

午後一時開議

○大場委員長 ただいまから公営企業委員会を開会いたします。

初めに、決議について申し上げます。

委員から、お手元配布のとおり、決議一件を提出したい旨の申し出がありました。

お諮りいたします。

本件については取り扱いを理事会にご一任いただきたいと思います。これにご異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○大場委員長 異議なしと認め、そのように決定いたしました。

○大場委員長 次に、予算の調査について申し上げます。

平成二十七年度予算は、予算特別委員会に付託されておりますが、本委員会所管分について、議長から調査依頼がありました。

公文の写しはお手元に配布してあります。

朗読は省略いたします。

平成二十七年三月十六日

東京都議会議長 高島なおき

公営企業委員長 大場やすのぶ殿

予算特別委員会付託議案の調査について（依頼）

このことについて、三月十六日付けで予算特別委員長から調査依頼があったので、左記により貴委員会所管分について調査のうえ報告願います。

記

- 1 調査範囲 別紙1のとおり
- 2 報告様式 別紙2のとおり
- 3 提出期限 三月二十日（金）午後五時

.....

(別紙1)

公営企業委員会

- 第二十二号議案 平成二十七年度東京都交通事業会計予算
- 第二十三号議案 平成二十七年度東京都高速電車事業会計予算
- 第二十四号議案 平成二十七年度東京都電気事業会計予算
- 第二十五号議案 平成二十七年度東京都水道事業会計予算
- 第二十六号議案 平成二十七年度東京都工業用水道事業会計予算
- 第二十七号議案 平成二十七年度東京都下水道事業会計予算

.....

(別紙2省略)

○大場委員長 本日は、お手元配布の会議日程のとおり、交通局関係の予算の調査及び付託議案の審査を行います。

これより交通局関係に入ります。

予算の調査及び付託議案の審査を行います。

第二十二号議案から第二十四号議案まで及び第九十七号議案を一括して議題といたします。

本案については、いずれも既に説明を聴取しております。

その際要求いたしました資料は、お手元に配布してあります。

資料について理事者の説明を求めます。

○小泉総務部長 過日の委員会で要求のありました資料をお手元の公営企業委員会要求資料として取りまとめましたので、その概要についてご説明申し上げます。

一ページをお開きいただきたいと存じます。都営バス運転手の雇用形態別の年間労働時間と年収でございます。

雇用形態別に、それぞれ年間労働時間、年収及び平均年齢を記載してございます。

次に、二ページをお開きいただきたいと存じます。監理団体・報告団体における職員数、都派遣職員数、固有職員数及び都退職者数でございます。

当局が所管する監理団体、報告団体における職員数の合計と、そのうち都から派遣している職員数、団体の固有職員数、都退職者の職員数を記載してございます。

最後に、三ページをお開きいただきたいと存じます。監理団体・報告団体における職員数の推移でございます。

当局が所管する監理団体、報告団体における職員数の合計を過去五年間分記載してござ

います。

以上をもちまして資料の説明を終わらせていただきます。よろしくご審議のほどお願い申し上げます。

○大場委員長 説明は終わりました。

ただいまの資料を含めまして、これより本案に対する質疑を行います。
発言をお願いします。

○川松委員 公共交通は、今日の都市の発展に大きく貢献をしてくれました。その意味で、東京が世界で一番の都市になるためには、皆様方交通局が果たしていく役割は大きいと考えております。私からは、二〇二〇年のオリンピック・パラリンピック競技大会と、その先も見据えた新たな課題への対応姿勢などについて、具体的な取り組みを質問させていただきます。

まず、交通局の三カ年の事業計画であります経営計画二〇一三が策定されてから間もなく二年が経過します。計画で定めた目標を達成できるかどうか、残りの一年の取り組みにかかっております。そこで、経営計画二〇一三の現在までの到達状況についてお伺いいたします。

○根木企画担当部長 経営計画二〇一三は、平成二十五年度から二十七年度までを計画期間とし、百事業を掲げておりますが、平成二十六年末までに十七事業が目標を達成し、完了する見込みでございます。

また、残る八十三事業のうち、地下鉄構造物の長寿命化工事など、七十五事業についても計画どおり進捗しております。

一方、地下鉄施設の耐震対策の強化や乗りかえ駅等へのエレベーター整備事業等につきましては、入札不調などがあり、八事業が平成二十六年末の計画目標に到達しない見込みでございます。

○川松委員 ただいまの答弁を聞きますと、既に完了したものも含め、多くの事業が順調に進んでいる中で、入札不調による契約のおくれにより進捗が思わしくない事業もあるということでした。

耐震補強工事やエレベーター設置工事などは、安全・安心の確保や質の高いサービスを提供するため、重要な取り組みであります。全国的に見ても、公共工事の入札不調が目立

っております。国や都でも、設計労務単価の引き上げや契約済み案件でも最新の資材価格や労務単価などを用いて契約金額を引き上げるインフレスライド条項の適用など、さまざまな対策を講じているところではありますが、事業を着実に進めていくためには、入札不調に対する具体的な取り組みが必要であります。

そこで、交通局発注工事における最近の入札不調の発生状況と、その要因、それを踏まえた今後の不調対策についてお伺いをいたします。

○野崎建設工務部長技術管理担当部長兼務 まず、交通局におけます平成二十六年度の入札不調の発生状況でございますが、入札件数百十件に対しまして、不調件数は十六件、発生率は一五％となっております。

次に、入札不調の要因でございますけれども、営業を続けながら行う地下鉄改良工事は、極めて高い安全性が求められるとともに、夜間の限られた時間での施工となること、また、鉄道施設等に近接する地下の狭隘な空間での施工となることなどから、一般的な工事と比べて工期が長く、収益性が低くなっております。

近年、人手不足が続く建設業界は、大規模で収益性の高い工事を選別して技術者を充当することから、地下鉄改良工事が敬遠される傾向にございます。

交通局では、これまで入札不調対策として、積算の歩掛かりの見直しや経費率等の補正を行い、積算金額と実勢価格との乖離が生じないように努めてまいりました。また、エレベーター設置工事に耐震補強工事を組み合わせるなど、工事規模の拡大を図る対策も行ってまいりました。さらに、同種工事の施工実績を有しなくても受注を可能とするため、安全に十分配慮しながら、入札参加要件の緩和を実施するなど、技術者不足に配慮した対策を講じてまいりました。

今後、これまでの対策に加え、発注予定情報をきめ細かく提供するなど、技術者を計画的に配置しやすくする取り組みを実施するとともに、入札に参加しやすい環境整備や、ホームページに当局の不調対策を紹介するパブリシティー活動等も行ってまいります。

引き続き、さまざまな不調対策に局を挙げて取り組み、安全・安心の確保や質の高いサービスの提供等に向け、事業を着実に推進してまいります。

○川松委員 この問題に関しては、私も、この公営企業委員会で、ほかの局にも質問させていただきましてけれども、ぜひ現場の声をしっかりと皆さん方が認識をして、その現場というのは、交通局の現場の方もいれば、工事の現場の方もいらっしゃるし、そういった人たちの声をしっかりと聞いて、本当の現実はどうなのかということ対策をしていただきたいと思いますというわけです。

この問題については、我が都議会自民党の入札・契約制度改革プロジェクトチームの意

見も取り入れながら、財務局や公営企業各局で改革を進めているというふうに認識しております。交通局におきましても、しっかりとこの問題に取り組んでいただきたいと思います。安全・安心のためにも、よろしく願いいたします。

次に、人材確保についてお伺いをいたします。

人材不足が入札不調を発生させる原因の一つであるといえますし、利用者と現場で接する交通事業を支えるのは、最後は人であります。都営交通の安全をより強固なものとし、サービスを向上させていくためには、よりよい人材を確保することが不可欠であります。

近年、若年労働力人口の減少に加えて、さまざまな要因が重なり、技術系の人材が不足しているといわれております。

また、バス事業においては厳しい事業環境などにより、運転手の不足が全国的に深刻な問題となっております。

統計によりますと、二十代から三十代の大型二種免許保有者数は、全体の八%程度であるといった状況であると私は調べておりますが、交通局も、こうした厳しい状況を踏まえまして、人材確保にしっかりと取り組んでいく必要があると思います。

そこで、技術系職員やバス乗務員の確保に向けた今後の取り組みについてお伺いいたします。

○土岐職員部長 現在、労働者不足が深刻化する中、都営交通の安全を確保していく上で、将来を担う若手の人材確保は極めて重要な課題となっております。

特に技術系職員の確保につきまして、交通局では、工業高校等への訪問活動を強化するとともに、今年度から、高校生の就職活動の内定時期に合わせ、職員採用の合格発表を前倒しいたしました。この結果、高校生の受験者数が前年度に比べて四倍になり、多くの新卒者を確保できる見込みでございます。

新規採用職員には事業所等で経験を積ませ、プロフェッショナル職員として着実に育成を図ってまいります。

今後とも、訪問する学校、高校等の対象をさらに拡大するなど、対策の充実を図り、引き続き若手技術系職員の確保に取り組んでまいります。

また、バス乗務員につきましては、委員お話しのように、全国的に大型二種免許保有者が減少しており、都営バスの受験者数も近年減少傾向にございます。このような状況の中、来年度の採用を確実にを行うため、これまで年一回の採用選考を二回実施することとしております。

今後、乗務員の大量退職時期を控えており、人材の確保に向け、採用情報や仕事の魅力などに関する情報の発信強化や、採用選考における年齢要件の緩和を行っていく予定でございます。

