

※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。

令和 7 年

交通対策・地区整備特別委員会 会議録

令和 7 年 6 月 1 3 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。

交 通 対 策 ・ 地 区 整 備 特 別 委 員 会 会 議 録

- | | | | | | |
|---|---------------|--------------|-----------|--|--|
| 1 | 開会年月日 | 令和7年6月13日（金） | | | |
| 2 | 開会場所 | 議会第3会議室 | | | |
| 3 | 出席者
（12人） | 委員長 富永龍司 | 副委員長 風澤純子 | | |
| | | 委員 石原喬子 | 委員 大貫はなこ | | |
| | | 委員 中村謙治郎 | 委員 木村佐知子 | | |
| | | 委員 中澤史夫 | 委員 鈴木昇 | | |
| | | 委員 望月元美 | 委員 石塚猛 | | |
| | | 委員 太田雅久 | 委員 小坂義久 | | |
| 4 | 欠席者
（0人） | | | | |
| 5 | 委員外議員
（0人） | | | | |
| 6 | 出席理事者 | 副 区 長 | 野 村 武 治 | | |
| | | 技 監 | 赤 星 健太郎 | | |
| | | 都市づくり部長 | 寺 田 茂 | | |
| | | 都市づくり部参事 | 坂 本 秀 昭 | | |
| | | 都市計画課長 | 反 町 英 典 | | |
| | | 地域整備第一課長 | 長 廣 成 彦 | | |
| | | 地域整備第二課長 | 門 倉 和 広 | | |
| | | 地域整備第三課長 | 行 天 寿 朗 | | |
| | | 都市づくり部副参事 | 小 河 真智子 | | |
| | | 土木担当部長 | 原 島 悟 | | |
| | | 交通対策課長 | 清 水 良 登 | | |
| 7 | 議会事務局 | 事務局長 | 鈴 木 慎 也 | | |
| | | 事務局次長 | 櫻 井 敬 子 | | |
| | | 議事調査係長 | 吉 田 裕 麻 | | |
| | | 書 記 | 藤 村 ちひろ | | |
| | | 書 記 | 岡 崎 一 生 | | |

※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。

8 案件

◎審議調査事項

案件第1 交通対策及び地区整備について

◎理事者報告事項

【都市づくり部】

1. 新たな交通手段の検討について資料1 都市づくり部副参事
2. 朝倉彫塑館通り沿道におけるまちづくりについて
.....資料2 地域整備第三課長

【土木担当】

1. (仮称)台東区自転車活用推進計画の策定に係る基礎調査の結果について
.....資料3 交通対策課長
2. 台東区循環バス「めぐりん」のダイヤ改正について
.....資料4 交通対策課長

※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。

午前 9時59分開会

○委員長（富永龍司） ただいまから、交通対策・地区整備特別委員会を開会いたします。

○委員長 本日は、正副委員長就任後、初の例月委員会ですので、一言ご挨拶を申し上げます。

今回、交通対策委員長になりました富永です。皆様のご闊達な答弁を求めながら、スムーズな進行に努めさせていただきますので、どうかよろしくお願いいたします。

風澤副委員長。

◆風澤純子 副委員長 副委員長となりました風澤です。私も委員長と共に、この台東区がより安全で便利な交通と、そして魅力的な地区となりますように頑張っていきたいと思います。よろしくお願いいたします。

○委員長 本日は、卓上マイクのスイッチを必ず押してから、ご発言願います。

また、理事者発言席を設けましたので、よろしくお願いいたします。

○委員長 次に、傍聴についておはかりいたします。

本日提出される傍聴願については、許可いたしたいと思いますが、いかがでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○委員長 ご異議ありませんので、そのように決定いたしました。

それでは、審議に入らせていただきます。

○委員長 案件第1、交通対策及び地区整備についてを議題といたします。

本件について、理事者から報告がありますので、ご聴取願います。

初めに、新たな交通手段の検討について、都市づくり部副参事、報告願います。

都市づくり部副参事。

◎坂本秀昭 都市づくり部参事 新たな交通手段の検討についてご報告いたします。

資料1をご覧ください。項番1、目的です。本事業は、交通に関する多様なニーズに対応するため、区民や来街者の交通利便性の向上に向け、グリーンスローモビリティ等の新たな交通手段の導入に向けた検討を進めるものです。

また、少子高齢化に伴い、交通事業を担う人材のさらなる不足が懸念されることから、本区における持続可能な地域公共交通の在り方について検討するものです。

次に、項番2、令和6年度の実証実験結果です。恐れ入りますが、3ページ目の別添資料をご覧ください。こちらは、昨年9月、10月に実施いたしましたグリーンスローモビリティ実証実験結果の概要です。グリーンスローモビリティの実証実験の結果につきましては、昨年の第4回定例会、本委員会でご報告した内容と大きな変更はございませんので、説明は省略いたします。後ほどご確認いただければと思います。

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

恐れ入りますが、4 ページ目、A I オンデマンド交通の実証実験結果をご覧ください。本実証実験は、地域課題やニーズを捉える交通基礎データの収集を行うことを目的に実施いたしました。実施概要です。親しみを持って利用していただけるよう、愛称を選べる乗降スポット「よぶりん」として運行いたしました。実証エリアは、左下の図のとおり、言問通り以北かつ J R 線以北です。実証期間は、昨年10月29日から今年の3月16日までの139日間です。運行時間は、午前7時から午後10時までです。運行車種及び台数は、記載のとおりです。運行方式は、実証エリア内に設定された157か所の乗降場のうち、任意の乗降場間を移動する乗降ポイント方式で実施いたしました。利用方法は、アプリ予約と電話予約で対応いたしました。運賃については、記載のとおりです。

次に、実施結果です。資料の中央の列をご覧ください。乗車人数等の利用実績です。①実利用人数は274人でした。年代別で見ると、40代、30代の順に利用が多く、それぞれ3割強となっております。

次に、②乗車回数は1,327回で、③延べ乗車人数は1,711人という結果になりました。

資料中央をご覧ください。アンケート結果です。資料に記載のとおり、A I オンデマンド交通により、将来の移動不安の解消、既存交通の利用促進及び自家用車利用頻度の減少について、そう思う、ややそう思うと回答された方の割合が各項目ともに9割前後あり、これらの効果が期待できることが分かりました。

次に、資料右の列をご覧ください。移動に関する結果です。①移動軌跡の図をご覧ください。運行エリア内に赤い線と青い線があり、赤い線が南北の移動が長いものを示し、青い線が東西の移動が長いものを示しております。東西移動を表す青い線が多く、南北移動の約4倍という結果になりました。

②乗車回数及び③降車回数の図につきましては、色が濃い部分が乗車や降車回数が多かったエリアです。今戸エリアからの乗車が多く、降車は、乗車が多い今戸エリアに加えまして、鶯谷、入谷、三ノ輪駅に近いエリアでの降車が見られました。

恐れ入りますが、資料1 ページ目にお戻りください。項番3、令和6年度の実証実験に対する評価と課題です。

(1) グリーンスローモビリティは、実施エリアの特性を踏まえ、地域コミュニティの形成や地域活性化が期待できる結果が得られました。一方で、低速の特性から、運行範囲が限定されることや、従来の交通手段と比較し定員が少ないことから、利用者の移動需要を満たし切れないこと、またコスト面での課題があると考えております。

恐れ入りますが、2 ページ目をご覧ください。(2) A I オンデマンド交通です。こちらもグリーンスローモビリティ同様に環境負荷の軽減が期待できることや、移動データの蓄積により交通施策に活用できる可能性が考えられます。一方で、利用年代に偏りがあることなどから、地域や年代別のニーズ分析を行い、事業性の検証が必要だと考えております。

項番4、令和7年度の実証です。既に4月に庁内検討会を立ち上げ、検討を進めております。

※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。

その中で社会的背景、課題や、これまでの実証実験の結果等を踏まえ、本区の交通に関わる現状と課題を分析いたします。その上で新たな交通手段の導入に向けた検討を含め、将来を見据えた本区における持続可能な地域公共交通の在り方を検討してまいります。

また、この後、交通対策課より報告がありますが、めぐりんや自転車活用の状況も踏まえ、庁内各課と連携を図り、検討を進めてまいります。

項番5、今後の予定です。令和8年第1回定例会の本委員会で検討結果をご報告する予定でございます。

長くなりましたが、ご報告は以上です。

○委員長 ただいまの報告について、ご質問がありましたら、どうぞ。

石原委員。

◆石原喬子 委員 ご説明ありがとうございます。

私もこのよぶりん、新たな交通手段として実施されていたA I オンデマンドの実証実験で私もよぶりん、数回使わせていただきました。本当に乗車場所が多くて、本当にうちの近所のところにも協力して設置、設定されていて、とても本当に利便性が高かったなというのを感じます。ただというか、またドライバーの方、乗ってから、ドライバーの方からも、こういった方たちがよく乗りますかみたいなことを話したら、小さいお子さんが具合が悪くて病院に行くときに、さらに小さいお子さんがいて、2人連れて、天気が悪いときとか、バスよりも、本当にこのよぶりん、助かりますなんていう声だったりとか、あとやはりベビーカーをお持ちの方がスーパーに買い物に行くのに少し使いたいとか、そういうことで使ってくれていますなんていうお話を伺いました。

