです。

一方で、そういう形では使えない車椅子、要す

● 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。

る大型の電動車椅子の人たちというのがいまして、そういう人たちは、このジャパントクシーのユニバーサルタクシーは非常に期待が大きかった。大きかったんだけど、実際には乗ろうというときに乗車拒否に非常に遭いやすいということが課題となっておりました。そうした事態があったということを把握していらっしゃいますか。

○交通対策課長 大変申しわけございません。私としては、ちょっと把握しておりませんでした。

○市川おさと委員 把握していないの。

これどういうことかと言うと、まず、このジャパントクシーに車椅子で乗るときに、いちいち席を畳んだりスロープを出したりするのに、不慣れた運転手さんだと10分とか20分はかかってしまうという課題、そうしたことで乗車拒否が起りやすい。

更に言えば、耐荷重の問題、大型の電動車椅子などは、わからないかもしれないけれども、車椅子自体に重さが相当あるんですよ。100kg以上あります。100kg以上ありますので、それで耐荷重、その重さに耐えきれないというもっともらしい理由があって乗車拒否がある。

今、実はジャパントクシーのスロープの耐荷重というのは200kgなんです。200kgだから概ね大丈夫なはずなんですけれども、それでも面倒くさくなって乗車拒否をしているという状況があったわけです。

それを受けましてトヨタのほうでも、今年の3月以降のジャパントクシーに関しましては、そうした乗り降りのしやすさに関して、もっと時間が早くできるような仕組みの新たな車両を導入する。それで今までの車両に関しまして、車の改造も対応していくという形の中で行われているわけがあります。

これについては把握していますか。

○交通対策課長 重ね重ね大変申しわけございません。私のほうで把握しておりませんでした。

○市川おさと委員 こうしたことをしっかり把握して、全ての人が本当に足立区内のタクシーを含めた、バスを含めた公共交通機関を利用できるような応援を、足立区としてもしっかりしていかなきゃいけない、ここでやるってはっきり書いてあるんだから、その責任を果たさなければならないわけです。

ですから、この件に関しまして、区内のタクシー事業者、たくさんあります。区内のタクシー事業者もどこもちゃんと研修しているんですよ。研修しているはずなんです。研修しているはずなんですけれども、そうした今、私が言ったことを、タクシー事業者によく話をし、そういった大型の電動車椅子の人もちゃんと乗せるようにという形で、区としても区内のタクシー事業者とよく話をしてもらえたらと思うんですが、いかがですか。

○交通対策課長 市川委員おっしゃるとおりでございます。まず、私自身も勉強させていただきまして、その上でタクシーの協会ですとかにも出向かせていただきたいと思いますと考えております。このこと、しっかりやっていきたいと考えております。

○市川おさと委員 しっかり頑張ってください。

それから、この素案の11ページのバス位置情報の提供というものが書かれているわけですが、このバス位置情報の提供というのは、スマートフォンなどでバスが来ているか、来ていないかということがわかるんですよ。

例えば電車などの場合だと、定時性というのは凄くしっかりしているんですけど、バスの場合だと定時性がかなりわからない、要するに時間ぴったりに行っても、これから来るのか、それとも相当待つのか、もう行っちゃったのかというのがわかりづらいんですよ。そうしたことを含めて、このバス位置情報の提供というのは、非常にこれは事業として利用者にとって凄くいい事業だなど思うんです。

このバス位置情報の提供というのは、自治体に

● 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。

よっては鳴り物入りで始めて評判がよかったんだけれども、バスの電波を出す機器というのがあるんですよ、それを十分用意できなくて途中で事業をやめちゃった。そんな自治体も実際にあるんですね。ですから、この足立区のバス位置情報の提供というの、これは区が責任を持ってやる事業なのか、それとも事業者任せでやってしまう事業なのか、その辺、まずどうなんですか。

○交通対策課長 今現在、各事業者がやっておられます。バス停の位置に設置しているものはあるんですけども、またパソコンやスマホで見られるタイプのほうを利用しているところもあります。

どちらかと言うと、国際興業ですとか、東武バスですとかは、スマホを今は使われる方が多いので、そちらのほうの情報を充実させようということと取り組んでいらっしゃると思います。

○市川おさと委員 聞いておりますってことは、これは、区は何かバス位置情報の提供ということで区が頑張るようなこと書いてあるんだけど、それは事業者が勝手にやっているのを区が事業として紹介しているって、そういう手の認識なのでしょうか。

○都市建設部長 今回、この足立区総合交通計画については、各事業者が詰めていく内容についても記載をさせていただいております。

今、交通対策課長がお話したとおり、この位置情報については、各事業者が独自で行っているのが現状でございますけれども、バスの利用がなかなか進まないという理由の一つに、今、市川委員がお話されたような、もう行っちゃったのか、まだ来ていないのか分からないということも大きくございますので、今後、事業者支援をするのか、しないのかも含めて考えていきたいと思っております。

○市川おさと委員 ちょっとよく分からない。

要するに、これは区が何か書いてあるから、区が何かしっかり頑張るような事業かなと私は読ん

でしまったんですけども、それは違うという、今の話なんだよね。

これ、途中で中止したのは、例えば守谷市がそうだったんですよ。守谷市が国の何かの金がぼこっと入ってきて、それでバス事業者の関東鉄道バスが車載機を全部揃えたんですよ。ただ、守谷市の場合、関東鉄道バスの営業所の統合があって、車載機があるバスとないバスがぐるぐる走るようになってしまって、そうすると、あるのかないのかわからないから、結局、利用者にとっては使えなくなっちゃったと、そういうことがあったんですよ。

ですから、区として、もう一度、繰り返しになっちゃいますけれども、この事業を本当にしっかりと応援していくのか、あるいは本当に事業者任せで、事業者が途中で車載機の、車載機って結構高いんですよ。車載機の用意ができなくなっちゃったら、それは区は何も面倒みないのかって、その辺はちょっとはっきりさせて欲しいなと思うんですけれども。

○交通対策課長 申しわけございません。

本日の資料の別添え資料1の本編のほうなんですけれども、先ほどもちょっと見ていただいたんですけども、指標のところでも70ページに、ご覧いただけますでしょうか、バス位置情報の提供というところの指標がございます。こちらの方で、下に表が付けてございますけれども、路線バスの事業者には、バス事業者のほうで位置情報の提供をしていただくという形で、それから、はるかぜバスのほうにつきましては、区のほうも支援しておりますので、その中ではできれば1年に1カ所ずつぐらいの形で、今現在は北千住駅に位置情報を付けさせていただいているんですけども、そうしたものを支援していきたいと考えてございます。