さらに、他の事業者で実施している方法なども研究し、実効性ある対策を講じてまいり

ます。

これらの取り組みを通じまして、引き続き都営交通の安全とサービスを支える人材の確保に努めてまいります。

○川松委員 東京の総合的な交通政策のあり方検討会の内容を見ていまして、交通局の役割というのはすごく大きなものになっていまして、特にバスの乗務員というのは直接お客様と接する場面にあって、そして、いろんなサービスがこれからさらにさらに、今、我々が想像できないことも求められる時代がこれからやってくると思います。

特に若い労働力を確保しなきゃいけないという中で、人材を確保し、そして育てるといえるのは大変な役目だと思いますけれども、これは、交通局の未来のため、東京都の未来のために、皆さん方に課せられた役割だと思いますので、ぜひよろしく願いいたします。

また、交通事業に携わるような専門的なスキルを持った職員の確保と育成には、本当に長期的な戦略が必要だと思いますので、ぜひともそういった視点で取り組んでいただければと思います。

さて、ここまでは経営計画の取り組みと事業を進めていく上での前提条件となります人材の確保について確認をしてみました。ここからは、今後の事業展開について質疑を進めてまいります。

経営計画二〇一三の策定後、二〇二〇年オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が決定したわけでありまして。また、昨年の訪日外国人旅行者数は過去最高の一千三百万人に急増しておりまして、この受け入れ環境の整備が急がれております。

そこで、交通局としても、こうした状況を踏まえて、訪日外国人旅行者の受け入れ対応について取り組みを進めていくべきと考えますが、見解をお伺いいたします。

○根木企画担当部長 交通局では、二〇二〇年オリンピック・パラリンピック大会の開催決定や訪日外国人旅行者の大幅な増加など、経営計画二〇一三策定後の変化に対応し、多言語による情報提供をより一層充実させるため、都営バス車内への液晶モニターの設置につきまして、平成二十七年度までに九十両としていた目標を見直し、平成二十八年度末までに全千四百五十二両に導入することといたしました。

また、訪日外国人旅行者から要望が多かった無料W i F i サービスにつきましては、平成二十五年度に都営バス全車両で、また、都営地下鉄につきましても、昨年十二月に外国人旅行者の利用が多い駅を中心に三十五駅で開始いたしました。

さらに、都営地下鉄と東京メトロの全線を割安で利用できる外国人旅行者向けの企画乗車券T o k y o S u b w a y T i c k e tを平成二十六年四月から発売しております。

なお、この乗車券は一日単位のため、利用開始時刻にかかわらず有効期間がその日の終

電までとなっておりますが、平成二十七年度中に、利用開始から丸々二十四時間利用できるようにし、さらに利便性を向上させてまいります。

○川松委員 答弁いただきましたような訪日外国人対応というものは、これからの公共交通機関に求められているものだと思います。

次に、輸送サービスの向上や沿線の魅力を高めていくような取り組みについてお伺いをいたします。

地下鉄やバスなどで都心を縦横に網羅している都営交通の沿線には、浅草や東京スカイツリーといった観光名所や、銀座や新宿などの買い物スポットも数多く存在しております。しかし、こうした著名な観光、買い物スポットはもちろんですが、掘り起こせば、まだまだあまたの観光資源があるのではないのでしょうか。

東京を体験し、満喫してもらうための移動手段は、公共交通がメインとなります。国の内外を問わず、東京の魅力を再発見していただくため、情報発信などを通じて、東京を訪れる観光客を呼び込むことができるのは公共交通機関ならではのことでないかと思えます。

そこで、今後は、こうした沿線の魅力を掘り起こし、国の内外に発信していくことが必要だと考えますが、見解をお伺いいたします。

○根木企画担当部長 交通局ではこれまでも、沿線の名所や飲食店、イベント等を紹介した広報誌やガイドブックを発行するとともに、沿線の施設等と連携し、都営交通の一日乗車券等を提示すると割引などの特典を受けられる取り組みを行ってまいりました。

また、都営バスの路線のうち、観光スポットへアクセスする際に便利な二十の路線について、そのルートや最寄りの停留所をパソコンやスマートフォンで表示できるサイトを立ち上げております。

今後は、都内の観光スポットをめぐる推奨ルートを開発するなど、地域の観光資源を発掘し、その魅力を国内外に向けて発信していくことは重要な課題であると考えてございます。

このため、地元区とも連携し、沿線の隠れた名所等を発掘するとともに、旅行者向け口コミサイトのSNS、ソーシャルネットワーキングサービスなどを活用し、情報の発信を充実させてまいります。

さらに、都営交通のガイドブックを複数の言語で発行するなど、急増している訪日外国人旅行者の対応も進めてまいります。

○川松委員 東京の魅力をさらに高めること、そして、それを満喫するための移動手段として都営交通が活躍されることを本当に期待しておりますので、よろしく願いいたします。

次に、快適な輸送サービスの視点から、列車の混雑対策について伺います。

都内では、再開発によるオフィスや住宅の供給が増加していますが、都市活動や住民生活を支える移動手段である公共交通の輸送力を確保することは極めて重要であるといえます。

今や区部北東部に住む都民の貴重な足となっています日暮里・舎人ライナーの乗客数は、平成十九年度末の開業以来、沿線の宅地開発も相まって、毎年度、右肩上がりが増えておりまして、朝のラッシュ時には、満員のため途中の駅で乗車できないという利用者の方もいるというふう聞いております。

私の身近な例では、都営新宿線なども輸送力の増強ということで、編成を変えたりされておりますけれども、日暮里・舎人ライナーの混雑対策はどうなっているのかお伺いをいたします。

○太田電車部長 日暮里・舎人ライナーの乗車人員は、開業後の平成二十年度は一日当たり約四万九千人でありましたが、毎年、乗車人員が通勤通学客を中心に増加しており、平成二十五年度は約六万七千人となっております。

これまで混雑対策としましては、平成二十一年度と二十三年度に、それぞれ二編成ずつ車両増備を行い、輸送力の増強を図ってきたほか、座席の一部ロングシート化や、IC乗車券を活用したオフピーク対策を実施してきたところではありますが、さらに、経営計画に基づき、平成二十七年度に、車両を一編成増備する予定でございます。

しかしながら、特に、お話のありましたように、朝ラッシュ時の混雑が激しく、今後も沿線開発に伴う乗客増が見込まれますことから、さらなる輸送力増強策が必要と判断し、平成二十八年度にも、一編成の車両増備を行うことといたしました。これにより、日暮里・舎人ライナーの混雑緩和を図ってまいります。

○川松委員 計画外で、さらに一編成の車両増備を行うという非常に前向きな答弁がありました。毎日の通勤通学で日暮里・舎人ライナーを利用の方が少しでも快適に乗車できるよう、今後とも、さまざまな対策を講じ、混雑の緩和に努めていただきたいと思います。

次に、臨海地域など、都営バスの輸送力増強について伺います。

鉄道が輸送力を増強するには、車両増備なども含め、大がかりな設備投資が必要となる場合が多く、時間も費用もかかってまいります。それに対してバスは、路線の新設や経路の変更などを弾力的に行うことができ、需要の変動に機敏に対応しやすいという特徴もあり

ることから、バスによる輸送力増強が有効な手段として考えられるケースもあるわけです。

臨海地域を含め都心部では、開発が盛んに進められています。また、交通局の経営計画でも、バスによる利便性や効率性の向上が挙げられています。

そこで、需要動向に応じました二十七年度のバス路線の輸送力増強への取り組みについて伺います。

○渡邊バス事業経営改善担当部長 都営バスでは、ご指摘のように、迅速かつ柔軟に対応できる都営バスの特性を生かし、オフィスビルや大規模住宅と鉄道駅を結ぶ路線など、需要が高まっている路線の増便等を行っております。

平成二十七年度につきましても、開発が進む臨海地域において、東京駅から晴海、有明を経由し、東京ビッグサイトまでを結ぶ都05系統を増便するなど、路線の充実を図ることとしております。

また、他地域におきましても、豊島区役所の庁舎移転や品川駅東側地域における需要の増加に対応して運行ルートの新設や増便を行うなど、輸送力の増強を図ることとしております。

今後とも、需要の変化に合わせて、地域における公共交通ネットワーク全体の利便性や効率性が高まるよう路線やダイヤの見直しを行ってまいります。

○川松委員 今後も、需要、ニーズを的確に捉えて、こういったことは進めていっていただきたいと思えます。

さて、交通局は、東京の都市活動を支える公共交通機関として、東京の発展に貢献していくことも求められています。そのためには、都政のニーズにも積極的に応えていく必要があります。

我が党は、知事が打ち出している福祉インフラ整備に向けて、公営企業用地も含めて都用地を積極的に活用すべきと訴えております。交通局でも、都が新たに進めている福祉インフラ整備に積極的に協力しているとのことでもあります。

そこで、交通局の資産を活用した福祉インフラ整備への貢献についてお伺いをいたします。

○樋口資産運用部長 交通局は、庁内の福祉インフラ整備のための土地活用検討チームの議論に加わりまして、整備のための方策などについて検討してまいりました。

その検討を踏まえまして、今般、用途廃止をした世田谷区用賀の職員寮跡地を、長期にわたり安定的な財源を確保するとともに福祉インフラ整備用地として活用することといた

しました。

施設の一階部分に認可保育所と高齢者複合型サービス施設を設置することを条件にいたしまして、借地期間五十年の一般定期借地権者を広く募集をいたしまして、現在、借地人の選定作業を進めているところでございます。