ただ一方で、登録方法などにちょっと煩雑さを私も感じたんですが、この利用者数だったりとか、そういうところにちょっと影響しているのかななんて思います。ぜひ、今後もしこういう実験をまたやってくれるときは、より多くの方が気軽に利用できるように手続の簡略化とか、そういった点をしっかり検討していただければと思います。

要望としまして、ぜひ生活の足といいますか、そういった点でちょっともう少し北部のほうのこういったものが、実際に何か使えるようになっていったらいいなと思って、ぜひ前向きな取組を強く要望して終わります。以上です。

○委員長 要望でよろしいですか。

◆石原喬子 委員 はい、要望でいいです。

○委員長 ほかに。

中澤委員。

◆中澤史夫 委員 A I オンデマンド交通について、何点かお聞きしたいと思います。

最初に、このA I オンデマンドに登録された方というのは、地域分布みたいな感じのは、そういうのは取っているんでしょうか。

○委員長 都市づくり部副参事。

※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。

◎小河真智子 都市づくり部副参事 ご利用者の地域分布という点につきましては、会員登録をする際に年齢であるとか、あとは住所といったものは登録をしていただいておりますので、現在、詳細は分析しているところではございますが、今後、詳細な分析を進めていきたいというふうに考えております。

速報といたしましては、傾向として、やはり、先ほども申し上げましたが、乗車、降車ともに鉄道の駅の付近といったところのご利用が多く、一番多かったポイントといたしましては、乗車、降車ともに鶯谷駅の一番近い乗降場がご利用されていたという傾向がございます。またそれ以外の入谷駅、三ノ輪駅付近といったところもございます。ですので、今後こういった年代別であるとか時間帯別といった詳細の分析のほうは進めてまいりたいと考えております。

○委員長 中澤委員。

◆中澤史夫 委員 地域分布できれば、そういう面では利用者というのが、使おうとした方も大体分布は出ると思いますので、そこからもいろいろ読み込めると思いますので、そこは進めていっていただきたいと思います。

あと、利用者が247名ということで、アプリと電話の対応があったと思うんですけど、内訳ってどうなっているか教えてもらってもよろしいでしょうか。

○委員長 都市づくり部副参事。

◎小河真智子 都市づくり部副参事 今回、全体の乗車回数のうち、電話のご利用というのは1.6%の21回という形になっております。

○委員長 中澤委員。

◆中澤史夫 委員 分かりました。いろいろこれから分析されるんで、今回の報告内容があまり細かくないので、ちょっと聞いてしまっているんですけども、あと、この中で利用されなかった方のアンケートとかいうのも取っているんでしょうか。

○委員長 都市づくり部副参事。

◎小河真智子 都市づくり部副参事 今回ご利用いただけなかった方に関しましては、会員登録はしたものの、利用しなかったという方も一定おられまして、その方々からもアンケートは取らせていただいております。実際なぜ利用しなかったかという理由につきましては、目的地が乗降スポットから遠かったであるとか、あとは利用する必要がなかったといったお答えが両方、3割程度ございまして、結果としてはそういった傾向でございました。

また、本調査とは別になりますけれども、今年度、区民意識調査のほうで交通の不便についてヒアリング項目を入れさせていただいております。不便であるとか、あとはその理由といったところは丁寧に吸い上げて、今後、交通の在り方検討の中に反映してまいりたいと考えております。

○委員長 中澤委員。

◆中澤史夫 委員 分かりました。

あと、近隣区との乗り入れとか、そういうのもできると思ったりとかしますし、あと先ほど

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

報告ありましたように、鉄道との接続という面では鶯谷とか入谷、三ノ輪の辺りに多かったということで、そこはできていると思います。

先ほど石原委員からありましたように、ドライバーさんからの何か意見とかがあったのは吸い上げたりしているんでしょうか。

○委員長 都市づくり部副参事。

◎小河真智子 都市づくり部副参事 ドライバーの意見というところにつきましては、今後、結果をもって、また意見交換をしてみたいというところではありますが、ドライバーの個別な意見を聞かせていただいたところの中では、やはり先ほど石原委員がおっしゃっていたとおり、お子様連れのご利用がやはり多かったというのは生の声は聞かせていただいております。

○委員長 中澤委員。

◆中澤史夫 委員 分かりました。

今回、検討していくと思うんですけど、メンバーというのは、こういった感じのメンバーでやられるんでしょうか。

○委員長 都市づくり部副参事。

◎小河真智子 都市づくり部副参事 在り方検討会につきましては、庁内の関係所管を、委員として入って検討していく予定でございまして、具体的には、都市づくり部のまちづくりの各地域整備各課、また土木担当、企画財政部の関係所管及び観光課と議論していく予定でございます。

○委員長 中澤委員。

◆中澤史夫 委員 いろいろなメンバーと意見交換しながら、本当、実証実験できたので、実施できるようにしっかりと進めていただければと思いますので、よろしくお願いします。以上です。

○委員長 ほかに。

鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 何点かあるんですけども、今日報告されているのは、アンケート集計した全てがここに載っているとは思ってはいないんですけども、私、この後の別の案件でも出ますけれども、自転車の利活用のアンケート調査をしていたりしていますけれども、そういうその他の調査のものと、何というのかな、クロスアンケートというのかな、照らし合わせというのか、何かそういうのというのは、これからどういうふうに進めていこうとか、これ、今回の案件を出すに当たってこういうのやりましたよみたいな、何かありますか。

○委員長 都市づくり部副参事。

◎小河真智子 都市づくり部副参事 昨年度、まさに実証実験をさせていただいたデータというのは、今年度、在り方検討会の中でも使っていく予定ではあるんですけども、あわせまして、先ほど申し上げました区民意識調査の結果、また、めぐりんの基礎調査ほか、各既存の交通事業者さんがお持ちのデータですね、そういったものも併せて、交通の利用実態といったと

※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。

ころは把握を行っていきたいと思っております。また実態把握をした上で課題の洗い出し、または分析といったところをしていく流れでございます。

○委員長 鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 今、課長がおっしゃるように、やはり課題をどういうふうに抽出していくかってすごく大事なことだと思うので、せっかくこれだけ時間とお金とかけてやっているものですから、それ十分考えて、どういう、答えを導くためにそのアンケート、クロス集計するというのはなくて、アンケートやっている中でどういう課題が出てきたというのが多分重要なポイントだと思いますので、ぜひそういう視点でやっていただきたいなと思います。

このグリーンスローモビリティも含め、先ほど石原委員から北部の話も出ましたけれども、例えば3課とか2課とか、そういう地域整備関係の所管とはどういうディスカッションして、具体的に例えばこういう課題があるよねみたいなのは、話合いとか出ているんですか。

○委員長 都市づくり部副参事。

◎小河真智子 都市づくり部副参事 昨年度に関しまして、関係箇所とは連携をしてまいっております。各実証実験策定の、例えばルート策定であるとか、停留所の設定であるとかといったところも実際に議論をして進めてまいりましたし、あと、まちのお声を聞かせていただくというところに関しまして、各まちづくりの所管がと連携してヒアリングさせていただいたというところではございます。

これからというところに関しましては、今年度、まさに在り方検討会というところの委員のメンバーに入っております、まさにどういったデータを使っていくべきかとかもろもろ、まさに今、議論をしているところではございますので、今後さらにいろいろなデータが集まっていく中で知見を集めて進めていければというふうには考えております。

○委員長 鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 例えば3課の人たちね、職員の人たちは、もう地域の中に本当に入り込んでいて、地域の生活の実態までつかんでいるぐらい入り込んでいると私は思っているんですね。そういう人たちから、じゃあ、その地域の人たちはどういう課題、交通課題を持っているのかとか、今回はグリーンスローモビリティという小さな6人乗りの低速のものでの定員数であったけれども、これから、例えば乗合タクシー的なA Iのほうのよぶりんのほうがより効果的な運営、運用ができるのかどうかというのも、そういう視点でもやはり考えていただきたいなと思いますので、今回は谷中地区とそのほかの地区という2つに分かれての実証実験ではありましたが、今後は多分いろいろ、乗り入れなのかどうかというのも含めてあると思うので、その点は各所管をまたいでやっていただきたいなと思います。

運転手の問題、少し話が出ましたが、多分、今でさえもバスの運転手さんが足りないとか、トラックの運転手が足りないとか、そういう話って出ているじゃないですか。そうすると、こういうのが始めると、必ず運転手問題ってどこかでぶち当たると思うんですけど、その辺は何かお考えはあるんですか。

※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。

○委員長 都市づくり部副参事。

◎小河真智子 都市づくり部副参事 委員がおっしゃっているとおり、運転士不足の問題というのは、新たな交通手段についてもかなり大きな重大な課題だということは認識しております。全国的に少子高齢化であるとかで、バスやタクシーの運転士不足というところは困難になっているところではございますけれども、ほかの自治体の事例といったところも勉強しながら、地域の特性であるとか、あとは自治体の入り方、あとはまさに地元の入り方、様々なスキーム、今ございますので、そういったものも把握しながら、本区の持続可能な地域公共交通の在り方、体制といったところをまさに議論してまいりたいと考えております。

○委員長 鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 本当に運転手さんの問題って、これ誰でも、免許を持っていなくても運転できますよというものとは全然違うわけで、かつ家族を乗せるものではないので、やはり、今の状況でいえば二種免許になるのかなと思いますし、そういう人たちを地域の中からどこまで発掘できるのかとか、課題はあると思うし、じゃあ、二種免許取ってもらうためにどうしたらいいのかというのも多分、課題の一つに上がってくるのかなというふうに思いますので、ぜひいろいろ考えていただきたいなと思います。