○市川おさと委員 ちょっとわかりづらい。もうちょっとわかるように。

● 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。

要するに、はるかぜについては区が責任を持つということなんです。そういうこと。

○交通対策課長 はるかぜも何社かございますので、各社でやっているところもございます。新日本観光は自分のところでやってございますので、そうでなくてバス停の位置に設置させていただいたような形でのロケーションシステムと言うんですか、そうしたものに続きましては、区のほうで支援して取り組んでいくという形で考えております。

○市川おさと委員 それ以外の路線バスは事業者がやるということね。

そういうこと、ちゃんとやって。

○都市建設部長 今、交通対策課長がご説明したとおり、はるかぜについては区のほうでも支援をさせていただいていこうということでございますけれども、やはり位置情報については非常に、利用者にとっては利便性の高いものだと思いますので、今後も事業者とは様々協議をする機会がございますので、状況を把握しながら区の対応についても考えていきたいと思います。

○小泉ひろし委員 先ほど白石委員からも話がありましたけれども、私も地元の方々が利用する日暮里・舎人ライナーの江北駅又は高野駅、あるいは扇大橋駅、様々なご意見をいただいておりますので、ちょっと質問させていただきます。

TXのほうは決断されて8両編成がとまれるようにということで、ただこれにつきましても、2030年代前半にサービス開始を予定ということで十数年かかるわけです。

ですから、先ほど日暮里・舎人ライナーのことについても質問がございましたけれども、長期的な視野に立った根本的な対策と、中期的な部分、又は短期的な対策、こういう観点から必要かと思うんですけれども、現在、東京都に確認すると、新型車両2編成作成して、今年度中に導入するとうことを言ったり、混雑対策としては時間差、混雑時間帯を避けた利用者にポイントを付与する、

このようなことで当面考えているということかと思うんですが、その辺はいかがですか。

○交通対策課長 小泉委員おっしゃるとおりでございます。

○小泉ひろし委員 それで、新型車両は、現在ライナーは18編成で、新型車両の編成2編成を入れてつくっているの、これは合わせると20編成、1編成5両ということで全部で100両になると、そのうち新型車両は4編成、80両、これがダイヤとして加わる、このようなことでよろしいのでしょうか。

○交通対策課長 今、小泉委員おっしゃっていただきました中で、最後は新型が2両加わるということで、既に2編成の新型車両は走っております。

○小泉ひろし委員 そういうことで、新型車両については目いっぱい乗れば従来の車両と比べて100人多く乗れるので、これらが導入されれば若干緩和されるということかと思うんですが、やはり西側地域にとって大動脈というか、足立区民にとっては、14駅あるうちの9つは足立区の駅だし、日暮里駅、西日暮里駅は荒川区だけど、四つ荒川区にあるけれども、終点でございますので、足立区民にとって本当に大変な状況で、特に大師にしろそうかもしれません。江北駅より高野駅、扇大橋駅に行くと悲惨な状況でございます。いろいろな声を受けておりますが、例えば従来からも、車両基地から来たときに途中、始発が間に入れられないのかと、足立区民が乗れないじゃないかという提案だとか、又は、もう少し編成が1編成が6両、7両とあれば、それこそ女性からも凄くご意見があるんですけども、女性専用車両の導入だとか、そういうことも可能性が出てくる。

又は、今回もそうですけれども、応急対策として東京都はいろいろやっているけれども、どうにもならない、乗れない。だから、さっき言った里48系統のバスも、ライナーに乗れなければバスに定期券でそっちも併用できるようなことも含め

● 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。

て、やっぱり応急対策の部分をどうするかということ、真剣に区から訴えないと、もっともっと力を入れるべきだと思うんですけども、いかがでしょうか。

○交通対策課長 最初のご質問で、途中駅からの発車ができないかという話で、車両基地から舎人公園へ上がってくるのが1つ考えられるのかなということではございますが、これにつきましても東京都に確認しますと、そこから始発になってしまうと、見沼代親水公園駅ですとか舎人公園駅から来られて、舎人公園でまた乗っていくということが起きてしまうということもありまして、そうした効果が発揮できるような策が今のところないという話でございます。

また、女性専用車につきましても、現状ではとても難しいということで、これは大変心苦しいという話は聞いておるところでございます。

それから、バスの活用につきましても、他のいろいろな対策とあわせてなんですけれども、東京都に引き続き強力に要請をしていきたいと考えております。

○副区長 今、交通対策課長のほうからいろいろ、できない、できないというお話がありましたけれども、やっぱり危機的な状況だという危機感を持って、実は先日の都議会でも日暮里・舎人ライナーの混雑対策の質疑がございました。

私ども足立区選出の都議の皆様とも相談して、まさに長期的なことと、短期的にどうするのかということについては、足立区民の現状を訴えて都議の皆様と協力しながら東京都に働き掛けをしていきたいと考えております。

○小泉ひろし委員 それで、2018年度の利用状況、これは毎年1年に1回、公表しているかと思うんですけども、この辺については、今回、非常に遅いんですけども、利用状況、混雑率を含めて、この辺、いかがでしょうか。

○交通対策課長 昨年の確認をしますと、8月の閉

会中にご報告させていただいているところがございます。

また、東京都のほうにも先般、確認させていただいたんですけども、まだちょっと数字がまとまっていないということで、まとも次第、報告をさせていただきたいと考えております。

○小泉ひろし委員 その辺も、東京都の新交通システムでございますけれども、区のほうからも本当に1年に1回、公表だとか悠長なこと言っている状況じゃないと、この辺はしっかりと声を区からも出していただきたいんですよ。よろしくお願ひしたいと思います。

また、駅利用者を見ますと、先ほど市川委員もおっしゃっていたけれども、オリンピックも近いということで余計、関心があるバリアフリーの問題で、車椅子の利用者、電動車椅子の利用者等

いろいろなご意見もいただいております。日暮里・舎人ライナーも車椅子の利用される方が乗車している現実もある。また、バス路線もそうなんですけれども、通常の車椅子だけでなくお体の関係で電動車椅子を利用している方が、例えばバスの

乗車拒否に遭ったとか、嫌な声をかけられたとか、そういう声も聞いておりますし、これからいろいろ足立区総合交通計画、あるいはいろいろ計画する上で、そういうニーズというか、バリアフリー化を目指した利用者の思いというものをしっかりと酌み取っていただきたいと思います。この辺は要望です。

それで、最後に足立区総合交通計画の中で7ページ、まずは公共交通空白地域の現状ということで7ページにございまして、左下のほうに気になっていることがあるんですけども、解消した公共交通空白地域ってことで赤茶の色で、本木南町辺りが丸になっていて解消した空白地域になっているんですけども、今回、選挙もあつたんで、この地域の方からもいろいろなお声をいただいたんですけども、一つは、交通が不便だと、それ