今後とも、福祉インフラ整備に活用可能な局有地を選定いたしまして、区に対して情報提供を行い、地元区から具体的な要望があれば、十分協議の上、設置に協力していくなど、福祉施策の推進にも貢献してまいります。

○川松委員 この福祉インフラ整備の貢献についても、引き続き取り組まれるようお願いいたします。

さて、本日は、まずは、公共交通が都市の発展に果たす役割は大きいという観点から局の取り組みを伺いました。そして、新たな課題にも積極的な対応策をとって具体的に取り組んでいること、さらには、福祉施策など都政の課題にもしっかりと役割を果たしているということが、ここまでの質疑で確認をできたわけであります。

二〇二〇年オリンピック・パラリンピック競技大会開催まで、残すところ五年余りであります。今後とも、激動する情勢の変化に適切に対応し、公共交通機関としての役割を適切に果たし、東京を世界で一番の都市にの實現に貢献していくことが必要です。

交通局は、そういう役割をしっかりと認識していると思いますが、最後に、今後の事業運営についての局長の決意をお伺いいたします。

○新田交通局長 交通局を取り巻く事業環境は、二〇二〇年以降、東京も人口減少局面を迎えるという長期的な人口動向を勘案すれば、決して楽観できる状況にはないものの、現在、臨海部を初め都営交通の事業エリアでは再開発などが進んでおりまして、当面の間は、都営交通への需要はますます高まっていくものと考えております。

とりわけ、オリンピック・パラリンピック大会開催時には、主要な競技会場が都営交通の事業エリアと重なりますことから、都営交通が大会期間中の輸送の主力を担うこととなりますとともに、国内外のお客様と直接接するおもてなし最前線として大きな役割を担っていくこととなります。

このため、これまでも増して、安全の確保を最優先に、より質の高いサービスの提供に努めて、世界一のおもてなしを実現し、増加が見込まれる輸送需要にも的確に対応していきますとともに、経営基盤の強化を図り、東京の都市活動や都民生活をしっかりと支えてまいります。

さらに、都政の重要課題であります福祉先進都市の實現、あるいは水素社会の實現に向けて取り組みをさらに積極的に行いまして、貢献をし、リードしていく決意でございます。

ます。そのためにも、事業を支えるプロフェッショナル職員の確保、育成にしっかり取り組んでまいりたいと考えております。

明治四十四年の交通局の前身であります東京市電気局の創設以来、交通局は百四年の歴史を刻んでまいりました。この間、関東大震災やさきの大戦の戦禍などにより大変な打撃を受けました。さらに、モータリゼーションなど交通潮流の激変によりまして事業環境が極度に悪化し、都営交通財政は幾度も危機に瀕するなど困難の連続であったわけですが、これを徹底した人員削減等の内部努力や思い切った事業再編によって乗り切ってまいりました。

また、そうした中にありましても、さらなる耐震強化やホームドア整備などの安全対策、ワンルート確保などのバリアフリーの推進などを積極果敢に行いまして、新たな先進的な取り組みにも挑戦をし続けてまいりました。

二〇二〇年大会、そして、その後をにらみまして、交通局は、こうした局の伝統に一層磨きをかけ、沿線地域とともに発展する世界に誇り得る都営交通ブランドを確立していかなければならないと考えております。

そして、将来にわたりお客様に信頼され、支持される世界一の公共交通機関を目指しまして、世界一の都市東京の実現の一翼を担ってまいりたいと考えております。

○川松委員 今、局長から力強い、その決意を聞かせていただきました。世界で一番の都市実現に向けて、交通局の皆さんというのは、本当に都民の方々と接する機会が多い、はっきりとした形で目に見える局でもあります。ぜひ、その果たす役割の大きい交通局の皆様におかれましては、きめ細かな事業をさらにさらに進めていくことを要望いたしまして、私の質問を終わらせていただきます。

○吉倉委員 私からは、都営バスと都営地下鉄について、何点か質問をいたします。

最初に、都営バスの事業についてでありますけれども、平成二十五年度の実績を見ますと、一日当たり約五十八万人の利用者があり、通勤客や学生を初めとして多くの人々に利用されるなど、まさに都民の足となっております。

また、一日の走行距離数も約十三万キロと、これはまさに地球を三周するほどの距離でもあります。

今後、地下鉄がどれほど整備されても、都営バスは、身近で利用しやすく高齢社会においてはなくてはならない公共交通機関ですと、このように多くの方々よりご意見をいただいております。その意味から、今後とも安定的な事業の継続が強く求められております。

ところが、平成二十七年度予算におけるバス事業の収支は、経常収支で八千五百万円の赤字を予定しており、平成二十六年予算から改善はしているものの、引き続き大変厳し

い状況にあります。

ただ、こうした中にありましても、都営バスは都民の足として、路線の維持やバリアフリーなどの社会的な要請にも応えていただくなど、サービスの向上に努めるために大変なご苦勞をされていることと推察をしております。特に、厳しい財政状況の中にあっても、さまざまな経営努力を続けられ、一つ一つ、事業環境を切り開いてきたことを評価しております。

申し上げるまでもなく、東京における公共交通機関としての都営バスの役割は大変大きなものがあります。これからも、その役割を果たすために、ぜひ経営の安定を最重要課題として取り組んでいただきたい、このように考えております。

そこで、改めて、経営改善に向けたこれまでのさまざまな経営努力、そしてサービス向上への取り組みについて伺います。

○広瀬自動車部長 都営バスでは、これまでも地域における公共交通ネットワーク全体の利便性や効率性が高まるよう、路線やダイヤの見直しを行ってまいりました。

このほか、一部の営業所において運行などの業務を外部へ委託するとともに、運転手などの現業系職員の給与水準を見直すなど、経営改善を図ってまいりました。

平成二十三年度からは、車両の使用期間を延長し、車両購入費の削減を図るなど、さらに経費を削減しております。

こうした経営改善の取り組みを進める一方で、停留所に、上屋、ベンチ、接近表示装置の整備を進め、バスを待つ環境を改善するほか、平成二十四年度末には、全ての路線バス車両をノンステップバスとするなど、お客様サービスの向上を図ってまいりました。

○吉倉委員 答弁いただきました。今後、さらに、効率的な運営に取り組み、しっかりと対応していただきたい、このように思います。

ところで、バス事業の収入は、本来の事業である乗車料金のほかに、広告収入などの附帯事業における収入も大切であります。

昨日の予算特別委員会で我が党の加藤雅之議員が、この広告板のついたバス停の上屋について質疑を行いました。すなわち、狭い道路においても広告看板を設置できるよう緩和すべきと訴えたところであります。これに対し都市整備局長は、他の大都市の事例も参考にして、歩道の幅員に制約がある場合に限り、安全性を担保した上で広告を車道と平行に表示することを認め、来月から運用を開始すると、このように答弁をいたしました。

また、交通局長は、今後、平行型の広告つき上屋の設置が可能となれば、改めて歩道幅員等の調査を行うとともに、バス事業本位のハンドリングが可能となることを前提に、整備手法も含めて広告つき上屋の整備拡大について検討すると、このように答弁されてお

ます。

今後とも、交通局は、デザイン性の高い広告看板をさらに大きく整備拡大すべきであり、広告の収入によって上屋の整備費用や、あるいは維持管理費を賄えるようにすべきだと、このように考えております。

そこで、交通局は、広告看板について、さらに媒体価値を高めると同時に、積極的に広告を販売するための営業努力を行うべきであります。民間企業への営業に加えて、都庁各局との連携を図り、各局が必要とする広報キャンペーンを告知することも可能ではないかと、このように考えております。

例えば、オリ・パラ準備局の二〇二〇年大会へ向けた機運の醸成、あるいは生活文化局の危険ドラッグに対する警告、あるいは振り込め詐欺等の被害防止キャンペーンなど、こうしたことが対象になろうかというふうに考えております。見解を伺います。

○樋口資産運用部長 交通局におきましては、平成十九年度から、広告つきバス停留所の広告販売を行ってございまして、これまで収入の確保を図るために、広告主が利用しやすいように料金を見直し、最低販売単位を五十面から三十三面に縮小するとともに、販売促進キャンペーンを実施するなど、営業努力を重ねてまいりました。

また、広告デザイン審査の徹底や上屋と広告板の定期的な清掃などによりまして、媒体価値の向上にも努めてきたところでございます。

今後、委員のご指摘も踏まえまして、庁内の東京都広報広聴会議幹事会などの機会を活用いたしまして、各局に対してPRを行い、利用を働きかけますとともに、新規掲出広告主に対する割引料金の設定など、効果的な販売促進策を実施いたしまして、広告料収入の確保に努めてまいります。

○吉倉委員 答弁いただきました。ありがとうございます。どうぞよろしく願いいたします。

広告つきの上屋の整備は、その性格上、広告効果の高い場所に設置が限られていると、このように聞いております。引き続き、こうした取り組みによりまして広告料収入の増収を図り、その収入を活用することで上屋の整備率をさらに上げていただきたい、このことを要望しておきたいと思っております。

次に、都営地下鉄におけるバリアフリーの取り組みについて伺います。

昨日の新聞報道によりますと、国は、二〇二〇年オリンピック・パラリンピック大会に向けて、東京や新宿など主要ターミナル駅のバリアフリー化を進めるための検討会議をことし夏までに設置する方針を固めたと、このようにありました。五輪競技会場の最寄り駅や観光目的で多くの利用が見込まれる駅も対象とすると、こういう方向とのことでありま

