

2011.06.22：平成23年 交通対策調査特別委員会

○委員長

ただいまから交通対策調査特別委員会を開会いたします。

○副委員長

それでは、交通対策調査特別委員会の活動方針を朗読いたします。

平成23年度と平成24年度にわたるものでございます。

東上線の連続立体化と大山駅周辺地域のまちづくり計画について。

東上線連続立体化に向けた明確なビジョンの策定を区に促し、関係機関への積極的な働きかけを行うとともに、合意形成を図ることについて提言を行う。

また、立体化を推進していく上で欠かすことのできない大山駅周辺のまちづくりについて、沿線住民との合意を基本としたまちづくり計画が進められるよう提言を行う。

次に、区内の交通における課題について。

現在、実験運行を行っているコミュニティバスの効果や今後の方向性について、また、放置自転車対策など区内の総合的な交通施策について検討し提言を行う。

さらに、区内の交通死傷事故を防ぐため、交通用具を使用する際の安全に関する意識啓発や交通マナーの普及について提言を行う。

活動方針については以上でございます。

また、年間スケジュールについては、別紙交通対策調査特別委員会審議スケジュール（案）のとおりといたします。

活動費及び審議スケジュールについては以上でございます。

○委員長

以上が理事会で合意を得た案ですが、これにご異議ございませんか。

（「異議なし」と言う人あり）

○委員長

次に、東上線立体化の取り組み状況について、及び「東武東上線 大山駅付近」と「大山駅周辺地域のまちづくり」についてを一括して理事者よりご説明願います。

○都市計画課長事務取扱都市整備部参事

それでは、お手元の資料番号1をごらんいただきたいと思います。東武東上線の立体化の取り組み状況についてでございます。

今回、第1回目の委員会ということ踏まえまして、若干経緯も含めて説明をさせていただきます。

1番目、東上線立体化の取り組みでございます。

東上線の立体化は、交通渋滞、踏切事故の解消を図るとともに、鉄道による地域の分断を解消し、まちの一体化を確保するものであり、昭和62年より長年にわたり実現に向けて調査などさまざまな取り組みを行ってきたところでございます。

また、区民からの立体化の早期実現の要望も出されているところでございます。

都は、踏切対策基本方針を平成16年6月に定めまして、都内の20区間を鉄道立体化の検討対象区間として抽出いたしました。東上線の大山駅付近、及びときわ台から上板橋駅付近の2区間が、この検討対象区間として位置づけられております。

鉄道の立体化事業におきましては、多額な事業経費の必要性、また、実現のためには、関係の各機関の協力が不可欠でございます。

また、鉄道の立体交差化は、周辺のまちづくりと一体的に行っていくことが求められておりますので、地域住民の合意形成が不可欠でございます。

区では今後、この立体化の早期実現に向けまして、都や鉄道事業者などの関係機関だけではなく、地元住民等に対して働きかけを行っていきたいと考えてございます。

2番目、踏切の現況でございます。

1番、踏切数は、東上線の踏切、区内36か所でございます。

踏切の遮断時間でございますが、平成16年に国土交通省が実施した調査でございまして、踏切交通実態総点検結果によりますと、区内の東上線踏切遮断時間の平均49分ということで、これは国土交通省の設定する開かずの踏切（40分）に該当してございます。21年度にも同様の調査をしているところでございますが、現在のところ、まだ未公表の状況でございます。

3点目、過去の踏切事故でございますが、過去3年間の東上線での衝突事故及び相当時間列車を停車させた事故の件数、平成20年で5件、21年で5件、22年で7件という状況でございます。

裏面をごらんください。

3番目は、東上線立体化検討の経緯でございます。

昭和62年に、市街地整備方針に東上線連続立体化の促進を位置づけました。

以降、調査研究を重ねてまいりました。

19年には、東武鉄道に要望書を提出、20年に、連続立体化についての意見書の提出を区議会から国会、政府、東京都へ提出いただきました。

21年にも、立体化に対する要望書を区議会から東武鉄道へ提出をしていただきました。

22年には、東武東上線の立体化早期実現に向けた意見書ということで、区議会から国会、政府、東京都へ提出をしていただいたところでございます。

4番目、連続立体交差事業における役割分担でございますが、東京都におきましては、事業の総括、地元区市では、側道整備、まちづくりなど、鉄道事業者は、用地買収、補償、鉄道施設の工事などを担当するというところで役割分担がございまして。