● 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。

から、買い物難民を何とかしてくれと、簡単に言いますとこういう声が多かった。

なぜここが解消したのかって、いろいろ考えたんですけども、この調査がバス停留所（はるかぜ含む）から道路距離300m以上で、かつ鉄道駅から1,000m以上の区域かどうかということで調査したと思うんですけども、その土手沿いははるかぜが通っているのみ、それも千住と鹿浜だとかそっちの方面ですね、あとは江北駅。

はるかぜというのは、路線によっては1時間に1本、千住行きへわざわざ乗かって千住に行くことであれば、確かにバス停が300m以内にあるということが言えるのでしょけれども、ニーズとしては皆さん不便に感じている地域、特に区役所だとか西新井には非常に、どうやって行くのということをよく質問受けるし、また、大きなスーパーもない。特に年配の方々にとっては、私たち買い物難民、どうしてくれるのというご意見も多い。だけれども、この空白地域解消しましたよという現状の調査結果になっています。

また、13ページには、そういうことの対策も書いてあるんでしょけれども、区民ニーズに合った実効性の高いバス路線の検討ということで、単純にバス停まで300mとか、駅まで1,000mとかあるかないかって、そういう観点だけでなく、どういうニーズというものも調査しているかと思うので、その地域の住民、利用者がどういことを望んでいるかと言うことを敏感に受け止めて、今後はいろいろな施策に反映していただきたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○交通対策課長 初めに、本木南町のバス停なんですけれども、はるかぜ6号、11号というものがございまして、鹿浜方面と、あるいは堀之内、椿と千住を結んでいるものですが、これらの平成26年にこちらのところにバス停を設けていただいたということで、空白地域からは外れたということでございます。

続きまして、実効性の高いバス路線ということでございますけれども、その中では空白地域という考え方もやはりあるかとは思いますが、不便を感じていらっしゃる方がいるエリア、あるいは不便というのが、駅へ向かうですとか、公共施設に向かう距離ですとか、そうしたものも含めてどのぐらいの不便があるのかということアンケート調査の結果等も受けまして、そうしたところから総合的に抽出しているものでございます。

○都市建設部長 今回は通勤ですとか、買い物ですとか、通院のような目的別での調査もさせていただきましたけれども、はるかぜに関しては、日頃区民の声でも多数のご要望とかご意見とかいただいております。

今後の施策を考える中でも、そういったご意見も大切にしながら、皆様のお声を大事にしながら進めていきたいと思っております。

○新井ひでお委員 この足立区総合交通計画（素案）の協議会に1年ちょっと所属しておりましたから、この場で聞くのもおかしいかもしれませんが、質疑に入っていないこともだいぶ盛り込まれて肉付けされているような気がします。

これ、詰まるどころ、そちらの行政側も質疑を含めて、これに盛り込んでまとめているということなんですが、最終的にこれを組み立てたのは民間の事業者ですよ。

○交通対策課長 民間への委託もしておりますが、区の中のほうで組み立てたものになります。

○新井ひでお委員 今、質疑がいろいろ膨らんで出てきちゃっているんですけども、本来この総合交通計画という中から、ここに含めなくていいことまで載っているから、そういう質疑が膨らんじゃうんだと思うんです。

この足立区総合交通計画改定協議会の本当の主たる目的というか、ポイントは何になるのかと言えば、何だと思えますか。

○交通対策課長 やはりもともとの計画の中でも交

● 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。

通空白地域ということでも懸案であったということと同じように、今回の中でも、バスですとか、それ以外の交通ということで区民の皆様の足を確保していく策を検討するというのが一番の課題と考えております。

○新井ひでお委員 そのとおりだと思いますよね。

だから、足立区全体の中で交通の利便性が充足されているところと、そうでない不平等な状態の中で交通過疎、交通空白区域を解消するというのが何よりも一番のポイントであるということですよ。

であれば、言うことは簡単なんですけれども、質疑の中で収れんされていますし、その中には公募の委員もいたし、民間の方ですよ。質疑を聞いていると、はっきり申し上げて、一からその交通問題について始まっている状況で、それはそれとしていいんですけれども、公募委員の方々の意見としてはそれでいいんだけど、さっきの質疑の中でまた地域に入って地域の声を吸収するとか言う話が出ていたんだけど、何回そういうことを繰り返すのかと。10年の中でこの計画を実行しようということなんです。私はそんな時間の余裕はないと思うんです。交通空白区域に住んでいる人たちのことを考えれば、だからせっかくここまでできたことなので、早くその目的である交通空白区域解消のためにモデル運行、それを早目に決めて社会実験をするということですよ。地域に入るのはいいいけれども、このパブリックコメントもやるわけだし、交通空白区域もほとんど収れんされているわけだから、その中でどこでまず運行するかということだと思っんです。

そのためには、次の何とか協議会とか審議会、そこがあるわけです。そこに是非とも、ここまで議会も関わっているんだから、是非とも、誰とは言わないけれども、そういう議会の中も入るべきだと思いますよ。ここで終わっちゃったら中途半端でしょう。ここの交通網・都市基盤整備調査特

別委員会はあるけれども、ここはそういうことを決められるわけではないので、是非ともその辺をお含みおきいただいて、何とか審議会というものを進めていただきたい、一応それは私個人の要望とします。

ともかく何よりも、この間、請願が出て、任期が終わったので終わってしまいましたけれども、ああいった要望もあるわけですから、何よりも、本当にどんどん超高齢社会の中でそういう買い物もあれば、病院に行きたい人もあるし、いろいろな要望がある中で、足立区の中で交通空白地域と交通の均等化というか、平等性を担保する意味でも、何としてもそれを早く実行していただきたいと思っしますので、よろしくお願ひしたいと思っます。

○鈴木あきら委員 いろいろ出たので、私のほうからは、今まで出ていない部分で話をしたいんですけど、まず、今回の6ページの日暮里・舎人ライナーの関係の安全対策ということですけども、今回のシーサイドラインの事故、これとは全く違うんだということで、日暮里・舎人ライナーについてはその心配は要らないということはおよくわかったんですが、ただ、例えばこういった原因でなくても事故は起きないのかと言ったら、起きるケースもあるわけです。そういった意味から言ったら、187%の混雑率で乗り切れない。なおかつ、ここは無人であると、ホームにもいない、運転手も車掌もいないという状況での路線ということは、今までとはちょっと特殊ですよ。

そういった中で長澤委員がお話していましたが、TXのほうは来年の春から新型車両を導入して少し緩和できますよ。なおかつ朝ラッシュでもって1時間の運行を、今、22本を来年の春から25本にするという話まで出ているわけです。更に、長期的には当然6両を8両に少なくちゃいけない、だから、TXのほうは短期、中期、長期と一応策は打ってきているんですよ。