す。

いよいよ国が主動しての取り組みがスタートいたしますが、既に東京都の都営地下鉄の駅におきましては、平成二十五年度に、全百六駅でホームから地上までのエレベーター等によるワンルートの確保は完了しておりますし、加えて、都営大江戸線や都営三田線などのホームドア整備も先駆的に進めていただいております。こうした点を高く評価しておきたい、このように思っております。

また、さらに、エレベーターについては、他路線との乗りかえ駅等において、追加整備を予定しているとも聞いております。

今後は、こうした取り組みとともに、さらにきめ細かく、誰もが円滑で快適に利用できるよう、ユニバーサルデザインの視点も踏まえ、駅施設のグレードアップを図っていくことが重要であります。

そこで、地下鉄駅におけるユニバーサルデザインにも配慮したバリアフリーの取り組みについて伺います。

○太田電車部長 都営地下鉄の駅では、ユニバーサルデザインに配慮したバリアフリーの取り組みとして、誰もが利用しやすく、円滑に移動できるための施設、設備の整備を進めております。

具体的には、エレベーターやエスカレーター、点状ブロックの整備のほか、誰でもトイレ以外のトイレについて、ベビーベッド、ベビーチェアの設置、オストメイト対応の水洗器具があるブースの設置など、グレードアップを進めております。

また、視覚障害のお客様のために、駅構内の切符売り場やトイレの位置を点字等で案内する触知案内図やホーム上の階段などの誘導チャイムを設置しており、聴覚障害のお客様のために、文字情報により列車の到着などを知らせる列車接近表示器をホームに整備するなど、バリアフリー対策を進めております。

今後とも、ご高齢の方や障害をお持ちの方など、誰もが利用しやすい都営地下鉄を目指し、ユニバーサルデザインに配慮したバリアフリーの取り組みを積極的に進めてまいります。

○吉倉委員 バリアフリーについての取り組みをお聞きいたしました。これからも、世界に誇れる地下鉄として、ユニバーサルデザインにも配慮しながら、バリアフリー対策に引き続き取り組んでいただきたい、このように要望しておきたいと思っております。

次に、事業の安定的、継続的経営のためには、人材の育成が大切であります。ただいまも議論がありましたけれども、特に安全運行に高い技術力を必要とする地下鉄事業で、保守職場での車両やレールの検査といった安全にかかわる技術を継承することが重要であり

ます。ベテランの職員が減り、若手の職員がふえていく中で、こうした技術承継や技術力の向上が都営地下鉄でも大きな課題であります。

そこで、都営地下鉄の現場を支える技術系職員の人材育成の取り組みについて伺います。

○土岐職員部長 都営地下鉄の安全を確保していく上で、安全運行を支える現場の第一線で働く職員の技術力を向上させるとともに、ベテラン職員の退職に備えまして、若手職員に着実に技術を継承していくことが不可欠でございます。

このため、交通局では、職場におけるOJTや技術力の向上を図る集合研修を行っており、特に技術継承のために、現場の実態に即したOJTを重視しております。

OJTにつきましては、現在、保守職場におきまして、これまでベテラン職員の勘や経験に基づく、いわば暗黙知でございました職務に必要なスキルを体系化し、写真や図なども用いてわかりやすく解説して、若手職員にも確実に理解できるようにする取り組みを進めております。

また、来年度から、より実践的な訓練を行うために、車両基地の一角に架線やレール交換などができる実習設備を整備し、技術継承の取り組みを強化してまいります。

さらに、交通局が採用する技術系職員の採用時期は例年四月であります。本年は一月に新卒者以外の職員を前倒して採用し、早期にOJTを開始しております。

今後とも、こうした取り組みを通じまして、都営交通の安全を支えるプロフェッショナル職員の育成に努めてまいります。

○吉倉委員 ありがとうございます。今後とも、ぜひ人材育成にもしっかりと取り組んでいただきまして、局の保有する高い技術力や運行のノウハウを継承していただきたい、このことを要望しておきたいと思っております。

こうした技術力やサービスに支えられて運行している東京の交通機関は、海外からも高い評価を得ております。特に交通局が高い技術力を備え、地下鉄やバスを日々安全に運行し、質の高いサービスを提供することで、国際都市東京における公共交通の一翼を担っていることを、今後、堂々と発信すべきだと、このようにも考えております。

そこで、こうした強みを生かして、交通局は、海外都市との技術協力、技術提供など、積極的に交流を行うべきとも考えております。見解を伺います。

○根木企画担当部長 交通局では、これまでも運行システムや安全対策に関する海外都市の交通事業者の視察の受け入れなどを行ってまいりました。

また、海外都市との交流会議の場において、都営交通のさまざまな取り組みをアピール

することも行っております。

今後も、こうした機会を捉え、運行管理や安全対策のノウハウ、バリアフリーの取り組み、電力回生システムといった省エネルギー技術など、交通局が先進的に取り組み、強みを持つ分野を中心に、海外都市との交流を進めてまいります。

○吉倉委員 今後とも、海外都市との交流を深め、自然災害やテロの脅威など、国際的な共通課題に関する情報交換を進めていただきたいと、このように思います。

また、国際都市東京の公共交通を担う交通局として、海外都市との協力や連携をさらに大きく進めていただくことを要望し、質問を終わります。

○畔上委員 資料の作成、ありがとうございました。

誰でも、そして、どこでも、安心して利用できる都営交通、これを求めて何点か伺いたいと思います。

まず、貸切自動車条例の改正についてでございます。

国の貸切バスの新たな運賃・料金制度の施行を踏まえて、交通局の貸切バスの料金の積算の仕方を変更する条例改正とのことではありますが、まず、国が安全コストを反映する新たな運賃・料金制度への改正に至った、この経緯、背景について伺いたいと思います。

○広瀬自動車部長 国におきましては、平成二十四年に発生した関越自動車道の高速ツアーバス事故を受けて有識者会議で検討された結果を踏まえまして、平成二十五年に、高速・貸切バスの安全・安心回復プランを策定いたしました。

このプランに基づきまして、一般貸切旅客自動車運送事業のビジネス環境の適正化、改善を図るため、運賃・料金制度を改革し、安全コストを反映させた新たな運賃・料金制度への移行とともに、利用者にとってわかりやすい時間・キロ併用制運賃計算方法への移行を図ることといたしました。

この新たな運賃・料金制度は、平成二十六年に、道路運送法に係る一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の変更命令についての公示によりまして、施行されたところでございます。

○畔上委員 今お話のありました関越自動車道路での事故というのは、二〇一二年の四月に、七人の方が亡くなるという本当にあってはならない、関越自動車道路での高速ツアーバス事故だったわけです。

その当時の国会質疑を読み返してみましたら、ツアーバスの事業者の状況を立入検査等をしているけれども、多数の法令違反がある、国土交通省がそう認めていて、その背景には、ツアーを主催する旅行業者と、それからツアーバスを運行する貸切バス業者という二つの事業者の構造の中で、法令違反が多くなっているんだというふうな説明をされてきました。

つまり、この間の規制緩和で、貸切バス事業が免許制から許可制に変わって、事業者が倍加して、そして、異常な過当競争の中でダンピングが起こって、当然、運転手の労働条件の悪化につながって、安全が軽視されていってしまったと、こういう悪循環を断ち切れない中での事故だったということでもあります。運転手の労働条件が、やはり改善されないと安全は確保できないということが最大の教訓となったわけでございます。

そこで、二〇一三年の八月からは、新たな交代運転手の配置基準というのが定められたわけです。こうした経過や背景を考えたときに、都の条例改正によって、利用の仕方によっては利用料金が上がる、そういう場合もありますし、また下がる場合もあるということになるわけですが、条例改正はやむを得ないものだというふうに判断して賛成をするものであります。

同時に、やはり交通局においては、今回の条例改正は国の変更命令の公示の施行を踏まえて行ったというご説明が先ほどあったんですが、そこにとどまらず、ぜひ教訓とすべきことは何かをしっかりと検証していただいて、改善すべき点があったら、それはきちんとその点を明らかにして改善していただきたいというふうに思います。

都バスは、高齢者の方々の利用も、最近、非常にふえております。そういうことから、安全対策はより万全を期していただきたいというふうに考えておりますけれども、交通局として、どのような安全対策を強化していくのか伺います。

○広瀬自動車部長 都営バスでは、日々の厳正な点呼を通じて、乗務員に安全運行に必要な指示、確認を行っているほか、路線上の危険箇所をハザードマップで周知するなどして注意喚起に努めております。

これに加えまして、乗務員を対象とする研修におきまして、ドライブレコーダーの画像などを活用して、危険予測と回避に必要な知識、技能を習得させるとともに、高齢者の行動特性を理解させるほか、運転訓練車による乗務員の運転特性に応じたきめ細かな改善指導を行っております。

また、バス車内へのポスター掲出や、警察と連携して交通安全教室を開催するなど、お客様の意識啓発にも努めているところでございます。

さらに、主要なバスターミナルで警備員を増員するなど、事故防止を図っているところでございます。

今後とも、これらの取り組みを継続、強化いたしまして、安全性の向上に努めてまいり

ます。

○畔上委員 運転手が注意をしても、まさかこんな事態が起こるのかといったような事故もあるわけですね。残念なことに、ことしの一月十一日に、錦糸町の南口のバスロータリーで都バスの路線バスに八十二歳の女性のはねられて死亡するという痛ましい事故も、そうした事故だったというふうに思っています。