5番の踏切対策基本方針における立体化検討対象区間の進捗状況。

先ほど申し上げました20か所のうち、他区で事業候補区間として、あるいは事業準備中として、先に進んでいるところの状況でございます。

以下、JR埼京線十条駅付近以下、このような状況になってございます。

以上、簡単でございますが、説明を終わらせていただきます。

○板橋地域まちづくり推進担当課長

では、続きまして、「東武東上線大山駅付近」と「大山駅周辺地域のまちづくり」についてご説明いたします。特別委員会資料2をごらんください。

まず、今の話と重複する部分でございますが、(1)東武東上線大山駅付近の踏切の現状でございます。

山手通りから大山駅寄りの1つ目の踏切が10号踏切となっております。その踏切から成増へ向かいまして、11号、12号というふうになってございまして、豊島病院そばの踏切が18号踏切となっております。

これらの踏切のピーク時の遮断時間は50分前後となっております。先ほどの区全体の平均よりも上回っている状況になってございます。

踏切の最大継続時間は、長いところで8分を超える状況となっております。

続きまして、(2)これらの踏切の位置づけでございますが、平成16年6月の東京都の踏切対策基本方針におきまして、鉄道立体化の検討対象区間の20区間に入っております。

東武東上線 大山駅付近は、この図で示しました赤い丸で書いてございます5か所の踏切が鉄道立体化の検討対象区間となっております。この13号から18号踏切までの5か所がなっているというところでございます。

次に、資料の2ページ目をおめくりいただきたいと思っております。

現在までの「大山駅周辺地域のまちづくり」の状況についてご説明いたします。

まず、大山駅周辺地区まちづくり協議会でございますが、平成21年6月に、地区内の町会、自治会、商店街、公募区民で構成される協議会を設立いたしまして、月1回程度のペースで協議会を開催し、グループ討議を中心に協議を重ねてまいりました。

協議会の目的は、大山駅周辺地域のおおむね20年後の将来ビジョンとなりますまちづくりマスタープランを作成し、区長に提言することです。

検討対象地域は、この図の中で逆三角形のような形で赤く囲んだ、東上線大山駅を中心といたしました約78ヘクタールの地域でございます。

協議会の委員構成でございますが、町会や自治委員会推薦委員が8名、商店街推薦委員が7名、公募委員が13名の計28名でございます。

協議会での検討スケジュールでございますが、昨年度末、ことし3月でございますが、まちづくりマスタープラン基本構想を策定したところでございまして、今年度に協議会の目的でございますまちづくりマスタープランを策定することとしております。

昨年度の活動状況でございますが、協議会を14回開催いたしまして、活発な議論や結果の取りまとめをさせていただきました。

昨年末に基本構想の案が完成してから地域懇談会を3回開催いたしまして、また、地区内の全戸に対しましてアンケートを配布しまして、まちの皆様のご意見の収集を行ってまいりました。その集約された意見を反映したものが、まちづくり基本構想でございます。

アンケート等でいただいたご意見や、基本構想の概略につきましては、お配りさせていただいたまちづくりニュースNo.4とNo.5に載せてございます。

また、基本構想に載せてございますまちの整備方針につきましては、後ほどご説明させていただきます。

このまちづくり基本構想でございますが、ことし3月30日に協議会役員によりまして区長に提言したところでございます。

今年度の活動状況でございますが、協議会は11回、協議会の下に設置する分科会による検討を計18回開催する予定でございます。年内にマスタープランの案を取りまとめまして、地域懇談会やアンケート調査によってまちの皆様のご意見を収集してまいります。その意見を反映し、協議会で最終的にマスタープランとして策定してまいります。その後、協議会役員によりまして区長へ提言することとしております。

