

○たきぐち委員 私からは、まず、新交通事業、日暮里・舎人ライナーについて伺います。

足立区と荒川区を九・七キロ、十三駅で結ぶ日暮里・舎人ライナーは、平成二十年三月の開業から十二年が経過をいたしました。

開通に伴う沿線地域の開発で、乗客数は開業当初の需要予測及び目標値を大幅に上回りながら推移すると同時に、通勤、通学時間帯の混雑も想定を上回り、全国でワーストファイブに入る混雑の解消のための車両増備等による減価償却費の増加が、初期投資に加え、経営に影響を及ぼしているというのが現状であると認識しております。

乗客数の増加によって、償却前損益は、平成二十年度以降黒字が続いておりますが、経常ベースでは、令和元年度決算で五億八千百万円の赤字となっております。

新型コロナウイルスの感染拡大によって、JRや私鉄各社、鉄道事業者は軒並み厳しい経営状況にあることが報じられているところでありますが、新交通事業について、新型コロナの感染拡大による収入の影響と今後の見通し、また、コロナ禍での朝の混雑状況に変化はあったのか伺います。

○相川電車部長 新交通事業の令和二年度第一・四半期の乗車料収入は、前年度と比較して三割程度減少となっております。今後、コロナ禍前の水準への回復は期待できないなど、厳しい状況が続くものと見込んでおります。

また、現在の朝ラッシュ時間帯の利用者数については、感染症拡大前の本年一月下旬と比較すると二割程度減少しております。

○たきぐち委員 乗車料収入が対前年度比三割程度の減、先ほどから質疑の中でも出ておりますが、この資料では三〇・三%の減ということが記載されております。これまで以上に、経営改善に向けた取り組みが求められるかと思えます。

同時に、混雑対策としては、これまで、たび重なるダイヤ改正やロングシート車両の導入、これは、過日の決算特別委員会の馬場議員の質疑の中で、今後、十二編成を順次更新し、二十編成中十六編成がロングシート型の新型車両となる予定と答弁がありましたが、こうした車両面での対策を図るほか、時差ビズなどソフト面での対策を講じてきたところかと思えます。

今般のコロナ禍におけるテレワーク等の進展が結果として混雑緩和につながっている側面があるとするならば、こうした社会情勢の変化を捉まえ、また、現在、ラッシュ時間帯で二割程度減少しているのご答弁がありましたけれども、これが終息までの一時的な現象なのか、テレワーク等の定着による継続的なものなのか、しっかりと見きわめた上で、今後の中長期の投資につなげていただきたいと思います。

経営改善に向けては、土休日と平日昼間の利用者をいかにふやしていくのか、これが議会でも指摘され続けている課題かと思えます。

これまでの施策がどのように増客に結びついてきたのか伺います。その上で、今後、さらなる効果的な施策展開を図るべきと考えますが、見解を伺います。

○相川電車部長 日暮里・舎人ライナーは、ラッシュ時に利用が集中しております。平日の昼間及び土休日の旅客誘致が課題であると認識しております。

これまでも、旅客誘致に向けて、多言語による案内冊子に加え、交通局公式ホームページやSNSなどにより、沿線の見どころやグルメスポットに関する情報を発信してまいりました。また、千本桜まつりに合わせてスタンプラリーを実施するなど、さまざまなイベントを開催してきておまして、これらの取り組みが、平日の昼間や

土休日に利用するお客様の増加に寄与したものと考えております。

今年度も、旅客誘致イベントの一つとして、日暮里・舎人ライナーと東京さくらトラム沿線を周遊して謎を解く宝探しイベントを、沿線区や舎人公園とも連携して実施する予定でございまして、引き続き、冊子の配布やイベントの開催などを通じて効果的なPRを展開いたしまして、さらなる旅客誘致に取り組んでまいります。

○たきぐち委員 日・舎ライナーは、通勤、通学路線としての性格が強い路線であります。また、来年、沿線に医療機関が新設されるなど、沿線における開発など外的要因が乗客数増に働くことも予想されるわけですが、不断の経営努力が不可欠であることはいうまでもありません。