二度とこうした事故がないように——あのロータリーは、そのロータリー自身が、やっぱり改善しなければならぬところもあるかなというふうに思うんですが、それも十分やっていただきたいと思いますし、また、交通局として、あらゆる場面を想定した実車訓練、先ほどもお話ありましたが、そうした実車訓練や研修などの十分な時間、これを確保していただきたいと。そういう点では、バス乗務員の正職員化も含めて、安全対策の強化をぜひ図っていただきたいというふうに、これは要望しておきたいと思います。

次に、地下鉄の大江戸線勝どき駅の駅舎改修について伺いたいと思います。

私も毎日大江戸線を利用させていただいているんですが、門前仲町から月島、そして勝どき間、これは本当に年々混雑ぐあいがひどくなっておりまして、先日も、門前仲町では、電車に乗り切れないというような状況もございました。

調べてみましたら、二〇一三年度、例えば、都庁前駅、この駅ですね、一日平均の乗降客数というのは、四万二千二百九十一人なんですね。ところが勝どき駅の場合は九万六百一人と、この都庁駅の二倍以上の人が利用されるような、そういう状況になっておりまして、本当に勝どき駅におりるとホームに人があふれるような状況でして、警備員が配置されていて、警備員がかなり大きな声で誘導する。そして、ホームドアがあるために、本当に安全が確保されているなということを日々実感しているような状況であります。

この間、勝どき駅の混雑緩和のために、二〇〇三年には、駅の北側の改札口側に新しい地上の出口ができて、二〇一〇年にも、駅の西側に出入り口が新設されたわけです。それでもまだ、今も激しい混雑なんですね。

現在、ホームの増設、それからコンコースの南北一体化ということで、駅舎の全体の大規模な改良工事が進められているわけです。来年度の予算案では、七億一千二百万ということが計上されているわけですが、この勝どき駅の大規模改修工事の総事業費とその費用負担の内訳、これはどうなっているんでしょうか、教えてください。

○野崎建設工務部長技術管理担当部長兼務 大江戸線勝どき駅では、経営計画に基づきまして、駅周辺の開発によるお客様の増加に対応するため、ホームの増設やコンコースの拡張を含めた大規模改良工事を行っているところでございます。この総事業費は約百億円を見込んでおります。

本事業につきましては、地下高速鉄道整備事業費補助制度の対象となっておりまして、国から約二六％、都の一般会計から約二九％の補助金を受けることとなっております。このほかに、都の一般会計から出資金二〇％を見込んでおりまして、残りの約二五％が交通局の負担分となります。

○畔上委員 つまり二五％、約二十五億円を交通局として負担しなければならないということでもあります。当然、まちづくりとの関連でこうした対応が迫られるということはあると思うんですけども、勝どき駅の場合は、さらなる開発計画がある中で、これで本当に混雑緩和できるんだろうかと、当面は対応できるだろうなというふうに思ったんですが、先々も本当に大丈夫なのかというふうな心配がございます。

江東区、また中央区の皆さんからもそうした声が寄せられているところですが、勝どき駅の今後の乗降客数の見通し、これはどうなっていってしまうのでしょうか。

○根木企画担当部長 先ほど理事からお話ございましたように、都営大江戸線勝どき駅における平成二十五年度の一日当たり平均乗降客数は、およそ九万一千人でございます。勝どき駅の周辺では、現在、タワーマンション等の建設が進んでおり、今後も開発が進展することが想定されております。乗降客数の見通しに必要となります今後の開発計画の動向につきましては、不確定な要素もございますが、現在こうした要素も含め、利用者の増加にも対応できるよう、大規模工事を進めているところでございます。

○畔上委員 そうですね、大規模工事が本当に必要なんだなということは理解しているんですが、その後は私は非常に心配しています。というのは、開発計画を見ても、勝どきの東地区の再開発だけでも五千人ふえるだろうと。勝どき駅前の南側地区、それから勝どき五丁目西地区の再開発の事業が計画されておりますし、さらに晴海三丁目西地区という再開発計画もございます。これに加えて、晴海選手村の大会後の一万二千人の住宅建設などの開発計画があるわけですね。幾ら勝どき駅を交通局がご努力されて拡張しても追いつかないような、こういう開発事業がめじろ押しなんです。

月島駅でも、実は月島駅前の地区開発、それから月島一丁目三、四、五番地の開発事業、こういうものが進められているわけです。ですから中央区としても、増加する交通需要への対応が非常に緊急の課題になっているとして、交通戦略部会というのを区として設置して、交通計画などをつくられているんですけども、私の意見としては、交通政策が追いつかないような開発の乱発そのものをやっぱり見直すべきだというふうに考えているんですが、これはまちづくりの問題ですので、ここでは、これ以上申し上げることはいたしま

せんけれども、やはり利用者、それから都民としては、とにかくこの混雑緩和を何とかしてほしいんだと、こういう声が上がっているわけです。

そこで伺いますが、交通局としては、勝どき駅のほかに、門前仲町一月島間など大江戸線における混雑緩和に向けて、今後どのような対策を講じようとしていかれるのか、伺いたしたいと思います。

○根木企画担当部長 都営大江戸線の門前仲町駅から月島駅間は、臨海地域などを中心に沿線開発が進展していることなどもあり、近年混雑が激しくなっております。交通局では、こうした状況や乗客量調査の結果等を踏まえまして、これまでも、ダイヤ改正を行うとともに車両を増備するなど、輸送力の増強に努めてまいりました。

今後も、沿線開発の動向や混雑状況を把握しながら適切にダイヤ改正を行うなど、混雑緩和に努めてまいります。

○畔上委員 今、大江戸線八両編成で、これ以上車両をふやすということは、ホームの関係で無理だというふうに思いますので、車両の増車は難しいということで、ぜひ増便など行って混雑緩和に努めていただきたいと思います。

都営地下鉄のホームドアとバリアフリーについて伺います。

先日の本会議代表質問及び先週の予算特別委員会において、交通局長より、浅草線の大門駅等において、ホームドアを整備する旨のご答弁がありました。浅草線の全駅でのホームドアの設置、完成、これはいつごろを目安とされているのでしょうか。

○根木企画担当部長 浅草線につきましては、乗り入れ各社の車両数が多く、車両を改修し、定位置停止装置等を搭載する従来の方式により、全駅へホームドアを導入するためには多くの課題がございます。

このため、まずは、一日の利用者数が十万人以上の当局管理の乗りかえ駅である大門駅と泉岳寺駅につきましては、車両の改修を伴わない方式により、二〇二〇年オリンピック・パラリンピック大会までに、ホームドアを先行整備していくことといたしました。全駅への整備につきましては、引き続き課題の解決に向けて、乗り入れ各社と鋭意協議してまいります。

○畔上委員 これまでも繰り返し、浅草線のホームドアの早期設置を求めてきたわけですが、京急、京成各社と検討する上でも、交通局がやはりイニシアチブを発揮していただい

て、浅草線全駅に早期にホームドアの設置を進めていただきたいと思います。要望しておきたいと思います。

また、新宿線においては、ホームドア設置のための予算が来年度つくことになりまして、視覚障害者の皆さんも大変喜んでいらっしゃいますが、以前から、改善してほしいと要望の出ています点状ブロック、これもあわせて改善すべきではないでしょうか、いかがですか。

○仁田山調整担当部長 都営新宿線各駅での視覚障害者誘導用ブロックの整備につきましては、ホームドアの整備に合わせまして、原則として、ホームドア開口部に点状ブロックを敷設するなど、公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドラインに基づいた整備を行うこととしております。

○畔上委員 ホームドアの整備に合わせて必要な改修を行うということは前進なわけですが、各駅今ばらばらの点状ブロック、これを新しいJIS規格に統一して、ぜひ改善をしていただきたいと思いますし、あわせて、視覚障害者の方々のご意見もよく聞いていただいて、コンコースなどの要望も出ている、そういうところもありますので、ぜひそうした必要な改修もあわせて行っていただきたいと思います。要望しておきたいと思います。

また、車椅子利用者の方が一人で電車に乗りおろしできる駅に改善していくこと、これが重要だというふうに思っています。大江戸線では、全ての駅で、車椅子スペースのある四号車と五号車のドアの部分が、ホームがかさ上げされているわけですね。しかし、新宿線では、そのかさ上げがされていないということでもあります。車椅子の利用者の方からは、ぜひ、この新宿線も改善してほしいという要望が私のところにも寄せられております。

新宿線においても、車椅子の乗降がしやすいようにホームを改善していただきたいと思います。ですが、いかがですか。

○仁田山調整担当部長 都営新宿線におきましても、都営三田線、都営大江戸線と同様に、原則といたしまして、ホームドアの整備に合わせまして、車椅子利用者などの円滑な乗降のために、車両とホームの段差を解消するスロープを、車両内の車椅子スペース近傍の乗降口前のホームに設置することといたしております。

○畔上委員 浅草線も、ホームドアを、今度設置するということでもありますので、浅草線も含めて、車椅子の乗降はもちろん、ベビーカーも乗降が安全に行われるように改善をし

ていただきたいと、これは要望しておきたいと思います。

最後に、都営バスの青梅市内の路線についてです。

先ほど、ダイヤ改正を、利便性、効率性、需要に合わせてというお話がありましたけれども、効率性が悪くてもやはり減便してはならない、そういう地域はあるというふうに思っています。その一つが、私は青梅市内を走るバス路線の問題だというふうに思います。

都営バスは、多摩地区において、青梅市内を中心に多く路線を運行しているわけですが、市民の重要な足として利用されております。交通局は、二〇一四年、昨年四月に、山間部の路線を中心に減便をいたしました。そうしたところ、市内に住む高齢者の方々などからは、不便になってしまった、何とかならないかという声が上がっております。