続きまして、地元の検討会等についてご説明いたします。

資料のほうは3ページ目の中間ぐらいでございます。

まず、街づくり委員会・大山まちづくり研究会・大山まちづくり合同委員会についてでございます。

ハッピーロード大山商店街振興組合を中心としますエリアにつきましては、協議会とはまた別に、道路整備を含めたまちづくりと商店街活性化を、商店街の中の委員会が中心となって検討してきております。また、まちづくりに伴う商業環境と住環境の調和というところを商店街と地元2町会で構成する研究会で検討してきまして、商店街まちづくり構想や活性化計画の作成につなげていくこととしておったんですが、平成22年11月に、委員会と研究会が1つにまとまりまして、大山まちづくり合同委員会として検討作業を現在まで行ってきております。この合同委員会の検討結果は、協議会での検討に反映させまして、まちづくりマスタープランの整合を図っていきます。

合同委員会の検討対象範囲でございますが、この図で示しましたハッピーロード大山商店街を中心とした商業地域の約7.6ヘクタールでございます。

この委員構成につきましては、商店街11名、大山町会3名、大山本町会1名の計15名でございます。区は合同委員会の円滑な運営のために、資料作成や協議会との連絡調整の支援を行っております。

昨年度に検討につきましては、委員会と研究会をそれぞれ4回、合同委員会を6回開催されまして、ワークショップ形式で検討作業を行ってきました。

今年度の活動予定につきましては、合同委員会を10回開催、その他、見学会や中間報告会を開催することとなっております。

続きまして、資料のほうは4ページになります。

大山駅東地区まちづくり検討委員会についてご説明いたします。

この検討委員会は、大山東町会の住民と遊座大山商店街振興組合の組合員が協議検討を重ねて、大山駅東地区まちづくり活性化計画を策定することが目的となっております。この計画を協議会の検討に反映させまして、まちづくりマスタープランとの整合を図ることとしております。

検討対象範囲は、この図で示しましたとおり、大山駅東から山手通りまでの約20.9ヘクタールでございます。

検討委員会の委員構成につきましては、町会から10名、商店街から10名の計20名で運営しております。

区は、資料作成や協議会との連絡調整等を行い、円滑に運営できるように支援しております。

23年3月から検討委員会を開催しまして、今年度は4回の委員会開催により計画を策定していく予定にしております。

最後に、まちづくり基本構想の整備基本方針についてご説明いたします。

整備基本方針は5つございます。この中身は別に配りましたまちづくりニュースの中に載っております。

まず1つ目は、交通整備の基本方針でございます。

東上線の立体化や、それに付随する駅前広場の整備、補助26号線を含む道路整備などの整備方針について取りまとめております。

2つ目は、拠点整備の基本方針でございます。

拠点は、大山駅前拠点、都税事務所周辺拠点、旧ラオックス拠点、これはハッピーロード商店街と補助26号線が交差するポイントでございます。最後にピッコロ・スクエア、こちらは大山町にあります旧住宅供給公社の住宅の跡地、今、テクノスクエアとして開放しておりますが、その周辺拠点の4か所について整備方針を取りまとめております。

それぞれの拠点は、ハッピーロード大山商店街と遊座大山商店街、それぞれの商店街への回遊性の向上や商業機能の一層の集積強化と魅力づくりなどを目的として整備を図るということとしております。

3つ目は、土地利用整備の基本方針でございます。

東上線立体化に対応した駅前拠点整備や住宅の密集地域の安全な住宅地形成、一般住宅地における緑化の推進や、住環境を阻害する建物の立地規制などの住環境保全のためのルールを設定して、潤いのある住環境の形成を図るということなどを目的としております。

4つ目は、住環境整備の基本方針でございます。

木造住宅密集地域の解消、建物の耐震化や不燃化の向上などを進めて、安全な住環境の整備を図ること、また緑化や公開空地の創出など、くつろぎのある住環境形成を進めることなどを目的としております。

5つ目は、災害に強いまちの整備方針でございます。

3月の震災もありましたので、まちの皆様の関心が非常に高い分野でございます。避難時の安全性を確保するため、避難路や避難経路沿道の不燃化を進めること、細い道路が集中する木造住宅密集地域での緊急車両のスムーズな進入の確保、建物の耐震性や不燃性の向上を図ることなどを目的にしております。