今ご説明がありましたイベントの取り組みが、平日の昼間や土休日の利用増加に寄与したということで、さまざま取り組みを実施されてこられた、また実施されていくかと思えますし、また、各種冊子が駅構内に置かれている状況も、私自身も確認をしているところであります。

現在、中止が続いているイベントが再開した後は、土休日のイベント時、また、平日の時間帯別の統計データを集計し、定量的にその効果を図っていくことも必要だと考えます。

あわせて、今後、JR、メトロ、都電との結節点、これは日暮里、西日暮里、熊野前になりますが、また、熊野前からの乗りかえ先、三ノ輪橋や王子、大塚などにおける広報の改善、取り組みの強化を図ることで、SNSやPROJECT TOEIなどによる情報発信と有機的に結びついて波及効果が生まれるような、観光客の回遊性が向上するような工夫、戦略的な取り組みを求めていると思っております。

次に、軌道事業、都電荒川線について伺います。

改めて、都営交通百年の記念誌を見ますと、昭和十八年の乗客数は七億人を超えると。現在、都営地下鉄の利用者数が約十億人ということですが、一日当たり百九十三万人が利用していたことが改めてわかりました。

近年も、少子化や社会環境の変化に伴って乗客数は漸減傾向にあり、交通局も、毎年の決算状況から厳しい経営が続くとの認識を示されているところであります。乗客数については、二〇一二年を底に、年によってでこぼこはあるものの、横ばい、同水準で推移していると捉えることもできるかと思えます。

令和元年度決算は、乗客数が対前年度比一・五％減、乗車料収入は一・一％減で、五億八千万円の経常赤字と確認をしております。

新型コロナウイルスの影響は都電荒川線についても同様かと思えますが、今期の乗客数、乗車料収入への影響、また、都営地下鉄と比較した交通局の認識について伺います。

○相川電車部長 東京さくらトラム、都電荒川線の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少しております。本年四月から八月までの利用者数及び乗車料収入は、ともに前年度と比較して三割程度減少いたしました。

一方、都営地下鉄では、前年度と比較して四割程度の減少でありました。

東京さくらトラムは、地域に密着した都民の足として利用されていることから、地下鉄に比べて減少幅が小さかったと考えられます。

○たきぐち委員 一昨年十二月から、あらかわ遊園が休園しているということも前期決算から多少なりとも影響していると推察をいたしますが、ことし八月までで三割減ということで、さらに厳しい状況にあります。

地下鉄と比較して落ち込み幅が小さいのは、地域に密着した都民の足として利用されるということですが、日暮里・舎人ライナーも同様でありますけれども、輸送力や輸送距離が中規模、中距離であることなど、事業の性質が異なることにもよるものと考えます。

先ほど、おじま都議の質疑の中でも、バスについても下町エリアでは九割程度回復してきたということで、そういった地域性もあろうかと思えます。実際、私も都電荒川線に乗りますと、平日の利用者は体感としても戻り

つつあるというふう感じております。

しかし、地域イベントの中止等が続いていて、通期で見ても厳しい決算が予想されます。引き続きの経営努力を求めていると思います。

次に、利用者の内訳についてであります。令和元年度における乗客数において、定期券利用者と定期券外利用者の内訳数と、十年前、五年前と比較して、どのような変化があるのか、今後の見通し、予測もあわせて伺います。また、令和元年度定期利用者のうちシルバーパス利用者はどれくらいいるのか伺います。

○相川電車部長 東京さくらトラムの令和元年度の一日当たりの利用者数は約四万七千人でございます、このうち定期利用者数は約二万三千人、うちシルバーパスを含む福祉乗車券などの利用者数は約一万三千人、定期外利用者は約二万四千人でございます。

十年前の平成二十一年度の一日当たりの利用者数と比較しますと、定期利用者が約二千人増加、定期外利用者が約四千人減少、五年前の平成二十六年度と比較しますと、定期利用者が約一千人増加、定期外利用者が約一千人減少となっております。