● 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。

● 音声認識システムで認識できなかった発言等は「*」で表示しています。

それに対して、まだまだ不満はたくさんありますよ。ありますけれども、ただ、そういう少し努力を見せているところがあって、それで万一、何かTXでもって事故が起きたとしても、混雑があって、その混雑が原因で事故があったとしても、今、努力しているねっていうことの少し緩和というか、そういった同情部分もないとは言いきれないと思うんです。

ところが、じゃあ今の日暮里・舎人ライナーはと言ったときには、新型車両2編成出しますよと言っても、これでどれだけ減ると言っても、これだってまだまだ先になるわけでしょう。

そういった部分で、あとは長期的にと言ったら全然計画がない。それこそ技術的にどうの言ったりとか、そういった意味からいけば、もし日暮里・舎人ライナーで事故が起きたときは、誰がどうやって責任とるんですか。その事故の原因にもよるでしょうけれども。

○交通対策課長 大変重い問題だとは思いますが。日暮里・舎人ライナーですと、やっぱり交通局になるということであるんですけども、区としても当然、そうしたところに関わってきておりますので、考えていかなきゃいけないと考えております。

○鈴木あきら委員 当然、東京都も交通局が運行しているんだから、それは第1番目にはそこですよ。ただ、じゃあその対策を、混雑がわかっていながら、私たちみたいにこういう素人であっても、これから先の混雑率をどう考えるかと言ったときには、絶対にこの混雑は直らない、むしろもっともっとひどくなるというしか、誰が考えたってわかるわけじゃないですか。

そういった中で、バスの運行すら、だから今回私は本会議でやりましたよ、取り上げましたよ、ただ、それだって予算特別委員会でもやったし、それから、その前の本会議でも、私たちの会派はずっとやっているわけですよ。その間、ずっと東京都に聞いてみます。東京都はバスも出しません。

でもそのバスが出ないというのは何かなということ私たちがいろいろなところで調査した結果、今のバスの人手不足、運転手の人手不足もあります。そしてなおかつ規則でもって、あそこも公務員ですから、公務員の定数というのがあって、それを超えてはならないとか何とかって、しっちゃかめっちゃかで面倒くさいものがあるんですよ。

そういった中で、だからあえて今回、それを聞いて、新しく来年度の春には今度、形態が非常勤でも常勤でもなく、そういった特別な退職者のものを使えば、それはオーケーですよという部分まで突き詰めたわけですよ。だからあえてそういった、その人もちょうど来年の春辺りから形態を変えて勤めることができる。だったら1日5時間ぐらいの働きで雇えるというバスの高齢者ですね、定年になった人たちが、更にそこで5時間ぐらいだったら、4時間、5時間だったら働けるという人を雇いさける。だから、これは常勤でも非常勤でもなく、あくまでもその形態は別だから公務員の何とかってしっちゃかめっちゃか面倒くさい、そのあれにはかかからない。

そういったものまでいろいろ調べて、なおかつ東京都はお金が出せない。じゃあこのときの、もし事故が起きたとき、そういう努力を全くしていないということは、もっともっとあなたたちには大責任ですよってことを強く言える立場じゃないですか。地元にしても、区にしても。

だから、そういった部分で本気なんですかっていう話を投げ掛けて、もしそれでもだめだと言うんだったら、じゃあ足立区だってその責任があるんだったら、先ほど市川委員もおっしゃっていましたが、でも、だから私もあえて2億円のお金をかけて、江北駅の名称を変更するだけのお金が2億円あるんだったら、2,000万円かけてバスを走らせて、10年かかるなら10年間の短期の施策になるでしょうということまで提案しているわけじゃないですか。

● 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。

そういったいろいろな、この解決策をどんなことがあるかということ、いろいろな分野で、それこそ手を広げて何か解決ができないかというのは、区のほうが東京都に聞きましたら、東京都からこういう返事でした、それで終わりでもいいんですか。

○都市建設部長 東京都に関しましては、今まで様々な形で確認、要望してまいりましたけれども、今、鈴木委員お話のような現状もありますし、先ほど来の議論の中でも、今後、東京女子医科大学が移転をしてくれば更に人口も増えて、また乗降客も増えるだろうということを考えますと、そういう段階に来ているということも踏まえて、区としての責任も考えた上で、更に東京都と協議をしていかなければいけないのかなと考えております。

○鈴木あきら委員 今回の答弁でも全然不満なんですけれども、例えば今、日暮里・舎人ライナーは1時間の運行本数が18本。今回、TXが22本を25本にするわけですよ。今、綾瀬駅始発の千代田線25本です。1時間の、一番混雑するときの。

日暮里・舎人ライナーはどうして、無人だから、それとも駅の間隔が短いから、どうして18本しかなくて、22本とか25本にもっていけないのか、その理由はどこかで聞いたことがありますか。

○交通対策課長 これにつきましても東京都のほうに確認している内容でございますけれども、今のシステムの中では3分20秒ぐらいがぎりぎりかということで、そうしますと1時間に直しますと18本ぐらいという形でございます。

○鈴木あきら委員 だから、3分20秒ってずっと聞いているんです。何で3分20秒なのか、そういうシステムだからでしょう。

だけど、有人だったらもっと、例えばこれができるのかとか、それから、千代田線なんか私もときどきラッシュ時に乗るんですけど、25本走っていても大体、都心まで行くのに定時では行かないんですよ、10分ぐらい必ず遅れるんです。

ほとんど毎日、ひどいときになると国会議事堂まで行くと15分から17、8分まで遅れるんですよ。

その間、みんな駅と駅の間で停まっているんですよ。だけれども、言うならば、そのお客さん、私たちも含めて乗っていて不便を感じていますけれども、乗っかっているということで、その間の乗客はみんな乗っているんです。ということは混雑率は大変ですけども、だけれども、乗り込んでいるから、25本分の電車に皆さん乗っていくわけでしょう、だから、そうやって考えたら、18本が19本でも20本でも、もし1分、2分遅れても、遅れても19本を出したほうが、考え方とすればいいわけですよ。

だからそういった部分で、何も短期的にもやろうという努力をしない東京都に対して、じゃあ安全対策として一番何を考えているのかということと同時に、足立区も安全対策何も考えていないじゃないかということがあって批判されますからね、当然。議会だって当然その議論をしていないという話になったら、議員だって何やっているんだって言われますよ。

だから、これだけ悪い立場になるかもしれないけれども、強く区に対しても物申しているわけで、そういった意味からいけば、そのお金がないとなったら、2億円のものを使えるぐらいのお金があるんでしょうと。まず先にそれを区民がどれだけ不便さを感じているかということから考えれば、駅名なんか本当は2の次、3の次ですよ。それをやって初めて、だったらこれもどうですかと言うんだったら、みんな認めますよという話になるけれども、それすらもやらないで2億円そこで先に使うとなったら、2億円どうしてバスに使わないんですかと。