今年度は、この基本構想をもとに、まちづくりマスタープランを策定しまして区長へ提言することとしております。

以上、ご説明でございます。

○委員長

ただいまの説明に、質疑並びに委員間の討論のある方は、挙手願います。

○はぎわら洋一

初めて、初めてじゃない、もう前はやっていましたけれども、質問させていただきます。

先ほども杉田委員のほうから言われた、当時、東武は1万円ぐらいの予算しかなかったと思うんですけれども、今まで20年間ずっと、20年間というかずっと過去からの交通量調査とかを、この商店街の絡みもあるんですけれども、そういう形での資料とか、1か月に、1日に幾ら、補助26号線にはどれだけ人通りがあり、バイクが何台、車が何台、あと大山駅で何人乗り降りしているとかという、そういう調査、そういうデータはあるんでしょうかね。あったら、今でなくて結構なんですけれども、できれば資料としていただきたいんですけれども。

○板橋地域まちづくり推進担当課長

委員ご指摘のデータにつきましては、調査をした経緯がございますので、整理をさせていただいてお出ししたいと思います。

○はぎわら洋一

それで、当然、立体化ですから、高架にする、地下にする、平面、いろいろあると思うんですけれども、多分、僕の考えからすると、多分スカイツリーが終わったので、これから少しこっちに力を入れてくれるのかなというふうに思うんです。東武は全然そういう考え、だって去年までなかったという話だからね。それで、僕は副議長のときに、政府のほうに、これ22年度のときに早期実現に向けた意見書を提出した。その回答みたいなのがあったんですけど。あったんですけどって人ごとなんだけど。

○都市計画課長事務取扱都市整備部参事

残念ながら、特別回答いただいけません。

○はぎわら洋一

まだないんだよね。それで、当然、区民の盛り上げ、あと900万円今度予算がついたということで、調査もし、この交通量調査もし、いろいろやっていると煮詰めていくことが必要だと思います。

立体になった場合、多分、立体にしなければ、高架ですね、東武が高架にすることが多分一番経済的にも、設計する立場としてそういうふうに思うんですけれども、その辺の区のほうとしては、こういう考えがあるとかと

いう、そういう考え方みたいなのはあるんですかね。ないのかな、それはこれから話しなきゃいけない内容なんだから。

○板橋地域まちづくり推進担当課長

高架か地下かとか、そういう形態の話でございますが、実は、一昨年この特別委員会の中で大山駅付近だけに限定させていただきますが、立体化のモデルケースというものをお出ししてございます。それぞれのメリット、デメリットについて委員会の中で議論をいただいたという記録がございます。

区としては、東京都の連続立体化の位置づけを、現在の検討対象区間から事業候補区間に格上げされるというところが最優先というふうに考えてございますので、形態の比較検討はその次というふうに考えてございます。

他の路線の状況を振り返りまして、事業候補区間になってから形態の、要は、都の事業として形態の調査、比較検討を実施して、費用対効果の検討とか、駅周辺の整備計画検討などを進めてから地下か高架かという話を含めて都市計画決定しているというのが他路線の状況でございます。

○はぎわら洋一

先走るんだけど、そういうふうに決まったというふうにしたら、国のほうからも東京都も予算ももらい、それでまた東京都としても東武とも話を当然しなきゃいけないんですけど、そうした場合のトラブルはどうなんだろう。500億ぐらい用意するとか、自分のところでそういうふうにするというような考え方は当然あるんだろうけど、その辺のねらいはどうなんですかね。

○都市計画課長事務取扱都市整備部参事

この2年間の立体化の特別委員会の調査の中間報告で若干触れさせていただいているところなんですけど、国と都と区と鉄道事業者の負担の割合というのがございます。今回、高架ということで一つご紹介をさせていただきたいんですが、事業費の総額というのはさまざまな条件で変動いたしますので、比率だけご紹介をして確認いただきたいんですが、国が42%、都が30%、区が13%、鉄道事業者が15%でございます。都が主体で決定するものでございます。鉄道事業者側とすれば、決定していただければ、すぐにも一緒にやらせていただくという準備ができていますというふうに聞いてございます。