それと、ほかの自治体などでは、こういうオンデマンドバスとか、あとモビリティも含めて、もともとは地域に住む人のための交通機関というふうに考えていたんだけど、実は、蓋を開けてみたら、運用してみたら観光の方が多くて、地元の人が使えなかったなんていうコミュニティバスのことがニュースになどでもなっていますけれども、その点の課題抽出とか、課題解決とかいうのはどのようにお考えですか。

○委員長 都市づくり部副参事。

◎小河真智子 都市づくり部副参事 まさに今年度、まずは本区の交通に係る現状把握、そして課題分析というのをやっていこうとは思っているんですけども、新たな交通の役割というのが、交通利便性のさらなる向上なのか、それとも既存交通の補完的機能なのか、もしくはまちづくりといったところの地域の新たな魅力の向上という付加価値になっていくのかということについては、まさにその課題分析からその先、方向性というのは検討していきたいと考えております。

また実際に新たな交通が担うべき役割というところが見えてきましたら、必要されているご利用者がやはり使いやすいという環境を整えるというのは必要だと思いますので、適切な環境方針というのは考えてまいりたいと思います。

○委員長 鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 分かりました。そこ大事なところだと思います。やはり使いやすさの部分といろいろな視点があって、本当に観光に特化してしまえば、上野公園の中のモビリティ、私も乗りましたが、数字の中でもやはり台東区外の人が多くて、きっと観光を目的に上野に来た方が多かったんだろうなと思いますし、谷中で実験したときなどは、どちらかといえば台

※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。

東区内の人が多かったので、比較的、谷中地域に住んでいる方が多かったんだろうなというふうに思いますので、そういうところのバランスで、昨日の文化観光の審議の内容じゃないですけども、どこまで行政が観光のためにお金を使うんだというところも、やはりこれ一つの方法としては考えていくこと必要だと思いますので、そういう視点は忘れないでいただきたいと思うのと、あと、これを今回実証実験やってみて、これから本導入をしようか、しまい、やらないかというのも含めてだと思いうんですけれども、実際に導入してみて、スクラップ・アンド・ビルドでやってみて、やはりどこかの地点で総括して、やめるか続けるかって議論していくと思いうんですけれども、今の時点でそういう、このぐらいを区切りにこういうふうを考えていますみたいなのはあるんですか。

○委員長 都市づくり部副参事。

◎小河真智子 都市づくり部副参事 まさに今年度が区、本区全体で地域公共交通の全体の在り方、その中の新たな交通の手段の検討といったところを併せ持って検討するという年度にもなりますので、その先にどういった方針を出していくかというところにはなってしまうんですけれども、ご報告させていただいたとおり、評価点と、あと課題点というのはやはり出ておりまして、またこの新たな交通手段の検討につきましても、こちらの事業開始ですね、新たな交通手段の検討の事業が開始した当初から、やはり背景というところも変わっておりまして、2024年問題の運転手不足というところも重要な課題でまた進んでおりますので、必要性といったところも含めて、スクラップ・アンド・ビルドもそうなんですけれども、今後、新たな交通が担うべき役割というのを明確にして考えていきたいというふうに考えます。

○委員長 鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 タクシーとかモビリティとかいうんだったら、多分、免許としては普通免許なのかなと思いうんですけれど、例えば普通免許を持っている人に、台東区が支援をするから中型や大型取って、めぐりんとかぐるーりとか、そういうふうに、の運転できませんかというんだって、これ多分、政策的な判断を考えれば、夕方の時間、ぐるーりとかめぐりんがなくなってしまって、減便されていて、住民が不便を感じているのであれば、タクシードライバーさんたちにそういう支援というのだってあり得る方法だとは思いうんですね。もちろん単純に台東区の職員がやっているわけではないので、単純ではないのは分かりますけれども、そういうのだって政策としては、一つの舵切りもどこかのタイミングで見えていかなくてはいけないことだと思いますので、広く、もちろん利便性向上は大事なのでありますけれども、広くやっていただきたいと思うのと、あとはやはり車が区内を今までよりか余計に走るって考えたら、あとは環境の面とか、騒音の面とか、そういうのは所管、また環境課さんとかと、保健所とかとまたやり取りしながら、ぜひいろいろな部署とディスカッションしていただきたいと思います。以上です。

○委員長 ほかに。

大貫委員。

※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。

◆大貫はなこ 委員 AI オンデマンド交通につきまして、先日の予算特別委員会でも40代女性や30代女性の利用が多かったということを確認をさせていただきました。先ほど石原委員からも子供の病院の送迎でといったお話もありましたが、実際の利用目的について、ほかに分かる範囲で教えていただけますでしょうか。

○委員長 都市づくり部副参事。

◎小河真智子 都市づくり部副参事 実際に、速報ベースというところにはなってしまうんですけども、利用目的として全体の中で多かったものにつきましては、買物、通勤通学、また子供の送迎といったものが多く見られております。30代、40代といったところにつきましては、先ほどお話しさせていただいたとおり、子供の送迎というところが自由記述のところでは多く、細かいところではいきますと、ベビーカーがそのまま乗せられたということがとても便利だったと、混雑している公共機関に乗る際は気を遣っているけれども、そのまま乗せられたというお声であったりだとか、まさに病院に連れていくときにスムーズに子供を連れていけたというような声であるとか、全体の記述の中でもかなり多く感じられておりますので、そういった利用ニーズがあったのかなというふうには感じております。

○委員長 大貫委員。

◆大貫はなこ 委員 承知いたしました。ありがとうございます。特に子育て世帯の女性が活用している実態があったということで、まちづくりにおいても、先日の予算特別委員会の総括質問でも質問させていただきましたが、こうした方々の声を反映していくことは重要だと思いますので、多様なニーズを丁寧に拾い上げ反映されるよう今後も取り組んでいただきたいと要望いたします。以上です。

○委員長 ほかに、よろしいですか。

(発言する者なし)

○委員長 ただいまの報告については、ご了承願います。

○委員長 次に、朝倉彫塑館通り沿道におけるまちづくりについて、地域整備第三課長、報告願います。

地域整備第三課長。

◎行天寿朗 地域整備第三課長 それでは、都市づくり部の2番、朝倉彫塑館通り沿道におけるまちづくりについてご説明いたします。

今回は、景観形成の取組について報告をするものです。

資料2をご覧ください。項番1、背景、目的です。谷中地区においては、令和3年度に谷中地区景観形成ガイドラインを策定し、町並みの維持を図っております。令和5年度からは、朝倉彫塑館通りにおいて、沿道独自の修景基準の在り方について、谷中地区まちづくり協議会で話し合うとともに、令和6年度に建物所有者等とアンケートやワークショップを行うなど、意見交換を行ってまいりました。

※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。

実施したアンケートやワークショップの結果などから、生活文化や風習、住民同士のつながりと景観を結びつけて考えている方が一定数いるということが確認できました。そこで、修景基準の検討を進めるに当たりまして、基準の高質化を目的に、谷中全域の歴史や生活文化資源といった地域資源について調査を実施いたします。

項番2、沿道における経緯です。昨年6月に、沿道の権利者等を対象に第1回目の町並みに関するアンケート、7月にはワークショップを、今年の2月には第2回目のアンケートを実施いたしました。結果概要については、3ページ、4ページに記載のとおりです。細かくは後ほどご覧いただければと思っております。

項番3、地域との意見交換、アンケート、ワークショップでの主な意見についてです。地域の方々にいただいたご意見等をまとめ、気づいた点として、次のように集約をしております。

(1) 番、町並みの魅力として、具体的な建築物への評価だけでなく、雰囲気よさや敷地の植栽など、生活空間としての印象や風習など、暮らしに根差した生活文化に由来する評価を上げている方が一定数おられました。

(2) 番、沿道の建築物の外観について、特定の建物様式へのルール化を求める意見よりも、各自の考えでよいという意見のほうが多くありました。また、住民同士の連携や関係構築につながるといった、取組による地域コミュニティ醸成を期待する意見も一定数あることが分かりました。

恐れ入ります、2ページをご覧ください。項番4、調査についてです。先ほど申し上げましたご意見等の集約内容を踏まえて、次の調査を実施いたします。

(1) 番、概要です。谷中の景観や雰囲気を構成する要素となっている、人々の営みや活動等の風習及び建造物等について、文献や地域へのインタビューなどから収集し、整理、体系化いたします。

(2) 番、修景基準への効果についてです。本調査により、歴史を遡って地域の背景を分析し、建築様式や景観等に影響している生活様式や慣習などを抽出し景観配慮事業にまとめ、谷中地区の文脈を継承した修景基準としてまいります。

項番5、補正予算額（案）です。歳入歳出として記載の額を計上しております。

項番6、今後の予定です。令和7年7月以降、調査を実施し、その後、結果がまとまりましたら、令和8年度以降、今回調査の結果を踏まえ、集計基準の素案策定に着手したいと考えております。

説明は以上になります。よろしくお願いいたします。

○委員長 ただいまの報告について、ご質問がありましたら、どうぞ。

鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 今回、朝倉彫塑館通りという、線のところの報告ではあるんですけども、ワークショップをやられたということで、今回このときのワークショップというのは定員が何名ぐらいで、例えば定員オーバーでしたのか、それとも定員ぴったりぐらいだったのか、ちょ