東京都が里48系統という路線がだめだと言うなら、少し路線を変えて申請して、コミュニティバスを出せるとかという話はないのかとか、新日

- 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。

本観光だってどこだって、日立自動車交通だって募集をして、この路線に、例えば2,000万円かけて走らせてくれと、朝のラッシュ時だけでいいんですということだって可能なんでしょう。だから、私などが、じゃあ荒川区は、停留所には一切停まらないで急行にしちゃったっていいじゃないかとか、帰りはお客さん乗らないんだから、回送にすれば5分ぐらい短縮されるでしょうとかって提案までしているわけでしょう。

だから、バスというのは許可制だから、認可制だからというのはわかりますけれども、そういったものも含めていろいろなことを研究して、これだったらできるのかということも、それこそ足立区でバス会社を借りて、それこそ貸切りでというのも可能は可能なんじゃないですかということもあるわけですよ。

そういったものも全然考えないで、東京都の返事だけというのはいかがなものかって非常にあるので、これ、副区長、何か考えませんか。

- 副区長 今の鈴木委員のお話を聞いていて、改めて私ども執行機関の日暮里・舎人ライナーの混雑対策に対する本気度が足りないんじゃないかということで、ご批判、それから、激励というふうに受け止めました。

TXが短期、中期、長期的な努力が見えてきている中で、日暮里・舎人ライナーが見えないということについては、私どもも重く受け止めていますし、東京都とどういう形で交渉していったらいいのか、先ほども言いましたけれども、区選出の都議会議員の皆さんとも協議させていただいて、少し区の本気度が伝わるような形で東京都と交渉していきたいと考えております。

- 鈴木あきら委員 是非その辺をやってください。

どうしても役所の方、足立区もさることながら、東京都にしても、東京都の交通局にしても、大体4、5年で担当が変わるとかという話になれば、いい返事とかじゃないけれども、先ほどの技術面で

危ないとか、無理だとか、安全面でこれは無理だとかって言ってお茶を濁すことがほとんど多いわけですよ。

ところが実際はと言ったら、先ほど市川委員や白石委員が言ったように、まだまだたくさん私もそういった材料を持っていますけれども、あれだつてできないということができているでしょうとかというのがたくさんあるわけです。

そういったものがあるんだから、その辺は非常に本気度というのを必ず言ってください。

それから、時間ばかりがかかってくるので、次に行きます。有楽町線（地下鉄8号線）の12ページなんですけど、これは足立区としての取り組みはこういうことをやっていますよということで、それはそれでいいんですけども、例えば今回、江東区が非常に怒っているという話を知っていますか。江東区がこの地下鉄8号線について怒っているという話を。

- 鉄道関連事業担当課長 東京都のほうで約束したことを実行していないという認識ではあります。

- 鈴木あきら委員 同じ地方自治体の仲間でもって、江東区の区議会議員からいろいろ話を聞いていますけれども、非常に区長をはじめ議会も怒っているんですよ。東京都にけんかを売るんだという感じで物凄いです。それだけ騙されたという感覚を持っているわけですよ。

さっきの日暮里・舎人ライナーもそうですけれども、相手は東京都、大きいわけですけども、自分たちの地域のものについては、それこそ住民のパワーをもらいながら住民の代わりに東京都にけんかを売るぐらいでもいいわけですよ。約束守っていないという話になれば、そういったときに、この足立区も、江東5区、沿線自治体の5区、例えば墨田区や葛飾区、足立区もそうですけれども、一緒になって怒ってみるとかというのはないんですか。

- 鉄道立体推進室長 私はあの新聞記事を見まして、

● 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。

江東区の気持ち、非常にわかりました。あそこまで来て、基金まで一つの対象路線として組んでいただきながら、その後どうなのと。

私も江東区のほうにすぐ連絡しまして、一緒にどうなのと、ちょっと向こうも今いろいろ考えているという回答を得ておりますが、チャンスと私たちは思っはいけないんだと思いますが、応援をするような形で是非ともバックアップしていきたい。連携をとっております。

○鈴木あきら委員 応援と言うよりも、私、正直言うと、この江東区の豊洲、住吉間がなければ、こっちに来ないですよ、亀有まで。亀有より先、八潮まで絶対来ないですよ。だから一緒になって怒るというのはそういう意味で、応援というよりも一体で沿線の、まず本来だった八潮まで一緒になって工事やってもらいたいというのはあるけれども、せめて豊洲、住吉間がなければ話にならないわけですから、今一緒になってできることは何か。

だから、去年、私もこの交通族の関係で一緒に行ったときに、議会のほうも多分そういったことを言えば、他の会派も絶対に協力してくれるはずだからと思って、議会で何か協力できることがあったらどうぞいつでも言ってくださいという話までしてきたわけですが、そういった意味では、区も、それから、議会も、これ一緒になってやらないと、地下鉄8号線、いつまでたってもこのままになってしまいますので、委員長その辺もお取り計らいくださいということのお願いと、それから、区のほうの決意等いただければと思います。

○鉄道立体推進室長 今、鈴木委員から力強い、私も応援をいただいたと思っています。

あの江東区、しっかり応援するとともに、私たちのほうに、まずはあそこが来ないことにはこちらのほうにも行きません。それは十分、肝に据えながら頑張らせていただきたいと思います。

○鈴木あきら委員 委員長の発言は、

○ただ太郎委員長 超党派でしっかりと8号線は取り組んでいく、その決意で頑張ってまいりましょう。

○水野あゆみ委員 私からも簡潔にお伺いします。

交通空白地域のところ、足立区総合交通計画のところなんですけれども、東京女子医科大学が2021年に完成する予定なんですけれども、小菅駅のほうから東京女子医科大学に行くバスとかもないということで、区民の皆さんから、是非そういうのも欲しいという声も伺っております。そういった意味ではパブリックコメントもこれからあるということなんですけれども、東京女子医科大学ができてからその声を聞いてからでは遅いと思うので、そういったところも早期にやっていただきたいというご要望。

あと、さっき車椅子の話が出たので、今度つくばエクスプレスで6両から8両になるのに10年かかる計画なんですけれども、これも区民の要望で、車椅子に乗りながら混雑時に電車に乗るのが大変なので、ユニバーサル車両というのも今後は考えて欲しいというの、私のほうに要望をいただいているので、そういった計画はあるのかなのかというのを伺いたいんですが。