○はぎわら洋一

僕はちょっとこれを試算すると、成増まで8キロあるんだよ。成増までやったとして、1キロ地下にするとキロ300億、上に出すと100億、大体800億円あると成増まで高架でできちゃう、そういう計画だよ、計画というか。そうすると、大山のあたりなんかは、スカイツリーが大体終わったから、本当に東武も本腰入れてこの2年間ぐらいぐっと踏み込めば、このまちの人たちが盛り上がれば立体化になるなという、何かこの辺に構想としてあるんですけども、ここの議会、この1年間どれだけ盛り上がるかわからないんですけども、そういうふうに具体的に東武にも押し込んでいくことが大事なのかな、また東京都にも訴えていくことが大事なのかなというふうにちょっと感じます。これは自分の気持ちとしてね。すみません。それはそれで終わります。

それと、あと土地利用、この大山駅周辺まちづくりのこの中で、どうでもいいことかもしれないけれども、土地利用整備の基本方針のところ、4番に子育てに優しいまちづくりと、ここに物すごく高島平六丁目の絵みたいな、こんなにこの辺こういうイメージにできるんですかね、こういうのを載せちゃうと勘違いしちゃうのかなと思って、これ別にそちらが、だれがつくったのか知らないんですけども、これ、こういうふうに本当になるの。こういうの初めから載せちゃっていいのかなと思って、どうでもいいっちゃどうでもいい話。

○板橋地域まちづくり推進担当課長

これはイメージ図でございます。あくまでもまちづくり協議会、地元の皆さんのブレーストーミング的な意見を出していただいたものを集約してきた結果、キャッチフレーズが3つありまして、その一つが子育てに優しいまちという地元の方の意向もでございます。

実は、大山駅周辺地域は、比較的高齢化ではなく、若い方が多いというデータもありますので、こういったこともあって子育てに優しいまちと、まちをやはり永続的に発展させるためには、若い世代という気持ちも地元の方は強く思っているんじゃないかと、そういったことでこういったキャッチフレーズが出て、こういったイメージの絵ということで載せてございます。

○はぎわら洋一

イメージが結構、アーバンデザインというのは非常に大事で、イメージがダーッと先走る傾向性があるので、ちょっとイメージが変わったらまた変えてもらいたいと思うんですけども、まあ、いいんじゃないですかね。以上です。

○委員長

次に、板橋区コミュニティバス「りんりんGO」の実験運行について、理事者よりご説明願います。

○都市計画課長事務取扱都市整備部参事

それでは、資料3のほうをごらんいただきたいと思います。

板橋区コミュニティバス「りんりんGO」の実験運行についてでございます。

こちらの委員会で初めて取り上げられる項目でございますので、若干説明を補足させていただきます。

平成16年にコミュニティバス導入検討会、外部委員も入れた検討委員会がございまして、その中で、区内における公共交通サービスの水準の低い地域8地域を抽出いたしまして、さらに優先検討地域を3地域に絞りまして、最終的に今回「りんりんGO」が走行しております赤塚の地域に絞られたわけでございます。現在、実験運行中の2年目に入っております。

まず1番、「りんりんGO」の運行状況でございますが、運行概要といたしまして、運行開始日は昨年3月30日でございます。運行主体、国際興業にお願いしてございまして、運行ルートは以下のとおりの状況になってございます。

裏面をごらんください。

循環の方向でございますが、始発から15時までは反時計回り、15時からは最終まで時計回りということでございます。

なお、この反対方向を回りながら高島平をつなぐ既定の路線バスがございまして、こちら「赤塚03」という形でございます。ですから、この運行はちょうどその反対回りをしているような状況でございます。

乗車料金につきましては、大人210円、子ども110円、シルバーバス利用可能となっております。パスモ、スイカ、定期等も使えるようになっておりまして、これは通常のバス路線と同様でございます。

バスの定員でございます。座席が11、立ち席24の合計35人定員となっております。

運行実績については、後ほどごらんいただきます。

実験運行期間は、先ほど申し上げたとおりでございますが、平成25年3月までの3年間としてございます。

運行の補助につきましては、対象者はバスの運行事業者であります国際興業株式会社、補助の経費につきましては、運行事業にかかわる経費から運行事業収入及び他の補助金の交付額を減じたものにバス停留所設置等に要する経費及び車両購入費等に要する経費を加えたものを区が補助することとなっております。