※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。

っとその辺を教えてください。

○委員長 地域整備第三課長。

◎行天寿朗 地域整備第三課長 お答えいたします。

集計基準のアンケートについては、権利者のアンケートを6月に、昨年6月に聴取しまして、アンケートをお願いしまして、対象としては、あの沿道に土地や建物を持っている200名弱の方々になります。その方々の中で、特にワークショップ等にご参加いただける方も募ったところ、結果としては約10名ぐらいが今回のそのワークショップに出たということになっています。

○委員長 鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 10人がね、10人って数で言ったら、ちょっと少ないなという気はするんですけど、これからぜひ多くの人たちの意見を聞いていくんであらうと思うんですけども、この前回の委員会でも今後のワークショップのやり方とか、あとオープンハウス、その呼称というのかな、名称も変えながら、住民とのディスカッション、ぜひ広めていただきたいというふうにいうのが、これ、今まで意見出ていましたけれども、例えばこれから先、少し広く意見を聴取していくよとか、こういう方法でもっともっと住民の声が反映できるような方法を取っていくよとか、何かお考えはありますか。

○委員長 地域整備第三課長。

◎行天寿朗 地域整備第三課長 お答えいたします。

まず、アンケートについては、建物の例えばデザイン等に関して、こうしていただきたいな決まり事につながる可能性もあるので、最初は権利者にお伺いをいたしました。さきの委員会、第1回定例会でご報告しているとおり、今年度秋口にオープンハウスという取組を予定しております。オープンハウスというのは、要はパネル展示等を加えながら、誰でもそこに訪れた方、基本的には谷中のどこかでやりますが、その谷中地域に訪れた方で、ご希望すれば、ふらっと入ってきて、その方の関心に応じて我々と意見交換ができるというような取組になります。したがって、参加申込制のワークショップとか、グループワーク形式のワークショップとか、もしくは紙で聞くアンケートとかとはまた違って、その人の興味に応じた意見交換を深くできるという、そのことをやりますので、これは参加者を限定するものではなく、基本的に沿道の方を中心ですが、地域住民の方々に、来ていただいた方には、皆、その沿道の景観に関して意見交換をしていきたいというような取組になります。

○委員長 鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 その実施する名称は本当に変えたほうがいいと思います。議会での報告なので、その言葉はあれですけど、結構その言葉って、谷中の地域の人は敏感なんで、まちの問題でもありますので、ちょっと考えていただきたいと思います。

ただ、このワークショップの実施結果の中にもありますけれども、建物の色味を一定そろえたほうがいいんじゃないのというようなものを出しても、いいと思うという人とよくないという人と、パーセンテージ的にはそれなりに差はありますが、やはりどこかのね、海外のど

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

このまちだか分かりませんが、真っ白い建物しか造っては駄目だというような地域ではないので、大正からずっとその年代年代の建物のある地域でもありますので、それがこれから10年先、20年先、どこまで残せていけるのかな、それが谷中らしさにつながるんじゃないのかなという視点を必ず真ん中に据えていただいて、じゃあ、谷中らしさってなかなか表現って難しいし、こうじゃないと駄目なんだというのは私も言い切れないところではありますけれども、やはり空の見えるまち谷中で、屋根と屋根の間から空と雲が見えてというね、夜はお月様と星が見えてという、そういう地域なんだろうなというふうに思いますので、その視点を持ちながら、もちろん、じゃあ規制をかけて、何でもこうじゃないと駄目だというのは、それは今の憲法上、それこそ無理なことでもありますので、でもその町並み形成をしていく、何十年後、50年後とか100年後でも谷中ってこういう地域だよ、こういう地域だったよねというのをきちんと残せるような、そういう議論をじっくりとやっていただきたいなと思います。やはりじっくりとやっていくのには、課長も含めて、所管の人たちが腰を据えた仕事ができるようにしていただきたいと思います。

私からは以上です。

○委員長 ほかに。

木村委員。

◆木村佐知子 委員 ご説明ありがとうございます。

私から、今回初めて委員になったこともあって、ちょっと基本的なことをお伺いしたいんですけども、今回その環境の統一化ですとか、いろいろな基準を考える上で調査をされるという意図は分かりました。ただ、谷中はいろいろ、聞くところによると、大々的に観光地化をしたいわけではなくって、まちの雰囲気とかを守っていくためのまちづくりだというようなことも聞いていまして、そうすると、何かすみません、今、自分で言ってしまったんですけども、対外的に見たようなまちづくりをするわけじゃないと思うんですけども、何のためにそういう、何ですかね、景観を整えるというのの目的がやや分かりにくくなってしまうんじゃないかと思っていまして、そこをどのように考えているか教えてください。

○委員長 地域整備第三課長。

◎行天寿朗 地域整備第三課長 お答えいたします。

まず、谷中のまちづくりをしていく上では、やはり景観と防災という、その2つのキーワードを基にずっとまちづくりをしてきたという経緯がございます。また、大体、平成14年ぐらいからまちと一緒にまちづくりをしていく中では、大体、皆さんともその2つというのは大事だよ、よねということで、認識は合っているところでございます。

その上で、今回調査するものについては、谷中らしい町並みを維持・保全、ないしは継承していくという朝倉彫塑館通り沿道においての取組の中で、さらに建物様式やまちの雰囲気に反映しているはずの、やはり地域の暮らしぶり、もしくは歴史とか、生活とか、文化とか、つまり、昔から谷中にあったものといったものを、いま一度、しっかり皆さんで整理、体系化して、

※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。

皆さんでというか、調査により整理、体系化して、その谷中の町並みが今後に残せるためのその仕組み、つまり、何か、外から来る人たちに向けた何かというよりは、我々、谷中の人たちが守ってきたものの、そのエッセンスみたいなものをいま一度、整理、体系化して、今後の町並みの維持につなげていきたいというものになります。

ついては、やはり地域の価値の向上、ないしは魅力の向上といった取組は、住居、地域には住居地域として当然、住環境の維持を前提としながらも、やはり何らか、価値向上の市街地整備というのは我々としては住民と一緒にやっていきたいと考えておりまして、今回の調査はそういうその考えの下に行うものでございます。

○委員長 木村委員。

◆木村佐知子 委員 ありがとうございます。なので、確認したかったのは、そういう外からどう見栄えよくするかということではなくて、あくまで住んでいる皆さんのためにそういった活動すること自体がまちづくりというような意味合いがあるのかなというふうに思いました。とはいえ、そうやってもしきれいな町並みにしてしまったら観光客が増えるんじゃないかとか、そういった弊害もあるのかなと思いますので、その辺りも含めて、対策も含めて、今後検討していただければと思います。以上です。

○委員長 ほかに。

(発言する者なし)

○委員長 ただいまの報告については、ご了承願います。

○委員長 次に、（仮称）台東区自転車活用推進計画の策定に係る基礎調査の結果について、交通対策課長、報告願います。

交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 それでは、土木担当の1、（仮称）台東区自転車活用推進計画の策定に係る基礎調査の結果についてご説明いたします。

恐れ入りますが、資料3をご覧ください。初めに、項番1、調査の目的です。区は、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するため、（仮称）台東区自転車活用推進計画の策定に向け検討を進めております。本調査は、区内における自転車の利用実態や、区民の要望などを把握し、計画を策定するための基礎資料とすることを目的としております。

次に、項番2、調査結果についてです。調査結果は別紙で添付させていただきましたが、概要についてご説明いたします。

まず、（1）の自転車を取り巻く現状の整理のア、自転車関連事故の推移についてでございます。オレンジの折れ線グラフは、交通事故全体のうち、自転車に関連した事故の割合であり、約半数を占めていることが分かります。

次に、イ、放置自転車の状況です。令和5年10月時点の調査では、区内の放置自転車は約1,400台でございまして、23区で2番目に多い水準となっております。

※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。

恐れ入りますが、次のページをご覧ください。ウ、シェアサイクル利用回数の推移でございます。シェアサイクルの利用回数は毎年増加しており、令和6年度には12月末の時点で50万回を超えております。

続きまして、(2)区民、高校生へのアンケート調査です。まず、ア、調査の概要につきましては、資料記載のとおり、18歳以上の区民が1,152票、高校生が194票という回答結果になりました。

次に、イ、自転車の保有状況です。自転車の保有台数は、シティサイクルが最も多く、次に、スポーツタイプが多くを占めております。一方で、自転車を保有しない人は約3割という結果になりました。

次のページをご覧ください。ウ、自転車の利用者頻度でございます。利用しないが約3割であり、それ以外では週5回以上が最も多いという結果になりました。

次に、エ、自転車利用環境へのニーズです。安全に通行できる走行空間の整備が最も多く、次に、駐車スペースの充実、自転車利用者のルール遵守、マナー向上が多くを占めているという結果になりました。

次のページをご覧ください。(3)自転車駐車場利用者へのアンケート調査です。ア、調査の概要につきましては、資料記載のとおり、利用者から755票の回答がございました。

次に、イ、利用者のうち、台東区民の住所です。橋場、今戸、浅草の順に多く、3地区の合計で4割近くを占めております。

次のページをご覧ください。ウ、自転車利用環境へのニーズにつきましては、駐輪スペースの充実が最も多く、約5割を占めており、次に、安全に通行できる走行空間の整備と新規駐輪場の整備が多くを占めているという結果になりました。