○交通対策課長 ただいまの初めの部分でございませうけれども、小菅駅から東京女子医科大学方面へということで、なかなか小菅駅からすぐというのはどうかということではございますけれども、東京女子医科大学につきましては、文教大学もそうなんですけれども、そうした大きな施設が新たにできるところと、拠点となる駅からのバス便については、既にやっているところもございまして、検討を続けていくということで取り組ませていただきたいと思っております。

また、区の中の東西の方向がどうしてもバスは弱いということもございまして、その辺についても取り組みを進めていきたいと考えております。

TXのほうなんですけれども、車椅子のユニバ

● 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。

ーサル車両の点につきましては、ご意見をいただきましたので、TXともちょっと話をさせていただきたいと思います。

○水野あゆみ委員 是非、足立区の先進事例として、まずやっていただきたいという要望をして、終わります。

○西の原えみ子委員 私もこの足立区総合交通計画の関係なんです、やはり空白区域のことはいろいろ計画も出されているんですけども、既存地域のことでもお聞きしたかったんです。

実は六町の関係のバス路線のところ、スーパーボヤが閉店になって買い物難民、大変だということで、この地域の方々は島根のマミーマートに行くとか、竹の塚に行かなきゃいけないということで、私、実はバス路線を調べてきたら、1時間に1本どころか、1日5本しかない。こういう路線で、これを周知徹底したところで本当にこれを使っていくのかなというのが凄く疑問になりました。

この足立区総合交通計画の中では需要にあわせて多様な交通機関、これはあくまで新たな路線を増やすということになっているけれども、そうじゃない既存のこういう路線についても対策を練るといって、そういうことがどうしても必要だと思うんですが、その辺、いかがお考えですか。

○交通対策課長 西の原委員おっしゃるとおりでございます。既存のバス路線、これはどの路線につきましてもなかなか厳しい状況があるということ、あるいは運転手の減によって運行できない部分もあったりとかもありますので、そういうことも含めて、どのようにそうしたところを継続して運行できるようにするかということも課題だと考えておりますので、検討していきたいと考えます。

○西の原えみ子委員 朝日新聞6月18日付に「公共交通空白地域乗り合いで足確保」ということも出ておまして、国のほうは過疎地帯については援助も出すということになっていて、足立区の中

で過疎というところもどうなのかと思いますけれども、こういう西東京市でやったタクシー実験だとか、そういうことに関して、区としては本当に真剣に取り組んでいくというか、必要だと思うことと、あと、オンデマンドで花畑での乗り合い実験、実証実験をやると言っていたんですけども、全く進んでいないというのがあって、それは何で進んでいないのか、何が原因なのかということもちょっとお聞きしたいんですけども。

○交通対策課長 いろいろな公共交通の手段についての検討というのは、当然これからやっていかなくちゃいけないと考えておるところでございます。

また、花畑で予定されていたということで、私もちょっと確認させていただいたんですけども、ちょうど足立区総合交通計画の改定の前の段階でそうした話がございましたけれども、その中では交通計画の改定の中で多様な交通手段としてあわせて検討を進めていくということで入れさせていただいてということでございます。

○都市建設部長 これ、ちょうど2年3カ月ぐらい前でしょうか、ご提案をさせていただいて、この件については病院ですとか、地元のスーパーですとか、高齢者の方が特に寄られる箇所、そこからの財政というか、負担というか、そういったことをいただきながら運営できないだろうかというところが主でございましたので、そういう意味ではなかなかご協力は得られなかった。結果的に、なかなか実現ができないところと、今回、足立区総合交通計画の検討が始まったというところでございます。

○西の原えみ子委員 確かに財政負担、財政の支援が一般から得られないということなんですけれども、公共交通の立場に立つのであれば、やはりそれこそ区としても自治体が交通の支援をする、財政的支援をしていくという、そういう視点も重要ではないかと思うんですが、いかがですか。

○都市建設部長 今回、初めてその地域の検討会を

● 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。

設けるということ。また、その中で具体的に社会実験をしていくということで、今まで取り組んでいなかったことを、これからやっぺいこうということ考えています。

そういう中で、区民の方に乗っていただけるバス路線をつくっていく必要があるでしょうし、その中で財政負担をどうしていくのかということ、その取り組む前に検討していきたいと思っています。

○西の原えみ子委員 是非、財政支援もお願いしたいと思います。

もう1点、今度は日暮里・舎人ライナーの件です。今、様々いろいろ出ておりますけれども、このシーサイドラインの事故というのは、本当に区民にとって衝撃的で、日暮里・舎人ライナーと全く同じ自動運転ということでも一緒だったんですけれども、逆走しないという安全性、これが確認されたということなんですが、逆走しないことがわかったということだけが、イコール安全性の確保になるんですか。

○交通対策課長 西の原委員おっしゃるところでございますけれども、一応その中では確認はできたということで、運行のシステムとしては現状では問題ないということでございます。

しかしながら、いろいろなそういう課題がまた出てくるということもございますので、そうしたときに速やかに安全の対策がとれるような対応については、東京都にも引き続き要請していきたいと考えます。

○西の原えみ子委員 何か起きたときでは遅いと思うんですけれども、やはり何が起きるかわからないと思うんです。

本当に逆走だけの問題じゃないというところでは、アメリカのウーバーというタクシーの会社も、今、無人運転の実験をやっているというのをニュースとかで聞くんだけれども、結局、何かを察知して停まると、でもそれが停まらないで事故を

起こしてしまったという報道もあるんですけれども、だから、万が一何かがあったら本当に素早く対応する、こういうことをやっぺいかなければいけないというのが安全性に対する必要な問題だと思うんです。だから、無人運転がどうしても私としては何とか解消しなければいけない問題だと思いますので、この無人運転についても、是非、東京都にもきちんと、入れるということも含めてやって欲しいと思うんですけれども、その辺はいかがですか。

○交通対策課長 現時点では無人の運転ということで、先ほど来の混雑緩和につきましては、やはり朝の時間帯ですとか特に混んでいるところにつきましては、補助員等を配置して安全を図るということではやっぺいいただいておりますので、そうした点につきましても、区のほうとしてもしっかり見ていきたいと思っておりますので、無人運転ということでは、今の時点では考えておりません。

○西の原えみ子委員 安全性の問題だったんですね。私も乗って見たんですけれども、確かに7時から9時までは警備員がいて見ていただけてはいたんですが、そうでないときには全くいらっしやらない。電車の中にもいない。何か起きたときにはどうするのかというのを凄く、非常に大変だなというのを思ったところなんです。

だから、その無人運転の問題とあわせて、駅にも駅員を入れておくとか、いて欲しいというのが一応要望なんです。

それこそ東京女子医科大学がやってくるということでは、障がいを持っている方とか、そういう方たちもたくさんこれから使用していく、そういう日暮里・舎人ライナーになっていくと。