補助実績は、21年度、22年度、以下のとおりでございますが、21年度につきましては、30日、31日の2日間でございますから、このような額になってございます。

(4) 番目、利用者アンケートでございますが、利用者アンケートを8月18日から31日までの14日間、昨年行ったところでございます。これは、バスの利用者がみずから記入する方式をとってございまして、回答数が152件集まりまして、利用頻度につきましては、63%の人が「週に1回以上」利用してございました。また、24人の方は「ほぼ毎日」という回答もございました。

運行に対する評価といたしましては、82%の方が「満足・ほぼ満足」、今後の運行ルートの改善の要望につきましては、「三田線の駅接続」を希望している方と、「特にない」という方が45%ずつで同じ数でございました。

料金につきましては、「やむを得ない」という方が約半分の49%、「高い」と回答した方が35%ほどございました。

続きまして、(5)番目が地域住民アンケート。こちら利用者ではなくて沿線住民の方なんですが、9月10日から30日まで21日間で、徳丸・下赤塚地域センター管内の町会・自治会長、副会長に用紙を配布してご回答いただいたものでございまして、81件回答いただきました。

このうち、バスを利用したことのある方は、約5分の1の21%、利用したことない方の約6割は「運行ルートの変更」により利用すると回答してございます。

その運行ルートにつきましては、「三田線への接続」要望が73%ございました。

料金210円につきましては、「やむを得ない」あるいは「高い」という方が48%、44%と、ほぼ同じ程度ございました。

大きな2としまして、コミュニティバスの今後の方向性についてでございます。

他地域のコミュニティバスの導入につきましては、実験運行の利用実績等を検証しながら、コミュニティバス導入のための課題を研究し、その可否を含めて検討していくことになってございます。

現在走行しております「りんりんGO」、これにつきましては、今年度引き続き実験運行を継続していくわけですが、今後、警察あるいはバス運行事業者と協議を行いながら、三田線までの延伸に向けた検討を行っていきたいと考えてございます。

最後に、別添資料のほうをごらんください。裏面でございます。

ここに、バスの利用状況を記載してございますが、3月からスタートいたしまして本年3月まで、平均で1便当たり5.4人という状況になってございます。

これ以降、4月、5月の速報でございます。本年4月、5.3人、5月は5.9人ということになってございまして、4月の5.3人は、やはり大震災の影響で3月、4月と若干落ち込みまして、5月、回復基調にございます。

以上、簡単でございますが、説明を終わります。

○委員長

ただいまの説明に、質疑並びに委員間の討論のある方は挙手願います。

○はぎわら洋一

僕も4年前とか、企画総務委員会で8つの路線のうちの赤塚、次にこっちの小茂根のほう、で前野町というふうに決まったと思うんです。僕は当初、そのときから今のりんりんGOみたいなホイールベースの長いのだめだと、もっとホイールベース短くして、36人乗りじゃなくていいんだと、15人でもいいから小さいやつにしようってずっと言った。言うこと聞かなかった。聞かなかったというか、聞いていただけませんでした。そのころからそういう高島平に結んでよという話もしてたよ、してましたよ。

ところが、どこで高島平に、それは多分、今国際興業のかなり意見が入ってきてると思います。そういう契約結んだという話、そういうふうにしてるんですけども、本当にもうね、何をやってんだというイメージが僕はその委員会入って、その後で聞いてそういうふうには実は思いました。

こういうふうになったんだから、まずは今回その西高島平、新高島に結んでいただきたいと思うんですけれども、1つこれ提案ですよ、それできるかどうか分からない。

実は、福島で被爆、被爆というか、あったときに、ピストン輸送でばんばん双葉町とか何とかでね、観光バス会社がいるんな地方に毎日ピストン、毎晩ピストン輸送した観光バス会社がありますよ。それが今になったら、その観光バス会社、うちのほうへ来てもらっちゃ困ると、その観光バス会社は使いたくないといって、なかなかもう仕事がなくなってきてる状況が実はある。