次に、(4)事業者ヒアリングについてです。交通事業者、交通安全協会、大規模商業施設、障害者団体の皆様から、自転車のルール、マナーに関する事など、それぞれの観点からご意見をいただきました。

最後に、項番5、今後の予定でございます。本年の区議会第4回定例会におきまして、(仮称)台東区自転車活用推進計画の中間のまとめについてご報告した後、12月にパブリックコメントを実施いたします。その後、翌年の区議会第1回定例会で最終案についてご報告した後、3月の計画策定を予定しております。

本件のご説明は以上でございます。

○委員長 ただいまの報告について、ご質問がありましたら、どうぞ。

小坂委員。

◆小坂義久 委員 昨日、会派でつくばエクスプレス、浅草駅の駐車場、自転車駐車場、視察しました。本当にお疲れさまでした。ありがとうございます。その際、ちょうどROX協の、それこそ駐輪、違法、違法じゃないや、路上駐輪、やはり台東区は2番目に多たって、本当に、今、聞いてびっくりしたんですけど、今回この計画の、今回策定ということでございますが、

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

そもそもこの策定する、この計画を策定する経緯、理由について教えてください。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 お答えをいたします。

まず、平成29年に自転車活用推進法が施行されまして、その法律の11条に区域の実情に応じまして自転車活用の推進に関する計画を策定するように努めなければならないと定められています。本区におきましては、先ほど委員からご発言のありました放置自転車が多いという実情ですとか、先ほど説明の中にもありました、自転車の関連する事故の割合が高いですとか、あとは来年施行される予定の青切符の話なども含めて、自転車に関するルール遵守の機運が高まっているということもございまして、自転車を安全安心に利用できる環境構築のために、今回、計画を策定するという方向性で進めさせていただいております。

○委員長 小坂委員。

◆小坂義久 委員 今、課長からあったとおり、道路交通法の改正によって、いよいよ来年の4月から、今まで注意、指導で済んでいた件が実際に青切符が切られると、反則金が取られるという状況になります。様々、私もいろいろと警察の関係の資料とか見て、実際、青切符を取られるってどういう違反なのかなといういろいろ見たら、信号無視とか、携帯電話の使用とか、傘差しとかそういうのは分かるんですけど、結構分からない、やはり、ものも結構、多々あります。現状、今、交通対策課中心で様々マナー教室とか自転車に対するルールとか、様々行っていると思うんですけど、教育委員会も学校でいろいろやったり、結構、広い分野でやっていると思うんですが、交通対策課が中心で行っているものに自転車の安全利用講習会か、これ6回ぐらい、年6回ぐらいかな、にわたって行っているんですが、この講習会において、こういった例えば道路交通法が改正になったことについての、やはりそういう啓発とか周知とか、やはりその辺のところって、やはり必要だと私は思うんですけど、どうでしょうか、その辺のところ。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 ただいま委員からご発言のありました自転車安全講習会につきましては、座学の形式で行っております。区のほかに、警察の皆様と協力しながらテキストをお配りして座学を行っておりますので、そのテキストについては随時見直しを行っていく必要があると考えております。

○委員長 小坂委員。

◆小坂義久 委員 ある意味すごい、私たち区民、自転車を利用する方たちからすると、すごいやはり制度改正というか、やはりそういうことなんで、これはしっかり、やはり区として、警察としっかり連携を取りながら、様々な点でやはり啓発していつてもらいたいんですよね。もうこういうことが、実際もう反則金を取られるんだと、実際、お金を取られてしまうんだから、やはりそこはしっかりと区も努めてもらいたいと思います。

次に……

※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。

（「関連いいですか」と呼ぶ者あり）

○委員長 石原委員。

◆石原喬子 委員 ご説明ありがとうございます。

私も昨年12月の講習会に参加させていただいたんですけど、実際にそこで出ている意見としまして、啓発だったりとか、今、何でしたっけ、テキストじゃなくて何て言いましたっけ。

（「テキスト」と呼ぶ者あり）

◆石原喬子 委員 テキストを見ても、実際に走っていると、ここってどの信号なんだろうとか、こうなったときってどうなんだろうって結構、私自身も乗っていても思ったりとか、そういう質問が多かったんですね。何かそういうのが細かくどこを調べても余り分からなくて、結局、来年4月にそのまま乗っていたら、何か青切符を切られたというのも、何かちょっと納得がいかないのかなと思ってまして。ぜひ何かそういうところを、何かこうもう少し丁寧に、何ですかね、質問できる場というか、何かそういうのがこれからもあると非常にありがたいなと思うんですけど、何かそういう講習、さらにもう少し身近な講習会みたいなものって開く予定とかはないですか。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 ただいま小坂委員からご発言があったり、石原委員からご発言あったりとおり、分かりにくい交通違反であると思います。例えば青切符で今、パブリックコメントで言われているのは、併走というのが非常に分かりづらいかと思います。並んで、横並びと走ると3,000円取られるって今、案で出ているんですが、そういった分かりづらい部分、たくさんあって、直接質問したいという機会はあるかと思しますので、今のご意見については持ち帰って、警察とかとも次の企画の中で協議をさせていただきます。

◆石原喬子 委員 ありがとうございます。すみません、以上です。

○委員長 小坂委員。

◆小坂義久 委員 次に、この計画策定に関する意見交換会、行っていますよね。5月28日に行っているというふうに伺っています。あと、年3回か4回、やるとも伺っているんですけど、この設置要綱をちょっと拝見した際に、いわゆるこの委員の選出、構成ですね、構成の第2条に意見交換会は次に掲げる者による構成するというので、（1）から（7）まであるんですけど、これはこれで、こういう形で要綱でつくったことだから、別にこれに対してどうのこうのというのはないんですが。ただ、実際に私が思うのは、例えば、この事業ヒアリングをやっていますよね。そこにいわゆる障害者団体もヒアリングしている、また商業、あれか、大規模商業施設も行っている、それとアンケートもいろいろなところから、無作為の方は別として、実際に自転車駐車場を利用している方からもアンケート取っている。やはりそういう方も実際にこの委員として加えるべきじゃないかなと思ってしまうんですね。実際そういう形で現場を知っている、いや、この方たちが現場を知らないって言っているわけじゃないんだけど、でも、ぱっと委員を見たら、自転車に乗るのかなみたいな、そういう方も結構選ばれているんで、

※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。

やはりそういうところが私は必要かなというのは、これは意見として言わせていただきます。今後、例えばこういう形で委員を決める際に様々、もちろん肩書とかいろいろな専門家というのは、それはもちろん分かっています。じゃなくて、実際、現場を知っている方をしっかりとやはり中には入れてもらいたいなというふうに、これはもう交通対策課だけじゃなくて、皆さんにお伝えして行って、私の意見として言わせていただきたい。

それと、今後のこの意見交換会なんですけれど、今後どういった内容で行う予定なんですか。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 意見交換会の内容につきましては、5月28日につきましては第1回ということもございまして、今の計画策定に至った経緯ですとか、前年度に実施した基礎調査の結果をご説明をさせていただきます、まずは台東区の現状を知っていただくという趣旨で開催をしております。次回以降は、具体的な取組の内容について意見交換を行っていくということを予定しております。

○委員長 小坂委員。

◆小坂義久 委員 分かりました。非常に実りのある交換会して、行っていただきたいと要望いたします。

それと、様々アンケート、行っています。ちょっと先ほども触れましたけれど、その中で無作為の区民とは別に、自転車駐車場を实际利用されている方からもアンケートを行っているんですが、この結果の回収率が非常に低いんですね。無作為の方とかが低いのは分かるんですけど、自転車駐車場を利用している方がちょっと低いというのは非常に気になったんですね。その辺について、所管としてどう考えているのかということをもっと伺いたいと思います。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 恐縮でございます。アンケートの回収率につきましては、自転車駐車場の利用者は、通勤や通学の利用の方が多くて、あまり時間のない方が多いという実情がありまして、回収率が低いだろうという見込みはあらかじめございました。そのため、配布枚数を約5,000に増やしまして、一定の回答数を確保するという方向で措置を進めました。

○委員長 小坂委員。

◆小坂義久 委員 分かりました。その中で、皆さんが自転車駐車場、この区が行っている自転車駐車場について満足度が高いということは非常に結構なことだと思うんですが、様々、改善点が上げられております。恐らく今後の大規模回収とかでその辺のところは参考にしていこうと思うんですが、その他ってありますよね、この、いわゆるこのその他というのは何なんですか。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 委員のおっしゃっているのは、本紙の108ページの利用満足度でその他が33%が多いということかだと思います。その他の意見の内訳は、本当に非常に多岐にわたっておりまして、恐らくは、今、実際に自分がお使いになっているところに対する不満の