そこで伺いたいと思うんですが、昨年四月に実施した青梅市内の都営バスの減便、この理由をお示しいただきたいと思います。

○渡邊バス事業経営改善担当部長 青梅市内路線を含む多摩地域の都営バス路線につきましては、著しい赤字系統で、関係自治体の公共負担を前提に存続を図っており、運行回数などにつきましても、関係自治体と協議を行って決めたものでございます。

○畔上委員 関係自治体と協議を行って決定したものだということなんですけれども、著しい赤字であっても、効率性で見られてしまったら、本当に山間部に住んでおられる人々にとっては、まさに死活問題になっているわけです。

私も、そういう要望が来たので、青梅市の山間部を走る都営バス、乗車してみました。高齢者の方、また女性、若者が乗車していましたが、二便減便をされました梅74、この場合は、青梅市の駅のところが朝八時、九時台で一時間に一本ずつ、それに乗りおくれますと大変なことになってしまいますから、時刻表に合わせて生活のリズムをつくって生活せざるを得ないということでもあります。通院や買い物、仕事と、まさに都営バスなしでは暮らしていけない、そういう地域なんだなということを痛感してまいりました。

先週の十二日に、バスの減便で困っているところに今度は電車まで減便で、どうなってしまうか不安だという声が、また青梅市内の方から寄せられました。私も、びっくりして新聞を読んでみたんですが、十二日の新聞報道によりますと、JRの青梅線が、今度は朝夕中心に、平日七本も減便するということでもあります。結局、採算が合わなくなったら、そこに生活する人たちの日々の暮らしよりも経営が優先して減便になってしまうと。そうなると、本当に住民の皆さんの足が奪われて、その結果、過疎化が進行してしまうということになってしまうわけですね。

公共交通としての役割を果たして、やっぱり交通弱者対策をきちんと講じていく、そのためには、先ほど、都営バスは赤字でご苦労されているというお話もありました。本当に

そういう点ではご苦労されていることは理解しておりますけれども、先ほど勝どき駅の改修で国庫補助や都の一般財源も投入されている、そういうお話があったように、都民の足を確保するためには、やっぱり財政措置を都の施策としてきちんと拡充するように、交通局としても、国や都にもしっかりと求めていただきたいと思いますし、また、交通局としては、公営企業としての役割、公共の福祉を増進するよう運営するというこの原則に立って、市とも協議をしていただいて、都営バス路線の維持、これに努めていただきたいと、このことを強く要望いたしまして、私の質問を終わりたいと思います。

○新井委員 私からは、オープンデータについてお伺いをしたいと思います。

オープンデータというのは、特定のデータを一切の著作権や特許など制限なしに全ての人々が望むよう利用、再掲載できるような形で入手できるようなアイデアを示します。

一般の公共交通機関は、さまざまなデータというものを持っているんですね。リアルタイムの運行情報だったりとか、ＩＣカードの乗降履歴だったりとか、また、カメラの画像データなど、たくさんものを持っているわけです。保有するデータを誰もが利用できるようにする、いわゆるオープンデータ化の取り組みというのが現在進んでおります。

オープンデータ化をすれば、誰もが自由にデータを加工し、さまざまなアプリの開発や統計分析など研究に役立てることが出来ます。交通事業者が個々に所有します時刻表や運行情報などのデータは、利用価値が高く、乗りかえアプリなど利便性の高いソフトが事業者や研究機関により開発されるなど、オープンデータ化といわないまでも、二次利用は行われています。

将来的な話をすれば、電車やバスで使われていますＩＣカードには、さまざまな情報を入れることが出来るんです。社員証として使っているところもございます。そういったものに、例えば、海外の方の情報を入れてあげれば、海外の方がどの駅を一番使うのか、また、その駅の周辺の滞在時間なんかもわかるわけです。

また、この交通局も、自局で運行情報や乗りかえ案内などサービスを提供していますが、保有するデータの二次利用を可能とすることにより、さまざまな活用も期待できることから、まずは、データの二次利用を進めるべきだと考えております。

そこで、現在のデータの二次利用に関する交通局のこれまでの取り組み状況についてお伺いをいたします。

○根木企画担当部長 交通局では、現在、都営地下鉄等の時刻表や都営バスの走行位置をリアルタイムで表示する運行情報など、保有する情報につきまして、誰もがインターネットを経由して、パソコンや携帯端末で閲覧できるようにしております。

また、データの二次利用という点では、パソコンやスマートフォンなどで乗りかえ経路

等の検索サービスを提供している事業者や、公共交通について研究している機関などに対し、要望に応じ、提供可能なデータの利用を認めております。

○新井委員 交通局では、二次利用に関して一定の取り組みが行われていることは理解しました。事業者や交通モードを横断する取り組みについては、国などがかわる公共交通オープンデータ研究会というものがございまして、データの中でも、特に需要の高い都心の公共交通の分野に着目し、運行情報、駅、停留所や空港の施設情報をリアルタイムで提供するためのオープンデータの整備を目指しております。

交通局も、データ提供などを行いながら参加していると聞いております。今後の研究会におけます交通局の役割に期待していきたくと思っています。

一方、海外に目を向けますと、例えば、ロンドン市では、二〇〇七年に、市長が交通分野のデータオープン化を決断しまして、自治体や公共機関がオープンデータ化に踏み切り、アプリの開発環境を整備されました。現在では、五千以上の開発事業者がロンドン交通局の開発サイトに登録し、数百アプリの開発がされ、市民が利用されております。

また、国内でも、東京メトロがアプリ開発コンテストを実施しまして、参加者に対し、列車位置、遅延時間等にかかわる情報をオープンデータとして提供しています。

アプリ開発コンテストでは、二百八十一の応募があったと聞いております。このコンテストには多くの応募があり、現在、この中で開発された優秀なアプリがインターネット上で公開され、自由に使うことができます。

いろいろアプリケーションを私もインストールさせていただきました。どれも工夫をされていまして、大変おもしろいものでした。一つ紹介いたしますと、もしもアラームというシンプルな目覚ましアプリがございまして、これ、もしも雨が降っていたら、もしも電車が遅延していたら、いつもよりもちょっと早く起こしてくれる目覚まし時計です。朝ぎりぎりまで寝坊していたという方にはぴったりのアプリケーションだと思いました。

開発されたアプリケーションの紹介のページを拝見しますと、各アプリは、かゆいところに手が届く豊かな発想で開発されておりまして、オープンデータ化に対して大きな可能性を感じております。

そこで、すぐれたアプリ開発など、データの活用を促進するためにも、地下鉄の運行情報など都営交通が保有するデータを一般に公開すべきと考えますが、交通局の考え方をお伺いします。

○根木企画担当部長 都営交通が保有するデータを一般に公開することについてですが、例えば、地下鉄の運行情報につきましても、保安装置など安全輸送にかかわる重要な機能を制御する列車運行管理システムに蓄積されているため、セキュリティー確保の観点から、

このシステムには外部からアクセスできないようにしております。

このようにセキュリティー確保の点で一般に公開できないデータもございますが、今後は、セキュリティー対策に関する技術進歩を注視しつつ、国や他の鉄道事業者等の動向も踏まえ、データの公開について適切に対応してまいります。

○新井委員 東京メトロや海外では、オープンデータ化を実施しました。東京メトロは、まだ試験段階であり、オープンデータ化するには、多額のシステム構築費をかけたと聞きますし、また、海外での運行情報を発信している列車運行管理システムにおきましては、もしサイバー攻撃などトラブルが発生した場合には、運行中の電車への影響というのは、交通局の列車運行管理システムとは全く違うレベルのシステムの可能性がございます。

鉄道に関しましては、運行制御の仕組みや情報システムが、データの一般公開には、走行中の電車への影響など、さまざまな課題があると考えています。しかし、データにアクセスするための認証方法や、ネットワークの構築方法の工夫により、多くの課題を検討すれば、このオープンデータ化は可能であると考えております。

例えば、バスについては、民間三社に有料で運行情報を提供していると聞いております。技術的にオープンデータ化するのは、これは今提供していますので可能だと思っています。

オープンデータ化するに当たって、問題は、誰がアクセスしたかわからない状況ですと、セキュリティー的に危険だということです。例えば、データを提供する相手を事前審査し、登録制にして、登録をした相手だけを認証する仕組みをつくれれば可能だと思います。わかりやすい言葉でいえば、認証という鍵を用意しまして、その鍵を持った人しかその扉を開けない。その先に情報があって、その鍵を持った人のみ、その情報をとることができるというふうにすれば可能だと思っています。

この場合ですと、今のバスの運行情報の提供するシステムを活用しながら、可能だと思っています。また、列車運行システムにおきましても、ネットの構築方法の工夫によって可能だと思っています。その列車運行システム自体には、アクセスするのは、セキュリティー的に問題がありましてアクセスすることはできませんが、運行情報を列車管理システムからコピーするサーバーを用意して、また、そのサーバーから運行情報をコピーするサーバーをまた用意して、何段階かサーバーを介してそのサーバーの間も外部との通信制御をし、内部のコンピューターネットワークの安全を維持するためのファイアウォールなどを入れて対応すれば、これは影響は少なくなると考えています。

先ほど答弁の方でも、今後は、セキュリティー対策に関する技術進歩を注視しつつ、国や、ほかの鉄道事業者等の動向も踏まえて、データの公開について適切に対応するという答弁をいただきました。利用者の利便性の向上のためにも、今後も可能な限りデータ活用の一層の推進を図っていただくことを要望しまして、私の質問を終わりにします。