で、僕はこれ一般質問のときも言ったんですけども、区長ね、そういうところのバスでも、その会社でもいいから、きちっとこちらで使えるような、そういう提案だとか、そういうものをきちっとやってもらいたい、前向きに。すぐできる、国際興業はいろんなことがあるから大変だと思いますよ。でも、そういうことをやって提案をして向こうにぶつけていく、そういうことが大事じゃないでしょうかというふうに、これちょっと提案なんですけどね。いっぱいありますよ、向こうに観光バス会社。僕の田舎の群馬にもありますよ。吾妻観光っていうの、うちのおじさんがつくった会社ね、そこを使ってもいい、事実、話があちこちいくんだけど、国鉄、そこもうちの田舎のほうも、実は国鉄、あと東武で群馬バス、全部採算の合ったところは草津まで行ったり、四万温泉まで、沢渡温泉までみんな行ってた。ところが、どんどんどんどん、昭和30年代、40年代、50になってモータリゼーションになってきて、群馬バス会社にもう絶対この路線を廃止しないでくださいって陳情に15人が行った。全部マイカーで行ったって、群馬バスを使ってきょう陳情に来た人いますかって言ったら、全部、全員がマイカーだった。実はそういうふうになってくるんですよ。

それを、やっぱ先ほど元山さん言ったように、横、その山坂多いから、それできれば、夢としては、アメリカのロサンゼルスっていうか、サンフランシスコみたいな坂上っているような、そういうね、そういうのがあっても、板橋にあるんだぜみたいな、なれば、希望が湧くじゃない。そういうのもいいし、バスでもいいんだけど、コミュニティバスの小さなでもいいんだけど、夢があるようなね、何かそういうものを提案してもらいたい。

ここでそういうことをやっていかなきゃいけないと思うんだな。あれはできません、これ全部、全部国際興業におんぶにだっこですからだめなんですみたいな話しないでもらいたいんですよ。ちょっと、何か僕が夢語っちゃったんですけど、その辺どうなんですか。そういう双葉町というか、観光バス会社とかそういうものを、実は本当————国際興業ちゃんとやらなきゃという、こういうぐらいな提案をして持っていきたいと思うんですけども、いかがですか。言葉が悪い、————ごめんなさい。

○都市計画課長事務取扱都市整備部参事

今のりんりんGO、マイクロバスでございますので、一般の観光バスの転用というのは難しいかと思うんですね、直接は。ただ、今後のそういったバス事業者自体もいろいろネットワークといいますか、情報交換があるようでございますので、そういう中で、他都市のそういった状況も情報を相当お持ちなようなので、ぜひお聞きしながらね、何かリンクできるのかということも聞いてみたいと思います。

○はぎわら洋一

こういうときこそ板橋でやったということがやっぱり大事なんです。それは、1年間それできるかどうかわかんないけど、あとは、もう一つ先ほどの話が出ているようにワンコイン、やっぱしね、今の実験の中でも、そのね、100円でぼんと乗って、ぼんとおりて、また100円でぼんと乗るとい、それも実は企画総務委員会のときにも言った。全然相手にされなかったような気がする、相当研究したっていうふうに言うでしょうけども、それもちよっとね、この実験運行の中でそれもやってもらいたい。

それはちよっとね、210円のパスがあるからだめなんです、だめなんですじゃなくて、そういう人も乗せて実験運行できるような、前向きに取り組んでもらわないとね、下手すると、ちょっと話があちこちいっちゃうんですけども、このコミュニティバスの月別利用者のトータル4万4,301人、この12月までだったら、トータルすると約7万人ぐらい、これ210円掛けて約700万か800、トータルすると、これ4万4,301人だから、約808、約900万弱……

(「13か月で」と言う人あり)

○はぎわら洋一

13か月でね。うちからの補助金が約2,200万弱あるわけ。ただ、国際興業としては約3,000万、3,000万でやってるんですかね、これ、1年間の、その辺どうなんでしょうか。

○都市計画課長事務取扱都市整備部参事

私どもの補助金、それから料金収入、そしてシルバーパスの補助金、これが国際興業の収入の総額になりますので、委員のおっしゃる目安、大体2,900万ぐらいになりますか。