※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。

声というのが多かったと思います。そのまま読み上げさせていただきますと、ガード下なので暗い、暑い、お手洗いが無いなど、個別に様々な意見をいただいております。

○委員長 小坂委員。

◆小坂義久 委員 様々な意見があって、分かりました。

じゃあ、私のほうから以上です。

○委員長 望月委員。

◆望月元美 委員 私もちっと自転車駐車場利用者へのアンケート調査の中でちっとお聞きしたいんですけども、この利用者の方の概要の5ページにありますように、今言った、3番目に新規駐輪場の整備を望んでいる方が多いと思います。ただ、実際に区内の駐輪場の利用率がある程度、一部で低いところもあると思うんですけども、それについてはどのように捉えているのでしょうか。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 今回の利用者アンケートにつきましては、各駐輪場に配布をさせていただいているんですが、やはり各駐輪場で台数が違いますので、一番台数の多い隅田公園の駐輪場の意見が大きく反映されたものと思っております。隅田公園の駐輪場につきましては、抽せん待ちで、非常に台数も足りないという実情がアンケートに大きく反映されたものと、そのように考えております。

○委員長 望月委員。

◆望月元美 委員 それについては分かりました。

それで、別紙のほうの最終ページにありますように、課題のまとめというふうにして課題がまとめられているんですけども、今後この推進計画の中にはこの課題が解消されるような施策がどれぐらい盛り込まれるか、その辺について伺います。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 ただいま委員からご発言のありました、まとめのところにございますように、自転車、とにかく通行空間ですね、安全に走られるというところ、あとは止める場所の確保、あとはルール、マナーを守るところ、あとはシェアサイクル等の、より推進していくというところを中心に行っていきたいと思っております。特に自転車につきましては、安全に通行できるというところにつきましては、安全に通行できるように道路上の自転車ネットワークをどのように整備していくかという考え方も併せてお示ししたいと、そのように考えております。

○委員長 望月委員。

◆望月元美 委員 この自転車ネットワークについては、他区のほうの、墨田区と新宿区では既にもう策定されていると思いますけれども、やはりその一番のこの走るに関する課題というのは、やはりなかなか自転車レーンのところと車道の兼ね合いがあって、なかなか難しいところもあります。台東区自身はとても狭いところでもあるので、その辺についてはしっかりと検

※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。

話しながら進めていっていただきたいと要望しておきます。以上です。

○委員長 木村委員。

◆木村佐知子 委員 ……お伺いいたします。

まず、この調査結果の中でも、5ページで事業者ヒアリングというところがありまして、各関係する事業者にもヒアリングはされているということなんですけれども、ちょっと気になっていますのは、まず一つ、大規模商業施設についてです。私、地元が御徒町とかあの辺なんですけれども、これまでも決算委員会の中でも取り上げましたが、あの辺は放置駐輪が多くて、今、対処していただいているのは存じています。その代わりに松坂屋、もう出してしまうんですけど、松坂屋さんの地下の駐車場、駐輪場ですとか、吉池さんの地下の駐輪場が混んでいるというような苦情を多くいただいています。その一方で、御徒町南口の区営駐車場が比較的空いていると。何でかという、料金が違うからなんだというような指摘までいただいたんですね。そういったことを今まで分析はされていたのかどうかですとか、またその事業者さん、デパートさんとかから苦情とかそういったことはないのかについてお聞きしたいです。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 ご指摘をいただいております、御徒町駅南口のこの自転車駐輪場の利用率が低いというところでございますが、その要因は近隣との、今、ご指摘をいただいた、例えば料金差が一因となっているという可能性は考えられますので、料金体系などを詳細に調査しまして、適宜、対応については考えてまいりたいと思います。

あと、協議や話合いの機会につきましては、まず施設、商業施設の駐輪スペースにつきましては、基本的には施設利用者が優先、それはもう当然のことだと考えております。近隣商業施設の皆様とは、エリアマネジメントの機会などを通じて会話する機会がございますので、そのときにしっかり話を聞きたいと考えております。

○委員長 木村委員。

◆木村佐知子 委員 そうですね、もちろんその商業施設を利用の方が利用するのが優先というのは当然ではあると思うんですけれども、実際、御徒町駅とか、あの辺の広小路駅とか使う人にとってみたら、どこでも同じということだと思いますので、何でしょうね、そこは事業者との協議になると思いますが、すみ分けというのももう少し工夫、デザインとか案内とかも工夫してもいいのかなと思いましたというのが1点です。

もう一つ、事業者との協議ということで、鉄道事業者とかほかの交通手段の事業者についてなんですけれども、デパートとかを利用するから駐輪するということのほかに、駅を利用するから駐輪するという人がやはり圧倒的に多いと思うんですね。そういう意味では、例えば稲荷町の駅とかにも多少駐輪スペースはありますけれども、稲荷町の駅まで自転車で行って、そこへ止めて、銀座線に乗って銀座とか新橋とか行きたいという人が多いんだと思うんです。そうすると、その駐輪場をちゃんと整備するというのは、その鉄道事業者の利益にもなることかなと思っていて、ですので、その駐輪場の整備は、費用負担までできるのか分かりませんが、

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

事業者と一緒に検討していくべきかなというふうには考えるんですが、その辺りは何か話はされているのでしょうか。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 これまでの整備の中で、実際に共同して自転車駐車場の整備に当たったケースはございまして、例えば、一例を挙げますと、駅施設や地下通路と一体的に整備する際に、本体の建設工事を事業者、鉄道事業者、国が負担をしまして、その中の内装と申しますか、自転車駐車場として整備をするところと、その後の運用については区が負担するとか、そういったケースがございます。

○委員長 木村委員。

◆木村佐知子 委員 既にそういった運用をやっているところがあるということなんですね。ありがとうございます。

自転車を使いに、じゃあ新しく路上にとか、地下でもいいんですけど、駐輪場を造るとなると土地の買収というんですかね、借りたりとかから、非常に費用もかかるということは承知してまして、そこを全部、区でやるのかなというのをもう少し柔軟に事業者とも協議していけたらなと思ひまして、この結果にはヒアリングってしか出ていなかったの、もう少し交渉してもいいのかなというふうに要望させていただきます。以上です。

○委員長 中澤委員。

◆中澤史夫 委員 放置自転車、昨日ね、すみません、ありがとうございました、いろいろ見せていただいて。今回、この中では数が多いのがTXの浅草駅と、あと御徒町駅ということで数が出ているんですけども、放置自転車対策、大変だと思います。たしか条例があつて、以前、一般質問でさせてもらったんですけど、いわゆる近くに駐輪場がないところの放置自転車に関しては撤去時間が違う、結局、貼ったんだけど、次の日には撤去しないので、また置かれてしまうという状況なので、この条例を変えるべきだというふうに、実は質問させていただいたんですけども、現状維持って話で、そのまま変わってはいないんですけども。今回、新しく放置自転車対策の強化というところでも、実際出ているのはこの2つの、2か所の、駐輪場あるんだけども利用していないというところの撤去をしっかりと頑張っていくという話だったんですけども、そうすると、そこはいいんですけども、実際その駐輪場が近くなるところの放置自転車対策に関しては、これは対策は変わらないという状況なんではないでしょうか。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 やはり自転車駐車場の整備を行わずに指導整理の区域を拡大すると、自転車を利用しづらい環境と区民に受け止められる可能性があると考えております。現時点では、規制としては少し厳し過ぎるかなと考えておりますので、そこについては変わらないと考えております。

○委員長 中澤委員。

◆中澤史夫 委員 その周辺も結構、駐輪場のために皆さん努力されて、地域を回られて、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。

ろいろなところを、空き場所とかを本当に探していただいて、なかなか見つからないという部分では非常に困難だと思ってます。

あと、シェアサイクルに関してなんですけれども、かなり増えている状況なんですけれども、このシェアサイクルによって放置自転車が減ったというような感覚というのはあるんでしょうか。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 現時点のデータの分析では、残念ながら関連性というものは見受けられません。シェアサイクルが非常に拡大したからといって、今持っている自転車を廃棄するというわけではないと思いますので、もう少し長い視点で見ていく必要があるかと考えております。

○委員長 中澤委員。

◆中澤史夫 委員 分かりました。先ほど言った、私が気にしていたところも、ポートを見ると、ないんですね。ということは、やはり土地がない、空き場所がないと考えると非常に大変なのかなというふうに捉えさせていただきました。

あと、電動キックボードとか、そのタイプでも自転車タイプがあるんですけど、そのお辺というのは、区としては何か押さえたりしているんでしょうか。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 電動キックボードの事業者とは、区は特に協定の締結関係はございませんので、実情としては把握は残念ながらしておりません。

○委員長 中澤委員。

◆中澤史夫 委員 確かに自転車と違うと思うんですけども、その辺の状況も調べていただければ動向が見えるのかなって気もしないのでもないの、そこは今後考えていただければなと思います。

本当に今度の計画というのは、結果、これまとめて見ていると、いろいろな部分に多岐にわたっているところが多くて、まちづくりにも入っているし、あとは自転車走行空間も入っていると思います。実際、本当に、青切符の話もありますけれども、分かりづらいというのが一番だと思うんですね。私も最初、車乗っていて、走行ラインがあって、かなり車幅が狭くなってしまって通りづらいので、聞いたら、それは自転車を守るために狭くしてあるんだって話をされて、なるほどねと思うぐらいに、意識の違いとか、運転、車を運転する方と自転車を走らせる方のその意識の違いというの結構あると思うんですね。今までなかったのを、これから規制というか、しっかりしていこうというところでは、そのギャップが激し過ぎるので、本当に信号1個に関しても、本当に前の信号が赤なので止まった、でも右から車が来る、右から自転車も来る、一緒に行ったら捕まってしまったという、待ち受けたというのも見えていますし。確かにどう行って、どういうところで止まったらいいのか、どういうところは行ってはいけないのかって分かりづらいですね。運転している人は何となく分かるんですけども、自転車の