今後も、少子高齢化の進行やそれに伴う生産年齢人口の減少等が見込まれまして、利用者数の大幅な伸びが期待できず、厳しい状況が続くものと認識しております。

○たきぐち委員 都電の利用客の見通しについては、今後も乗客数の大幅な伸びは期待できないことから、観光PRの強化によって新たな利用者を開拓することで増客対策に取り組んでいくと、三年前の公営企業決算の委員会で答弁されておりますが、増客対策が、定期券外の利用者の数値にあらわれていないということは、改めて課題認識として捉えるべきと考えます。

新型コロナの影響で、現在、インバウンド需要は激減している状況にあります。この間、多言語による情報発信等にも取り組まれてきました。

近年の傾向として、外国人利用者は増加してきたのか、今後、外国人利用者の需要を喚起する取り組みを進めるとともに、その効果を検証すべきと考えますが、見解を伺います。

○相川電車部長 東京さくらトラムの外国人利用状況につきましては、乗務員や三ノ輪橋おもいで館の職員への聞き取りなどによりまして、コロナ禍以前では年々増加傾向にあったと認識しております。

これまでも、多言語によるSNSやリーフレットなどによる情報発信のほか、海外への旅行博におけるPRやモデルルートの紹介など、外国人旅行者をターゲットとしたさまざまな旅客誘致策を実施してまいりました。

訪日外国人数が回復した際には、改めてこうした取り組みを進めていきますとともに、外国人利用者の状況を、沿線の店舗や施設などにヒアリングを行ってまいります。

○たきぐち委員 沿線の商店街の方々から、たびたびお話を聞く機会がありますが、コロナ前に増加しつつあった外国人が、現状はほぼゼロだという状況も伺っております。インバウンドの回復には時間を要するかと思いますが、外国人をターゲットとした施策を展開するに当たり、どのような結果に結びついているのか、今後、局として検証する姿勢が重要だというふうに思います。

大塚に開設された星野リゾートのOMO5という、ここには都電ルームというものもあるんですが、こうした施設であったり、外国人を対象とした宿泊施設や店舗などとの連携を図りながら、情報収集、実態把握に努め、ターゲットを明確にした広報戦略につなげていただきたいと思います。

昨年の訪日外国人が三千万人、消費額四・八兆円であったのに対し、国内旅行者は約五億九千万人、消費金額は約二十二兆円にも達するわけでありまして。

国内外問わず誘客を進めていくことが必要であります。旅客誘致の拠点として、三ノ輪橋おもいで館が開業

して二年が経過をいたします。利用状況とこの間の取り組みについて伺います。

○相川電車部長 都営交通案内所、三ノ輪橋おもいで館は、お客様の利便性の向上を図るとともに、地域とも連携して沿線情報を発信する新たな拠点とすることを目的といたしまして、平成三十年十月に開設いたしました。

三ノ輪橋おもいで館では、都営交通及び沿線情報の案内、各種案内冊子の配布、乗車券やグッズの販売などを行っております。開設以来約六万人のお客様にご来館いただいております。

また、令和元年度からは、都営交通のグッズに加え、民間企業が製作した東京さくらトラムの関連商品を販売しております。商品の定期的な入れかえなどにより、新たなお客様を開拓しますとともに、リピーターをふやす取り組みも行っております。

今後も、三ノ輪橋おもいで館を活用いたしまして、東京さくらトラムを初め、都営交通の魅力を広く発信してまいります。

○たきぐち委員 おもいで館は、情報発信拠点かつ乗車券の販売拠点として開設をされ、運営は都営交通協力会に委託をしております。十四坪程度の広さではありますが、観光性を高めた拠点とするならば、現在の週休二日制を改善するなど、さらなる集客に向けた工夫が必要だというふうに考えます。

平成二十五年に交通政策基本法が施行されました。交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現、その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら行われなければならないと規定をされております。まちづくりと一体のものとしての交通政策の取り組み、観光の観点からの誘客を図るための取り組みが求められていると理解をしております。