○はぎわら洋一

今度、23年度も大体この補助金をうちはこれだけぐらい出す方向性ですかね。

○都市計画課長事務取扱都市整備部参事

補助金そのものは、平成22年度でおよそ2,200万でございましたが、来年度につきましては、まだ未確定なのがですね、毎年シルバーパスの審査が東京都でございます。これが無事に通りますと、前回は期限として半年

分でございまして200万程度でしたが、これが倍になりますので400万、するとその分補助金を減額することができます。

以上でございます。

○はぎわら洋一

具体的には、この3年間、あと2年間でしたっけ、この実験運行は。

(「来年の3月」と言う人あり)

○はぎわら洋一

来年の3月でしたっけね。

(「再来年の3月」と言う人あり)

○はぎわら洋一

そのときに、100円になったら僕なんかも乗るし、ばんばん子どもたちというか、何かね、物すごく遅々として進んでいないような感じがするんですよね。だから、いっぱいその、もうシルバーパスだけに頼らない、まあ、頼っているわけじゃないんだと思うけど、よし、この3か月間はシルバーパス、シルバーパスを使ってもいいんだけど、ワンコインもやろうかという、これ、そういうのやってもらえませんか。

○都市計画課長事務取扱都市整備部参事

今回この赤塚、下赤塚を通るこの路線、反対側が普通の路線バスが走ってまして、結局りんりんGOに乗ると100円、赤の03に乗ると210円となりますと、反対回りでもいいから……

(「いいんじゃない」と言う人あり)

○都市計画課長事務取扱都市整備部参事

りんりんGOに乗ろう、そうしますと、どういうことが起きるかと申し上げますと、その場合は事業路線のほうの、国際興業の路線バスの客をとりますので、国際興業側はこの路線を廃止ということになります。りんりんGOだけ取り残されるという形になりますので、これは区民にとってのむしろ不便を増長してしまいますので、それは避けたいと考えております。

ですので、今のところ整合性をとるために210円、そのかわりシルバーパスの収入が今後年間400万見込めますので、その分区の財政負担が減るということになりますので、区民の方には大変恐縮でございますが、シルバーパスの方はただで乗れますので、この210円で何とか了承していただきたいなと思っています。

○はぎわら洋一

最後ね、もうだから水かけ論みなくなっちゃうから、ちょっと僕もそういう何かいい提案あったらやりますよ。ですから、本当にね、このコミュニティバスが、板橋区のコミュニティバスに本当に乗ってみたいなというふうになる提案しましょうよ、本当に。そのためにはね、利便性もよいし、やっぱワンコインだよ、500円じゃなくて。坂のところは500円でもいいか、平らなところは100円とかさ、何か楽しみながらできるようなね、そういうふうにとちょっと、今ちょっとそういう知恵ないんですけど、何かね、そういう、福島とか地方の、全部国際興業のをうのみにするんじゃなくて、要するに勝負する、勝負してベクトルは同じ方向を目指すというふうにやっぱりやれるようにしていきたいと思っておりますので、よろしくご検討お願いしたいと思っております。

以上です。

○委員長

すみません、はぎわら委員より先ほどの国際興業への発言に関しまして一部取り消したい旨の申し出がございました。その発言の取り消しを許可することにご異議ございませんか。

(「異議なし」と言う人あり)

○委員長

ご異議ないものと認め、発言の一部取消しを認めます。

それでは、本件につきましてはこの程度でご了承願います。

以上の報告を踏まえ、東上線の連続立体化と大山駅周辺地域のまちづくり計画について及び区内の交通における課題について検討するため、次回の委員会にて視察を行う旨を決定したいと存じますが、これにご異議ございませんか。

(「異議なし」と言う人あり)

○委員長

ご異議ないものと認め、さよう決定いたします。

なお、次回の委員会運営と視察先についてご意見がございましたら、ご発言願います。

何か。

(「理事会で決定していいんじゃない」と言う人あり)

○委員長

いいですか。じゃ、いいですか。

特段の意見がなければ、理事会にて検討させていただきますので、視察先等については、正副委員長にご一任願います。

○委員長

以上をもちまして、交通対策調査特別委員会を閉会いたします。お疲れさまでございました。