※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。

場合はあまり気にしていなかったのですが、そういう面では分かりづらいというところがあるので、先ほど皆さんから話ありましたけれども、しっかりとそういう、例えば動画を作るとかして、何かホームページで見れるようにすればいいのかなと思いますので、そういうところも検討していただきながら、安全な自転車走行空間、走行できるように努めていただければと思います。以上です。

○委員長 ほかに。

鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 幾つかお伺いしたいんですけど、先ほど電動キックボードの会社とは提携を結んでいないから台数分からないって言っていましたが、キックボードだけでなく自転車もありますから、何かその調査をするすべというのはないんですか。何台が、どこに何台あるかという、そういうのはないんですか、全く。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 仮に調査をするということであれば、もう人海戦術で調査をするという方法しか現状はないかと思います。

○委員長 鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 そもそもそのシェアサイクルは、導入されたときに、やはり一つの目的としては、公共交通の補完的なものとか、あと放置自転車を減らすためにとか、区内の所有する自転車を減らすのも目的だとか、幾つか项目的に並んでいたと記憶をしているんですけど、これだけシェアサイクルが増えていると思っているのに、まず、区内の自転車保有数というのは登録制ではないので分からない、でも放置自転車の数としてはこういうふうに出てきているというところでいったら、本当に台東区内の個人所有の自転車は減っているのかというのが、すごくクエスチョンマークがつくところなんです。その提携を結んでいないから、人海戦術しか手はないというのであれば、じゃあ、だったら提携すればいいじゃないかってすごく思うし、その会社に区内での調査依頼を、何台あるんだという調査依頼をかければいいんじゃないかなと思うんですけど、その辺はぜひ今後検討していただきたいなと思っています。

それと、このシェアサイクルの置き場所の問題なんですが、私が過去の委員会でもずっと指摘をしてきましたけれども、公共施設、公共、台東区の土地と東京都の土地もあるでしょうけれど、一時的に貸していて、実証実験が終わって、本格運用になってという状況ですけども、今その場所貸しをしているところの費用徴収というのはどうなっているんですか。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 区の提供している土地については、こちら、協定の中で無償貸与ということで行っております。

○委員長 鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 それもう、それこそ、じゃあ4社目のね、今、4社目なのか5社目なのか、詳細なところは分かりませんが、まだ提携も結んでいないところだって、じゃあ公共の

※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。

場所を貸してくれよという話だって、出てきたらどう対応していくかという問題も出てくると思うんですね。あくまでも実証実験から一定期間だから無償貸与という協定なのかなという理解しながらも、それでも台東区がそのお金を取ってね、何平米幾らというお金を取っているのであれば、やはりきちんと取って、それは区の税収になるわけですから、そこは対応していかななくてはいけないと思いますけれど、その辺はどうなんですか。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 ただいまシェアサイクルの目的につきましては、ただいま委員のおっしゃったとおり、公共に資するものは非常に大きいかと考えております。その上でシェアサイクルの運営に関する費用が事業者負担という中で、区も一定の負担については考えていく必要があると、そのように考えております。

○委員長 鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 分かりました。今後よく、じっくり庁舎の中で議論していただきたいと思います。

あと、先ほちょっと私言いましたけれども、区民が持っている、区内で住んでいる人が持っている自転車の数ってね、これ本当に登録制ではないので分からないというものの、こういう調査をすると、おおむねこの辺のエリアってこのぐらいの自転車があるんじゃないのかなというのが何となく見えてくるんじゃないかなと思っていて、TSマークの、区に申請をしたうちだとか、あと幼児用ヘルメットの申請をしたうちとかをプロンプトしていけばだんだん見えてくるのかなと思うので、ぜひそういうのとかも含めて、全体的な台東区の自転車、本当にどういうふうに減らすのか、もしくは事故をどんだけ減らすのにはどうしたらいいのかというのは、警察との協議もあるでしょうけれど、そういう支点を持たない限り、シェアサイクルの商売に台東区が片棒担いで地べたを貸しますと、そういうふうにやっていくというのは、やはり行政としていかなものかというふうに思いますので、ぜひそこは検討していただきたいと思います。

利用者からすれば、うちのそばに自転車がある、例えば私でね、自分ちのところに自転車がある、御徒町駅近くのお魚屋さんに物を買に行くときに、地下に入れるよりも表に置いたほうが便利だから表に置いてしまう、でも行政としては地下駐車場なりそのお店の駐車場とかを使っていたきたいという気持ちはあるけれども、やはり自転車利便性ってそこじゃないので、そこってすごく行政もずっと痛しかゆしで悩んでいたことなのは分かっています。使う側の立場で言えば、地下まで持っていかななくてはいけないというのが気持ちとしてはずっとあるし、地下の料金が問題だというのであれば、じゃあ、受益者負担どうすんだということが今度は議論になってくるんだと思うんですね。自転車の課題ってすごくいろいろ、切り口によって課題たくさんでありますので、ぜひ全庁的に議論していただいて、この資料見させていただく中でも、いい資料だなとは思いました。ほかのセクションにも活用できるものってすごくいっぱいあるなと思いますので、この基礎調査を上手に活用していただきたいと思います。以

※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。

上です。

○委員長 ほか。

木村委員。

◆木村佐知子 委員 すみません、先ほどちょっと聞き忘れてしまいまして、この調査と直接は関係ないかもしれないんですけども、先ほどほかの委員からも、小坂委員とか石原委員からも質問があった件で、分かりにくいルールがあるというところなんですけれども、自転車通行帯が比較的、台東区内では整備されていると思うんですが、そこに車が止まっていたりすると、自転車に乗っていてもどちらに行ったらいいか分からないみたいなことがよくあるわけですね。そこを、ほかの区に行くと、自転車通行帯はあるんだけど、それをのけて路上の駐車場を設けているようなエリアもあったりして、台東区はそういうふうに統一されていないんですかって聞かれたことがあるんですけど、その辺どうなっているんでしょうか。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 その場所、道路の幅員とかに合った整備の進め方をしております、やはり幅員の関係が一番あるかと思います。十分に幅が広くて自転車通行の専用帯を設けられるのであればそのようにしていますし、そうできない場合はナビマークを使ったりということもしています。

今回策定するネットワークの中でも、そういう厳しいところについては、大体の複線を検討するとか、そういったことも含めて警察の皆様とも協議を進めてまいります。

○委員長 木村委員。

◆木村佐知子 委員 そうですね、自転車、車に乗っている方からしても危ないとか、よく見えないだとか、横から入ってくるとか、評判が悪いのは承知しているんですが、ユーザーの方からしますと、安全に通れるなら通りたいというようなご要望もあると思いますので、ぜひその辺りのより一層の整備も含めて今後検討していただきたいと思います。以上です。

○委員長 よろしいですか。

◆木村佐知子 委員 はい。

○委員長 ちょっと最後、委員長から、すみません。

小坂委員からあったマナーが、ルール、違反が分かりづらいという件で、これ子供たちへの対応で、16歳未満は青切符対象外ということになっていて、ただ14歳以上は赤切符は対象になると、違反を繰り返すとマナー講習受けなければいけなくて、それを無視すると、一応、罰金の対象にもなっていくということになっているみたいなんですけど、やはりちょっとこの辺も含めて、やはり、中学生までは多分対象外なんで、赤切符は対象になりますけれど、やはりちょっと教育委員会と、やはりすぐ高校生になっていってしまいますし、教育委員会としっかりそこも連携して進めていただきたいなと思います。よろしくお願いいたします。

ただいまの報告については、ご了承願います。

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

○委員長 次に、台東区循環バス「めぐりん」のダイヤ改正について、交通対策課長、報告願います。

交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 それでは、土木担当の2、台東区循環バス「めぐりん」のダイヤ改正についてご説明をいたします。

恐れ入りますが、資料4をご覧ください。初めに、項番1、概要です。台東区循環バス「めぐりん」は、区と運行事業者との協定に基づき、運行事業者がバスの運行を実施、運行経費の一部を区が負担をしております。

近年、深刻な運転手不足を背景とした離職防止を図るため、区は、運転手の労働環境の改善について運行事業者と協議を行い、令和6年の3月には、終業から始業までのインターバル対応によるダイヤ改正、本年の7月にはぐるーりめぐりんについて運転手の労働時間を縮減するためのダイヤ改正を実施いたしました。

このたび、北めぐりん、南めぐりん、東西めぐりんの運行事業者から、毎月の公休日を拡充したいという労働環境改善の申入れがあったため、令和6年度に実施した実態調査の結果を踏まえ、ダイヤ改正を行うものでございます。

次に、項番2、アンケート調査の結果についてでございます。

恐れ入りますが、4ページをご覧ください。項番の1の調査概要につきましては、めぐりんの全路線についてアンケート調査を実施し、1,739件のご回答をいただきました。

次に、項番2の(1)をご覧ください。回答者の年齢層につきましては、60代と70代以上が半数以上を占めているという結果になりました。

次に、(2)をご覧ください。より利用するめぐりんの路線につきましては、ぐるーりめぐりんの利用が最も多く、北めぐりんの根岸回りが最も少ないという結果になりました。

次のページの(3)をご覧ください。めぐりんを利用する曜日につきましては、平日・休日どちらも利用しているが最も多く、主に休日を利用しているは10%未満であるという結果になりました。