私は綾瀬駅のところで朝お聞きしたんですけれども、駅員の方が障がいを持っている方をタクシー乗り場まで連れていっているという状況があるんですね。公共交通としても、そういう方たちに対しての配慮も含めて凄く必要だと思うんです。

● 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。

● 音声認識システムで認識できなかった発言等は「*」で表示しています。

やはり駅に無人、いない、自動運転、本当に何かあったときにどうするのか、こういうことに対しての、設備も含めてのそのことを区としても本当に東京都に実態を言って、人員を増やしてもらって全駅のホームへの駅員配置、無人運転をやめるという、運転手を入れるということは、是非、要望していただきたいことだと思うんですけども、いかがですか。

○交通対策課長 今ご指摘がございましたけれども、これにつきましても安全対策を更に強化していただくという観点で、東京都にも強く要望していきたいと思えますし、引き続き区のほうも注視していきたいと思えます。

○西の原えみ子委員 最後に1点なんですけれども、私も実はこの事故があつてから6月の初めに日暮里・舎人ライナーで日暮里駅から見沼代親水公園駅まで乗りました。朝6時半から7時半ぐらいまでかけて一個一個おりに見てきたんですけども、やっぱり7時を過ぎると谷在家、西新井大師西とか江北とかどんどん乗ってきて、一番前のところにどんどん前に押されていって本当にぎゅうぎゅうだったんです。本当に降りられないという状況を体験して、毎日これで乗っている方たちがたくさんいるんだなというのを実感できたんです。

それで、今の5両編成を6両から7両へ増やすということをやっていると、本当にこれは重要だなというのを思ったんですけども、その中でつくばエクスプレスが10年先の事業をやる形で進めているということで、私はその10年がまだ先でこんなにかからないんじゃないかという議論もある中で、10年先を見越したそういう計画をつくるということが本当に重要だと思うんです。

この日暮里・舎人ライナーについても、そこに人口が増えていく、東京女子医科大学が来る、こういう実態があるわけですから、そのことも踏まえて、それこそ10年先を見通した中でのそういう計画というか、そういうものを進めていくとい

うことがとっても重要だなというのを感じましたもので、それは是非、要望としても、中期、長期ということであるとありますけれども、こういう10年先ということでは、是非、強行に進めて欲しいと思いますが、いかがですか。

○交通対策課長 西の原委員のご意見のとおりでございますので、今後そうした長期的な視点の内容につきましても、東京都のほうにも要請しながら、どういったことができるのかということは、逆にそういう情報が得られれば皆様にもお伝えしていきたいと考えております。

○しづや竜一委員 委員の皆様から何度もお話があったんですけども、私も日暮里・舎人ライナーの安全対策について、1点か2点、質問させていただきたいと思えます。

駅ホームへの監視員の配置というのは、係員が見沼代親水公園駅と日暮里駅の2つの駅を中心に、混雑ラッシュのときに係員を配置したと聞いたんですけども、その配置場所というのは、駅のホームのどの辺りでしょうか。

○交通対策課長 そこで報告させていただきましたのは、点検期間中だけです。ちょうど1週間ぐらいの間なんですけれども、非常用停止ボタン、その近くに立って、何かあった場合にはすぐボタンを押せるようにということで配置されていたと聞いております。

○しづや竜一委員 非常用停止ボタンですけども、非常用停止ボタンって過去に何回押されているんですか、ちょっと難しいんですけども。

○交通対策課長 申しわけございません。そのところは、ちょっと把握してございません。

○しづや竜一委員 非常用停止ボタンですよ、過去に2017年でしたっけ、扇大橋駅でドアに挟まった事故がたしかあったと思うんですけども、そういったところの緊急非常停止ボタンも今後の安全対策で必ず必要不可欠だと思いますので、非常に区民の方々にもわかりやすく周知していただ

● 正式な会議録が作成されるまでの暫定的なものであり、今後修正されることがあります。

● 音声認識システムで認識できなかった発言等は「*」で表示しています。

きたいという要望。

あと、最後なんですけれども、「現在事故の調査を行っている運輸安全委員会の事故調査結果が発表になった際」というところなんですけれども、これは都の関係もあるんでしょうけれども、それは確実に、明確に出るめどがあるのでしょうか。

○交通対策課長 こちらのほうは国の機関だということで、しばらく調査検討に時間がかかるということですが、最終的には当然、結果として公表されると聞いております。

○ただ太郎委員長 他に質疑は。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○ただ太郎委員長 なしと認めます。

本委員会の調査事項に関する調査の一環として、来る8月27日火曜日、葛飾区において開催される地下鉄建設促進五区協議会総会に、正副委員長で出席をしたいと思います。ご異議ありませんか。

[「異議なし」と呼ぶ者あり]

○ただ太郎委員長 ご異議ないと認め、さよう決定いたしました。

なお、調査実施の決定をいただきましたので、開催通知があった場合は議長宛てに委員の派遣承認要求書を提出させていただきます。

————— ◇ —————

————— ◇ —————

○ただ太郎委員長 次に、環七高速鉄道（メトロセブン）促進協議会総会についてを議題といたします。

本委員会の調査事項に関する調査の一環として、来る7月24日水曜日、江戸川区総合文化センターにおいて開催される環七高速鉄道促進協議会の総会に参加したいと思います。ご異議ありませんか。

[「異議なし」と呼ぶ者あり]

○ただ太郎委員長 ご異議ないと認め、さよう決定いたしました。

なお、調査実施の決定をいただきましたので、議長宛てに委員の派遣承認要求書を提出いたします。

詳細につきましては、別途各委員宛てに通知いたしますので、よろしくお願いをいたします。

————— ◇ —————

○ただ太郎委員長 次に、地下鉄建設促進五区協議会総会についてを議題といたします。

○ただ太郎委員長 次に、その他に移ります。

○白石正輝委員 西新井駅の改築予定について、地元の人からいろいろと言われているわけです。基本的には、もう随分前ですけれども、今年の7月頃に西口側を解体するという話を聞いていますが、それが少し早くなるんじゃないのかなという情報があるんですが、まず、解体はいつ頃になるのか。それと同時に解体したら当然、新しい駅舎をつくるはずですから、その駅舎についてはエレベーターとかエスカレーターについても、当然つくりますという東武側の意向もあるように聞いていますが、それはどうなっているのかと同時に、東西通路の位置については、前の交通網・都市基盤整備調査特別委員会で多分、現在ある西口の改札口の近場だろうなというような話もありますが、その辺の話は聞いているかどうか。