今ご答弁がありましたとおり、新たな利用者を開拓し、リピーターをふやしていくためには、旅客誘致に向けたさらなる工夫を図るべきと考えますが、見解を伺います。

○相川電車部長 旅客誘致に向けた取り組みといたしましては、主に都電ファンや観光客をふやすことが効果的であるため、これまで、荒川車庫の公開イベント、四季折々の装飾を施した電車の運行、沿線のお出かけスポットを周遊していただくスタンプラリー等を実施してまいりました。

また、外国人観光客に対しては、SNSの情報発信や多言語による案内パンフレットの作成、海外旅行博への出展等PRに努めてまいりました。

さらに、今年度は、都電グッズの通信販売に加え、ファンに向けた鉄道部品の販売を行うオンラインイベントを行う予定でございます。

今後とも、新たな都電ファンや観光客などを開拓し、増客対策に取り組んでまいります。

○たきぐち委員 さまざま取り組まれていることは承知をしております。

今ご答弁がありました装飾電車の運行、これは先月までハロウィン号というのが運行をされておりました。現在は、荒川一中前停留場の開設二十周年の記念ヘッドマーク車両というのが運行しています。本来であれば、あさって式典が行われるはずだったんですが、中止になってしまいました。

こうした都電の運行状況については、昨年八月から、都営交通アプリによる検索が可能となって、利便性が高まったわけでありませうけれども、こうした企画車両についても、リアルタイムでしか把握することができず、例えば、ハロウィン号に乗車したい、撮影したいという場合にも、その時点で検索をするか、または営業所に電話をして、運行状況を問い合わせるしか方法がないという状況で、先日もいろいろな方と意見交換というか、いろんなご意見もいただきました。

交通需要を経済学的見地から見ると、目的地での活動に付随して移動が発生する派生需要と、移動そのものに目的がある本源需要とに分類されます。企画車両というのは、まさにこの本源需要として位置づけられる施策で

あるというふうに考えます。事前の運行時間の情報発信、企画の期間中や終了時点で車両を撮影する機会の提供など、都電に乗車すること自体を目的とする需要客、都電ファンや観光客目線に立った取り組みを求めておきたいと思います。

また、近年は、観光市場におけるFIT化、これは個人旅行のことですが、こういったFIT化が進展しており、観光地域内の二次交通としての地域交通の重要性が高まっているといわれております。その観点からも、沿線区との連携は不可欠だと思います。

都電荒川線沿線四区地域活性化協議会では、どのような提案、議論等がなされ、事業運営に貢献しているのか、果たしている役割について伺います。あわせて、行政以外の関係団体も加えるなど一層の充実を図るべきと考えますが、見解を伺います。

○相川電車部長 都電荒川線沿線四区地域活性化協議会は、荒川区、北区、豊島区、新宿区と交通局とが連携し、沿線地域の活性化を図ることを目的として設置されまして、これまで、都電さくら号の運行、スタンプラリーなどを企画し、実施してまいりました。

また、交通局では、行政以外の団体とも積極的に連携し、都電の魅力向上やPRに取り組む都電サポーターズによる親子料理教室やバラの剪定体験を開催したほか、荒川区のジョイフル三の輪商店街を回遊するスタンプラリーなどを行っております。

今後とも、沿線自治体や団体などと連携いたしまして、さらなる地域の活性化に取り組んでまいります。

○たきぐち委員 協議会は年に二回程度開催されていると聞いております。四区の担当者は、いずれも観光の所管ということでありまして、さまざまなイベント企画を実施しているということでありまして、ターゲットをより広く捉え、各区の地域活性化策、観光施策と連動する取り組みを求めたいと思います。

また、例えば、シェアサイクルとの連携など、地域横断的、局横断的な施策、低炭素や交通まちづくりという観点からのアプローチを都が主導するなど、今後、協議会の活性化も図っていただきたいと思います。

経営基盤を安定させるためには、乗車料収入が基本であります。

軌道事業の乗客数の目標を設定した上で、PDCAサイクルを回すことが重要だと考えますが、見解を伺います。

○市川企画担当部長オリンピック・パラリンピック調整担当部長兼務 交通局では、経営計画二〇一九におきまして、各事業の乗客数を踏まえ、令和元年度から三年度までの財政収支計画及び令和十年度までの収支見通しを算定しております。