次に、項番3の(1)をご覧ください。めぐりんの利用で最も重要だと思う項目は、100円の運賃が最も多いという結果になりました。

次に、(2)をご覧ください。運転間隔の許容範囲につきましては、20分間隔が最も多いという結果になりました。

次に、(3)をご覧ください。運賃の許容範囲は、100円と150円未満がほぼ同じ割合という結果になりました。

次のページをご覧ください。(4)の改善してほしい点につきましては、特になしが最も多く、(5)の利用の便利さについては、満足とまあ満足の割合が9割以上を占めるという結果になりました。

なお、項番4に自由記載欄の意見・要望を記載しましたので、後ほどご確認をいただければ

※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。

幸いでございます。

恐れ入りますが、1ページにお戻りください。項番3、ダイヤ改正の考え方でございます。

(1)の対象路線は、北めぐりんの浅草回り・根岸回り、南めぐりん、東西めぐりんでございます。

次に、(2)のア、運行本数の縮減です。運転手の公共日の拡充に伴い運行本数を縮減し、土休日の運転間隔を25分間隔に変更いたします。変更にあたりましては、先ほどの実態調査の結果を踏まえまして、通勤通学の利用が多い平日ダイヤは現状維持を原則としまして、土休日のダイヤ変更を実施いたします。

次に、イの利用状況に応じたダイヤの最適化についてでございます。(ア)の北めぐりんの根岸回りの平日運行につきましては、現在、集会時間を一周40分で計画しておりますが、交通状況による遅延が生じやすいため、周回時間を50分に変更し、安全運転ができるようにダイヤを見直します。

次に、(イ)の北めぐりんの浅草回りの混雑緩和につきましては、東西めぐりんの利用が少ない19時台の便を永寿総合病院止まりから浅草駅止まりに変更し、その便を利用が多い浅草駅から清川一丁目までの北めぐりんの浅草回りに振り替え、混雑緩和を図るものでございます。

次のページをご覧ください。項番4、ダイヤ改正案でございます。(1)北めぐりんの浅草回りにつきましては、平日の運行間隔に変更はありませんが、19時台に1便増となるため、運行本数が1本の増となります。土休日につきましては、運行間隔を25分間隔に変更することに伴い、運行時間及び本数が変更となります。

次に、(2)北めぐりんの根岸回りにつきましては、周回時間を50分に見直すことに伴い、平日の運行間隔を24分に変更し、併せて運行時間及び本数を変更いたします。土休日につきましては、25分に変更し、同様に運行時間及び半数を変更いたします。

次に、(3)南めぐりん及び次のページの(4)東西めぐりんにつきましては、平日の運行間隔に変更はございませんが、土休日につきましては運行間隔を25分間隔に変更することに伴い、運行時間及び本数が変更となります。

最後に項番5、今後の予定です。本年8月15日付で改正ダイヤによる運行を開始する予定でございます。

本件のご説明は以上でございます。

○委員長 ただいまの報告について、ご質問がありましたら、どうぞ。

大貫委員。

◆大貫はなこ 委員 現在めぐりん、グーグルマップのルート検索機能において表示されるようになったため、新たな利用者の増加が見込まれると思います。生活の足として利用されてきた地域の方々の移動にも影響が出るのではないかと懸念をしておりますが、この点についてどのようにお考えでしょうか。

○委員長 交通対策課長。

※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。

◎清水良登 交通対策課長 反映されたばかりというところもありまして、現時点でグーグルマップの影響は見られませんが、今後、利用データに変化の兆しが見られましたら、適宜対応について考えていく必要があると、そのように考えております。

○委員長 大貫委員。

◆大貫はなこ 委員 承知いたしました。めぐりんの利便性向上自体は歓迎すべきことだと思うのですが、その一方で、これまで生活の足として利用されてきた方々のニーズが守られるように、今後、状況の把握に努めていただけるよう要望いたします。以上です。

○委員長 鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 何点かありますけれども、まず、この間、運転手不足も含み、減便を何回かに分けてやってきましたけれども、その減便をしたことで住民の方からの、車内アンケートであったり、直接、事業者や区に来ている苦情とか希望とかアンケート、状況は何か言葉としてはありますか。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 今回ご報告させていただいたアンケートには自由記載欄がございまして、その中の一部をご紹介しますと、元の運行間隔にやはり戻してほしいというご意見や、早朝や夜間の運行を求める声がございました。その一方で、運行継続のためには仕方ないというご理解を示していただくご意見もありまして、中でも多数だったご意見は、ありがたいことに感謝の声と、なくさないでほしいというご意見が最も多かったと認識しております。

○委員長 鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 だと思いますよ。やはりこういう交通というのは、一旦スタートしたら、なくされてしまうと、通常利用されている方が不便であるのと、あと、北部でいえば旧乙バスのね、補完的な足としてやはり増やしてきた経緯がありますので、そういうところでは、なくさないでほしいというのは、もう切実なところだったなというふうに思います。あと、朝夕の減便についても、通勤の行くとき帰るときに、今までめぐりんがあったから便利だったんだけど、なくなってしまって不便というのはね、伊藤委員も半年、以前の委員会でも言いましたけれども、どういうふうに減便をせずに工夫をしていくかというところでいったらば、例えば今のめぐりんって実際に台東区内に止まっているわけじゃないですよね、駐車場としてはね。今、めぐりと重なる地域のコミュニティバスというのは主にどこに止められているんですか、駐車場としては。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 それぞれの事業者の駐車場でございまして、具体的には、足立区と葛飾区でございます。

○委員長 鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 例えば夕方、夜間、早朝のところで考えたら、北部の観光バスとか、区内の観光バス置場などは夜間使っていない時間帯あるじゃないですか。例えばそういうところに

※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。

めぐりんを、バス停じゃない、駐車場として活用できたら、幾つか多分、法律的な問題とか、あと事業所の運営的な問題とか、幾つかハードルはあると思うんですけど、例えばそういう空いている時間帯にめぐりんが台東区内に置いて、ドライバーさんはそこから別の交通手段、自家用車も含めて移動ができて退勤できるみたいなことになれば、台東区から足立区とか葛飾の駐車場に戻るまで40分とか時間かかるのであれば、その時間の分、区内運用、運営といふかな、運用ができるとかというような工夫の議論というのは、庁舎の中とかはしたことあるんですか。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 言わば運転手の働き方などの自由化というようにところかと思いますが、ただいま委員のご発言の中にもあったとおり、やはり事業者の事務所等、駐車場から離れてしまいますと自動車の整備が困難になったり運行管理が困難になるなど、運行管理者としての責務が果たせないという可能性のほうが大きいものと、そのように認識しております。

○委員長 鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 今、太田委員から運転手はどうするんだというのありましたけれど、それはいろいろ議論していけば課題解決の糸口は見つかると思うんですね。夜間、区内で空いているスペースに区内で置いておけるのであれば、早朝便がもう一便、増やせるかもしれない。もしくは、区内で置いておくことができるのであれば、夜1便、一部分ルートかもしれないけれども、できるかもしれないとかいうのもね、それはもちろん法律的にどうなんだ、労務管理上どうなんだとか、いっぱい課題はあるなというのは、それは想像はしますけれども、やはりそういう視点でも考えていただいて、区民の利便性をどういうふうに担保できるかというところはやっていただきたいなと思います。

あと、近隣区とのコミュニティバスのバス停の問題というのは、過去、私も指摘をして、いろいろ工夫をしていただいたところもありますけども、これからもコミュニティバスのバス停の位置を調整するとか決めるときというのは、近隣区、例えば荒川や千代田や文京などとバス停が比較的近くなるような方法を取るとか、そういう行政間のディスカッションというのはあるんですか。

○委員長 交通対策課長。

◎清水良登 交通対策課長 現時点におきましては、近隣区のコミュニティバスにつきまして協議をする場というものは設けておりません。今回についてはダイヤ改正のご報告でございまして、ルート変更を伴うものではございませんが、近年は近隣の区でもルート自体、コミュニティバス自体を見直すという動きがございますので、タイミングがあれば、そういった話合いについてもしていきたいと考えております。

○委員長 鈴木委員。

◆鈴木昇 委員 ぜひ、コミュニティバスがうまく乗り継ぎできることで、また別の解決方法が取れるとか、南千住にうまく接続ができるとか、日医大にうまく接続ができるとか、そうい

※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。

うのって出てくると思うんですよ。なので、どうしても私たちも、私なども台東区という中で見てしまうんですけども、隣接しているところをうまくセットすると、もっともっと利便性が上がるのかなというふうに思いますので、A I オンデマンドも含めて、上手に公共交通を考えていただきたいなと思います。以上です。

○委員長 ほかには。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○委員長 ないですか。

ただいまの報告については、ご了承願います。

理事者からの報告は、以上であります。

○委員長 案件第1、交通対策及び地区整備について、その他ご発言がありましたら、どうぞ。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○委員長 おはかりいたします。

案件第1、交通対策及び地区整備については、重要な案件でありますので、引き続き調査することに決定いたしたいと思います。これにご異議ありますか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○委員長 ご異議ありませんので、そのように決定いたします。

○委員長 以上で、案件の審議を終了いたしましたので、事務局次長に委員会報告書を朗読させます。

（櫻井議会事務局次長朗読）

○委員長 これをもちまして、交通対策・地区整備特別委員会を閉会いたします。

午前11時30分閉会