○まちづくり課長 まず、解体でございましてけれども、東武ストアのほうは7月22日に着手ということ聞いてございます。

○白石正輝委員 7月ですか。

○まちづくり課長 7月でございます。

その後の東武ストアの計画については、解体後は私もまだ東武のほうもその計画というのは明

● 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。

らかにしてごさいませぬ。したがいまして、私どもも、その後、何ができるのかというところはつかんでいない状況でございませぬ。

それから、東西通路あるいはエレベーターとかエスカレーターについても、当然そのストアを解体した後は、今度はトスカのほうを壊しますので、その際には白石委員ご指摘のとおり、新しいいわゆるエレベーター、エスカレーターというのも、当然、新しい駅舎の場合は今後は、我々もできるだろうという想定は思っています。しかしながら、その計画もまだ明らかになっていない状況でございませぬので、そこは粘り強く東武のほうとも、今、きちんと情報交換の場を設けていますので、つかみ次第すぐに議会のほうにご報告させていただきますと考えております。

○白石正輝委員 詳細な設計については、多分、東武側は相当固まるまでは言わない会社だから仕方がないと思いますけれども、ただ、少なくとも東西通路、エスカレーター、エレベーター、このことについては新しく駅舎をつくるようなものですから、西口全部壊してしまうわけですから、バリアフリーの観点から言って、エレベーター、エスカレーターを付けない新しい駅なんてことはあり得ないわけだから、それについては、どうも選挙のたびに私たちの党が付けさせるようなことを言う党があるものですから、まちの皆さん方は、その党に投票すればつくんだらう、自民党何やっているのという話を現実に聞くんですよ。

少なくとも私たちは交通網・都市基盤整備調査特別委員会の中で、エレベーター、エスカレーター当然つきますよという話を執行機関側からも聞いているんですね。ですから、それは当然新しい駅でエレベーター、エスカレーターがついていない駅なんてないんですよ。

足立区にできただけじゃなくて、23区、東京都中にできた新しい駅の中でエレベーターがありませんとか、エスカレーターがありませんという

駅はないんですから、これは当然の要求として、お願いしますじゃなくて、当然の要求として東武鉄道に言っていくべきだと思います。

特に特定の政党が付けるようなことはあり得ませんから、同じことが竹ノ塚の新しい駅でも言われているんですよ。竹ノ塚の新しい駅ができたらホームドアを私たちは付けさせませぬ。そういうことを平然と言う政党があるわけですから、これは、私は少なくとも竹ノ塚駅については既に新聞に発表したとおり、東武鉄道はホームドア付けませぬよって新聞に発表しているんですから、そんなことを言うの変じゃないのって言わせてもらったんですが、そんなこと聞いていませぬと、私たちが運動して付けさせるんですってというようなことを言っている政党があるわけだから、ひとつこういうはっきりした計画に乗っているようなものについては、政治の選挙の道具にするようなことはあつてはならないと思いますので、是非、執行機関側はしっかりと、このことについては今言うように、バリアフリーの観点から新しい駅にエレベーターがつかない、エスカレーターがつかないなんてことは許されないうことですから、しっかりとやっていただきたいと思ひませぬ。

○長澤こうすけ委員 最初の報告事項の中でも幾つか出ていたんですけども、江北の駅は名前を変えるに当たって2億円かかるという中で、過去のこの委員会の中でも、我が党の白石正輝委員が西新井大師西の駅の名称についてはどうなのかということをたびたび発言をされてきました。

予算特別委員会の中でも高山議員も言われてきましたし、他会派の議員の皆さんからもそういった話もあつて、特に正月わかりづらい乗客がいるとか、そういったこともあつて名称についてどうするかといったことが、ある意味、ちょっと保留形になっているかと思うんですが、今、執行機関のほうでそれは何か動きはありますか。

○市街地整備室長 江北駅の駅名変更につきまして

● 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。

は、エリアデザイン調査特別委員会等も含めまして、そちらのほうでご審議いただき、結果を注視しているような状況になるのかなと考えております。

西新井大師西駅についての駅名変更のお話は、少し地元からもいただいているところも含めながらも、大師までの経路についてわかりやすくするということは、今までも取り組みさせていただいておりますし、もし不足があるようであれば、その辺、庁内で研究しながら整備を進めてまいりたいと考えております。

○長澤こうすけ委員 議事録を読むと、西新井大師西駅から看板の設置が難しいとかいろいろあって、特に今のところそういった変更する予定はないということだと思うんですけども、江北駅を変えるときに2億円がかかると、もし議会の中でもそういった声が西新井大師西駅に関して上がってきている中でそういった検討をするときは、同時期に一つの事業を変更したほうが予算的には圧縮できると。なので、例えば今回これが2億円で江北駅をやって、後から西新井大師西駅をやって増額になったということだと本末転倒だと思うんです。

そういったことは、その前の段階で今予定がないからあれですけども、トータル的に今後もし発生するような予定があるところがあれば、そういったところもしっかり考えていただきたいと思っております。

○ただ太郎委員長 答弁は。

○長澤こうすけ委員 いいです。

○鈴木あきら委員

[資料を提示]

実は東京メトロからこれのチラシを配られたと思うんですが、皆さん、持っていらっしゃいますか。

これは、別に足立区に物申すのではないんですが、2ページの北千住駅を見たらあればありがたいんですが、そこでこういう感じでピンクから

赤色が混雑率が高いところという車両の1両目から10両目、そしてあとこちら側が何分発というのを見ているんですけども、これが大体ピンク色になるのが7時27分ぐらいからですね。

次のページを見てもらいたいんですが、当駅、北千住駅では6時半から7時半頃が最も混み合いますと書いてあるんですよ。

私の前のページのこれが正しければ、7時半から8時20分ぐらいが一番混んでいるんですけども、ですね、これ何か説明受けていますか。

○交通対策課長 申しわけございません。鈴木委員ご指摘のとおりかと、私ももう一度改めて見て、そういうふうに感じます。

東京メトロのほうからは、これ情報提供ということではいただいたんですけども、その段階ではちょっと気がつきませんでした。

○鈴木あきら委員 どちらが本当かわからないんですけども、2ページ目のほうを見ると7時半から8時20分が一番混んでいると、ところが大きいチラシのほうでは6時半から7時半までということになっていますので、あとホームページとか、あと、これはチラシを配るということですよ。ポスターも貼るのかな、だからこの辺、非常に紛らわしいし、これでもってどう最も混み合うからオフイクの通勤通学、分散してくれというの何かおかしいなと思うので、そういう話があったということをお伝えしてもらえればと思うんですが。

○都市建設部長 確認が不足しておりますして申しわけありません。メトロのほうに、趣旨も含めて確認をさせていただきたいと思っております。

○ただ太郎委員長 他に質疑はございませんか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○ただ太郎委員長 なしと認めます。

————— ◇ —————

○ただ太郎委員長 以上をもちまして交通網都市基

- 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。

盤整備調査特別委員会を閉会といたします。

午前11時58分閉会

速報版