軌道事業においても、この経営計画に基づき、沿線地域との緊密な連携のもと旅客誘致の取り組み等を実施しております。また、施策の執行状況を検証し、適宜執行計画を見直すなど、PDCAサイクルを回しながら事業を運営しております。

○たきぐち委員 経営計画二〇一九では、令和十年度まで経常損失が続くと見込まれております。新型コロナの影響で、経営計画にも大きな修正が加わるものと考えますが、さまざまな誘客に向けて施策を講じているからこそ、挑戦的な乗客数の目標を設定していただきたいというふうに思います。あわせて、これまで、車両数の見直し、これは日・舎ライナーと逆に車両数を減らす方向でコスト縮減が図られてきたと承知をしております。

先ほど、定期利用者は増加しているという答弁がありましたが、このうちシルバーパスの利用者、これが五年ごとの国交省の大都市交通センサスに合わせて実施されるものなので、現在の実態が正確に反映されたものではないと認識をしております。

これが仮にIC化されれば、より正確な情報というのが把握できるんだと思いますが、都電荒川線に乗車しま

すと、現在、平日の昼間であっても、区間や時間帯にもよりますけれども、決してがらがらという状況ではないんです。むしろ混み合っていることも多いです。こうした利用状況、利用客の実態をしっかりと調査した上で、次期経営計画に取り組んでいただきたいというふうに思います。

都電荒川線について、るる申し上げてまいりましたけれども、軌道事業は、交通事業会計における決算ベースの収入で七%弱、都営地下鉄、高速電車事業と比べると二%強にすぎない規模であります。都営交通の象徴的存在であり、沿線区民の足として長年にわたり利用され、唯一残った都電として親しまれてきたところでもあります。私自身も、地元を運行する都電荒川線への思いは強いものがあります。地域でも、そうした思いを持つ区民、都民は多く、都電の冠をつけたイベントや店舗など数多く存在をするわけです。

軌道事業は、公共交通としての役割を果たすと同時に、地域活性化とも不可分な事業であり、地域との連携、民間との連携をさらに進めながら事業展開を図っていただきたいと考えますが、都電荒川線、軌道事業に対する内藤局長の考えを伺います。

○内藤交通局長 かつて都内を縦横に走っていた都電は、モータリゼーションの進展によりまして、多くの系統が廃止され、残る荒川線も、地下鉄の新線開業等の影響によりまして、徐々に利用者が減少し、近年では、赤字基調が続く厳しい経営状況に置かれてございます。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響で、利用者数は一層減少しており、今後はさらに厳しい状況が続くものと見込んでございます。

一方で、東京さくらトラム、都電荒川線は、東京に唯一残る都電でございまして、地域に身近な交通機関としての役割を担ってございます。また、先般、路面電車として全国初のロングライフデザイン賞を受賞したところであり、これは、都電のレガシーとしての価値が評価されたものであると受けとめてございます。

こうした文化的な側面も含めまして、東京の貴重な観光資源としての魅力発信に一層努めていく必要があると考えてございます。

今後とも、安全の確保に最大限配慮しながら、沿線地域とも緊密に連携して旅客誘致に努めるとともに、さまざまな観点から経営改善に取り組み、安定的な事業運営を図ってまいります。

○たきぐち委員 三ノ輪橋に局長が視察に来られたということは、商店街の方からも聞きました。下町ですので、すぐにそうしたことが耳に入るわけでありますが、コロナの影響で厳しい状況が続くと見込む一方で、観光資源としての魅力発信に一層努めていくという答弁でありましたので、期待をしたいと思います。

同時に、きょうは、観光客の誘客という視点で伺いましたけれども、都電荒川線は、区民、都民の足であります。先日、電動車椅子の方がスムーズに電停を乗りおりしている様子を目にしたところでもあります。

安全性の向上やバリアフリーの確保など、引き続き、さらなる利便性の向上に向けて、利用者の声を届けていきたいということを申し上げまして、私の質疑とさせていただきます。