○田中委員 私からは、まず、都営地下鉄の新車導入についてお伺いをいたします。

私、杉並に住んでいますので、なかなか都バスや都営地下鉄などの都営交通を使う機会が余りないんですけども、その中でも、比較的乗ることが多いのは都営大江戸線です。

先日、都営大江戸線のホームに真新しい電車がとまっていました。いつも見る車両のデザインとは少し違って、きれいな赤い色のラインが目立つ、ちょっとおしゃれな感じの電車でした。

これ何かと思って見てみると、行き先表示のところに試運転と書いてありました。交通局の方にお聞きをしてみたら、大江戸線の新車両の試運転をしているということでした。今、先ほども大江戸線の乗降客数がふえているというご質問もありましたけれども、一日八十五万人もの乗客を運ぶようになってきているという大江戸線、今昼間乗っても結構混んでいますけれども、その大江戸線も開業して二十五年たって、車両の更新時期が来ているということでした。来月四月から営業に使用するために、新しい車両の試運転を今行っているというお話でした。

利用者からすると、新しい車両に乗るのは大変うれしいものですが、せっかく新車を導入するのであれば、そのきれいな見た目だけでなく、安全性や快適性のさらなる向上を期待したいところです。

そこでまず、今回導入する大江戸線の新車の特徴についてお伺いをいたします。

○石井車両電気部長 今回、導入する新車につきましては、ただいま副委員長からお話のありましたように、お客様からホームドア越しに車両のラインカラーが確認しやすいよう、車体の上部にラインカラー表示を行っております。

また、混雑時の安全性を高めるために、縦の握り棒、つり手の増設を行いました。さらに、車外の行き先表示はフルカラー表示で視認性を高めており、車内のドア付近には液晶画面モニターを二画面設置するなど、お客様への情報提供を充実させております。そのほか、車内の全ての照明にLED照明を採用し、さらなる省エネを図るとともに、荷物を置く棚の高さを従来より低くすることでお客様が利用しやすいように改善し、窓やドアの密閉性を高めることで車内の静音性を向上させるなど、快適性の向上にも努めております。

○田中委員 今のご説明で、技術の革新だけではなくて、この新車導入に際して、いろいろ多分今おっしゃったような改善点というのは、お客様からのいろんな要望があつて、それを取り入れていらっしゃると思うんですけども、いろいろな工夫をなさって、サービス向上に努めているということがよくわかります。

また、以前から私が導入してほしいとしていた車内の液晶モニターが、今回の新車両に

は設置されるということで、お客様も、今、その混んでいる電車の中で、さまざまな情報に触れるということができるようになります。ますます便利になるなという実感を持ちました。

大江戸線は、恐らく東京オリンピック・パラリンピックの開催のときには、非常に使われることが多くなる、いわゆるメイン路線の一つになるのではないかと思いますので、このタイミングでの新車導入は非常によかったのではないかと思います。

今、大江戸線の新車についてお伺いをいたしましたけれども、大江戸線も含めて、ほかの都営地下鉄、都電荒川線や日暮里・舎人ライナー、こちらの方はそれぞれどうなっているのでしょうか。経営計画に基づく、これらの新車の導入予定についてお伺いをいたします。

○石井車両電気部長 交通局は、経営計画二〇一三に基づきまして、車両の老朽化対策や混雑対策、ホームドアの整備などの観点から、新車導入を積極的に進めております。

この経営計画に基づきまして、平成二十七年度は、大江戸線に四編成、新宿線に三編成、都電荒川線に八両、日暮里・舎人ライナーに一編成を導入する予定となっております。

なお、日暮里・舎人ライナーにつきましては、平成二十八年度にも一編成を導入することをございますので、平成二十七年度、二十八年度の二カ年で二編成の導入ということになります。今後も、計画的に、安全性や快適性にすぐれた車両の導入を進めてまいります。

○田中委員 ありがとうございます。これから次々と新しい車両が導入されて、新車ラッシュという感じだと思いますけれども、車両というのは、ただ単に、目的地へ運ぶ箱とか器ではありません。現代社会においては、移動に費やす時間というのが非常に多くなっています。安全で安心して利用できることはもちろんですけれども、これまで以上に利用者が快適に過ごせるよう、そして、それによって、都営地下鉄のイメージアップも図れるように、公営交通の代表として、ぜひ努力していただきたいと思います。

次に、災害時の都営地下鉄の対応についてお伺いをいたします。

東日本大震災から、ことしも、先日三・一一、四年がたちました。ちょうど四年前の三月十一日は、私は、所用で、めったに使うことのない都営三田線を利用していました、発災時には三田駅の地下道を歩いていました。地下道だと、地震がほとんどわからないんですね。ちょっと地面がふわふわとした感じがした程度で、揺れる物もありませんし、地下道なので、余り何が起こったかがわからなかったんですけれども、それで、地下道を歩いて改札の方に行ったら、駅の方々が、地震が起こって地下鉄がとまっていますので、すぐ地上に出ていけといわれまして、すぐ出されたわけなんですけれども。私などは、地上

に行くのもそんなに大変ではありませんけれども、地下なので、そのとき昼間の時間ですから、結構高齢者の方とか、あと小さなお子さんをお連れになった方がたくさんいらっしゃいましたので、避難するのは、そこそこ大変だったと思います。

先週の三月十一日には、首都圏の私鉄各社や都営地下鉄が、大規模地震を想定した防災訓練の一環として、発災時の二時四十六分に合わせて電車を一斉に一時停車させたと聞いています。地上を走る電車も駅と駅の間でとまってしまうと非常に困ってしまうと思いますけれども、地下鉄が駅と駅との間のトンネルの中で停止した場合、非常照明はあっても停電になれば暗くなり、乗っている乗客の不安も非常に大きいと思います。

改めて、地下鉄のトンネル内からの避難誘導はどのように行われるのか、具体的にお伺いをいたします。

○太田電車部長 災害等により、万が一、列車がトンネル内で停車した場合の避難誘導につきましては、非常時等に備え定めた対応手順に基づいて行います。

具体的には、まず、乗務員が災害の状況等を確認し、車内放送により、お客様の動揺防止に努め、負傷者がいた場合はその救護を行います。その後、避難路の安全を確認した上で、乗務員と駅係員とが協力し、お客様に車両から降車していただき、最寄りの駅へ避難誘導いたします。また、その際、乗客の中に警察、消防、鉄道関係者等がいれば協力を要請し、消防署の救急隊と連携しまして、負傷者や障害者、高齢者等を優先して避難誘導を行います。

こうした手順を実際に確認するため、都営地下鉄では、職場単位で行う避難訓練のほか、お客様の避難誘導や施設復旧等を内容とする異常時総合訓練等を毎年実施し、非常時における対応力の維持向上を図っております。

○田中委員 災害というのは、本当にいつ起こるかわかりません。四年前の三・一一のときも、あんなに大変な災害というのがその瞬間には全くわからなかったわけです。だんだんとその被害の大きさがわかってきたわけですがけれども、また、その災害の形とか規模も、これはどんな災害がそのとき起こるかというのが、全くこれは予測が付きません。

今、トンネル内からの避難誘導についてお伺いをいたしましたけれども、トンネル内のみならず、私のように地下鉄の構内とかホームにいても、この避難の問題は同じです。

特に、先ほど申し上げた大江戸線は、地下が非常に深いので、高齢者や子供連れや、また、障害者の方なんかは、電気がとまっちゃったとき、避難が非常に大変だと思います。また、地下が深いということで、不安とか恐怖感も非常に大きいのではないかと思います。

また、四年前の三月十一日は、比較的暖かくて、お天気もよかったですけれども、例えば、大雨とか、寒いとき、雪なんていうときも多分あるかもしれませんが、その

ときも同じ対応でいいのかどうか。そしてまた、近くの避難所への誘導というのも、駅にいつまでもいるわけにはいけないので、近くの避難所に誘導するという事をお伺いしましたけれども、その際、各駅の最寄りの避難所のある地域と、どういうふうにして連携をしているのか、さまざま問題がいろいろな場合で想定をされると思いますので、そういう想定をしての災害時の対策というのは不可欠だと思います。

ぜひ引き続き、異常時や非常時に備えた訓練に積極的に取り組んで、利用者の安全・安心の確保に努めるようお願いをいたします。以上で終わります。

○塩村委員 私の方からは、初めに、一般質問でも取り上げました資源循環とごみ箱について、都営地下鉄の方針をお伺いしたいと思います。

二〇二〇年を控え、外国人観光客の訪問数が増加をしています。そんな中、指摘をされているのが東京のごみ箱の少なさです。一般質問では、路上について主に取り上げましたが、区とともに設置をしているごみ箱は、ほぼゼロなんですね。渋谷でいえば、二、三ハチ公前にあるそうなんですけれども、現状ほぼゼロというような状況です。

東京オリンピック・パラリンピック立候補ファイルでは、廃棄物分野に関して、もったいない精神を世界に普及させるため、5Rモデルを地域社会のレガシーとすべく実践するといった理念を掲げています。現在、私も含めて皆さん、ごみは出さない、持ち帰って捨てるということは定着をしつつありますが、そのすばらしさを伝えることも重要ですが、しかし、観光客は長距離の移動があります。ごみとともに長距離を移動するのが日本でのいい思い出になるとは思えず、テロ対策等の安全面も考慮しながら、新たにごみ箱を設置することなども、外国人観光客のみならず、お客様の配慮として有効な方策の一つだと考えます。

こうした取り組みを通じて、観光客の方に、東京によい印象を持ってもらうことは世界一の都市東京をアピールする上で非常に効果的な方策だということをご一般質問でもいわせていただきました。

都営地下鉄におきましては、新聞、雑誌で一つ、瓶、缶、ペットボトルで一つ、そのほかのごみ、この三種類のごみ箱を、三点セットと私は呼ばせていただいているのですが、三点セットを並べて設置をしています。しかし、駅によっては全く設置をしていないところもあり、駅の利用者からは、大変に不便だというような声も上がっているのは事実です。

先般、あるテレビ番組に出演した際に確認をしたところ、都営地下鉄のごみ箱の設置状況は、設置をしている駅が七十六、未設置が二十五もありました。また、ごみ箱を設置しているほかの鉄道会社の調査なのですが、多くの鉄道会社で全ての駅に設置がしてありました。一方では、全くごみ箱を設置していないという鉄道会社もあるにはありまして、その取り扱いはさまざまなようです。

そこで、都営地下鉄では、具体的にどのような基準でゴミ箱を設置しているのか、お伺いさせていただきます。

○太田電車部長 駅構内のごみ箱につきましては、これまで、スペインやロンドンなどの鉄道テロ事件の際に、国土交通省や警視庁から各鉄道事業者に、自主警備の徹底等について要請があり、都営地下鉄においても、駅のごみ箱の撤去を行ったところがございます。現在は、安全確保の観点から、駅係員が常時監視できる改札口付近で、かつ混雑時においてもお客様の流動の妨げとならない場所に限りごみ箱を設置しております。

○塩村委員 邪魔な場所にごみ箱があつては、ぶつかつたりと危険ですので、ラッシュ時などお客様の動線の確保、これは安全のためには本当に必要であると考えますが、ご答弁を聞くと、数値による明確な基準等があるわけではなさそうです。これは悪いといっているわけではなくて、柔軟に対応ができるというふうにも捉えることができるのではないのでしょうか。

現在、ごみ箱なんですけれども、三種類、その三点セットを並べて置いてあるところがほとんどだと思うんですけれども、例えば、新聞、雑誌はおうちに持ち帰って資源の日に出していただいて、瓶、缶、ペットボトル、これもそうなんですけれども、または自動販売機に備えつけのリサイクルボックスに入れていただく。そして、ちり紙などどうしてもごみにしかならないものは、そのほかのごみに入れていただくなど、リサイクルを進める傍ら、スペース的に問題があれば、必ずしも、この三点セットを並べておく必要はないのではないかなというふうにも思います。

そこで、例えば、そのほかのごみのごみ箱一台だけ置くなど、そういった考え方もできると思うんですけれども、そのような考えはあるのか、お伺いをさせていただきます。

○太田電車部長 交通局では、リサイクル推進のため、極力、ただいま先生お話しのごみ箱の三種類のごみ箱を設置し、分別への協力をお願いしております。スペースの確保ができないなど、三連のごみ箱の設置が難しい場合には、駅の実情に応じて設置するごみ箱の種類を限定している駅もございます。

○塩村委員 ありがとうございます。資源循環の観点から基本的には私もその三点セットの設置がベストだと思うんですけれども、ご答弁にありましたように、既にごみ箱の種類を限定して設置をしている駅もあるとのことがわかりました。このように、一つもごみ箱

がない駅には、柔軟に考えてみるのも一つの方法だと思いますし、ごみ箱のスリム化など、さまざまな手法を取り入れ、今後取り組みや拡大をお願いしたいなというふうに思います。

さて、次です。今後、東京オリンピック・パラリンピック大会の開催を控え、国内外から多くのお客様を迎える東京であります。その移動手段として、都営交通と東京メトロ両地下鉄は、有効な移動手段であることは間違いありません。

世界一の東京を目指すためには、テロなどを未然に防ぐことが基本であるとはいえませんが、もし万が一、ごみ箱に爆発物が仕掛けられた場合、被害を最小限に抑えるということも考えなくてはなりません。テロは、もはや遠い国の出来事ではありません。これは、ことしに入り痛感をしている人も多いはずで。

外国では、十年前に、スペインやイギリスで鉄道を標的にしたテロ事件が起きました。その後、諸外国においても、さまざまな対策を行っているようです。そのような取り組みも参考にしながら、二〇二〇年を迎える東京も万全の対策をとっていきべきだと考えますが、テロ対策として、爆発物が飛散しないごみ箱など、海外の設置事例を交通局ほどの程度把握をしているのか、お伺いをいたします。

○太田電車部長 海外で設置しているごみ箱の事例を見ますと、ロンドンなどでは、テロ対策として、ごみ箱内で爆発物が爆発しても周囲に飛散しない頑丈な設計のごみ箱や、また、パリなどでは不審物が周りから判別できるよう、ごみ箱全体が透明化されているものなどがあると聞いております。

○塩村委員 ありがとうございます。そうなんです、イギリス、アメリカなど、日本よりテロの標的になる危険性が高いと思われるような都市なんですけれども、意外なほど、ごみ箱は、まちや駅の構内に設置されているのです、そのような対策をとりながら。

先ほどのテレビ番組に出演したときもそうなんですけれども、私も、公共交通機関は、安全が最優先であるという話をテレビでもさせていただいたんですけども、一方、駅に一つもごみ箱がないというのは、やはり不便だという意見もかなり実はありました。

駅ごとに旅客の流動を見ながら場所を限定して設置しているということなんですけれども、ふだん駅を利用して、まだ、ここに置けるんじゃないかなという場所もあるように感じます。スペースが問題であれば、ごみ箱のスリム化や、さきに指摘をしたような種類を限定しておくなど、現在、ごみ箱が設置をされていない駅におきましても、ごみ箱が設置できる場所がまだあるのではないかと思います。一つでも二つでも増設することを検討するのか、お伺いをいたします。

○太田電車部長 各駅のごみ箱につきましては、混雑時における改札口付近でのお客様の流動に対する支障の有無について確認した上で、先ほど答弁しました考え方にに基づき、ごみ箱の設置が可能な駅に設置しておりますが、現在、東京オリンピック・パラリンピック大会を控え、テロ対策の充実が求められておりますことから、先ほどの海外の事例や、東京メトロなど他社の例も参考にしながら、駅におけるごみ箱の設置方法等について検討を行っているところでございます。

○塩村委員 ありがとうございます。先般、そのテレビ番組に出るときに、聞いたときには、まだ、そのような話はなかったと聞いておりますので、着々とオリ・パラに向けて進んでいるということがわかりました。ごみ箱の設置につきましては、ぜひ前向きに検討していただきたいと思っております。

これまでの答弁の中で、安全をもちろん強調しているのですけれども、安全・安心は大前提として、設置ゼロという駅もある中、お客様への利便性を追求するのも交通局としての役割ではないでしょうか。そこで、旅客の安全性の確保と利便性の向上についてどのように考えているのかお伺いいたします。

○太田電車部長 交通局では、公共交通機関の使命である安全の確保を最優先に、多様化、高度化するニーズを的確に把握し、真にお客様本位のサービスの創造と不断の経営改革に取り組んでいくことを経営の基本方針としておりますように、鉄道事業者にとりましては、安全の確保は輸送の生命であり、お客様の安全・安心を確保することが何よりも重要であると考えております。このため、駅のごみ箱の設置につきましても、安全の確保を最優先に、お客様の利便性向上に努めているところでございます。

○塩村委員 ありがとうございます。ご答弁のとおり、今後も、都営交通の安全・安心の確保とお客様へのサービスの向上をバランスよく取り入れて、利便性の向上に努めていただきたいというふうに思います。

最後に、二〇二〇年オリンピック・パラリンピック開催に向けた取り組みについて二、三お伺いをいたします。

二〇二〇年に向けて、日本、東京に注目が集まっており、既に、多くの外国人が日本を訪れています。これは短期滞在ビザの発給要件の緩和や、円安による訪日旅行の割安感が続いていることが直接的な原因ともいわれていますけれども、一千三百万人を達成したという事実は、世界一の観光都市東京を掲げる東京都にとりまして、さらに東京の魅力を世

界に発信をする大きなチャンスともいえます。

そこで、東京の魅力を満喫できるよう、さまざまな取り組みを進めていく必要があります、移動手段である公共交通機関でも検討を行うべきではないでしょうか。そこで、例えばなんですけれども、ロンドン・オリンピックなど、これまでの大会における鉄道事業者の取り組みを、先行事例として、交通局は把握をしていらっしゃるのでしょうか。また、こうした事例を踏まえて、大会期間中どのような取り組みを考えているのかお伺いいたします。

○根木企画担当部長 二〇一二年に開催されたロンドン・オリンピックにおける鉄道に関する取り組みといたしましては、オリンピックスタジアムの最寄り駅とロンドン中心部の主要ターミナル駅を高速で結ぶ特別列車の運行を初め、地下鉄の増発など輸送力の増強や、駅のバリアフリー化等の取り組みを行ったと把握しております。

二〇二〇年オリンピック・パラリンピック大会に向けた今後の取り組みにつきましては、関係機関や他の鉄道事業者と連携調整しながら進めていくことが重要であると考えておりますが、過去の開催都市における取り組み事例も参考にしながら、都営地下鉄の増発や利便性の高い企画乗車券の発売等について検討してまいります。

○塩村委員 ありがとうございます。企画乗車券は要望も多いと思いますので、どのような企画乗車券になるのかを期待しております。

また、ロンドン・オリンピックでは、ロンドン市は、先ほどの新井副委員長の話もありましたけれども、オープンデータを活用しました路線バス接近通過情報板に関するAPIを公開して、オリンピック専用の交通データ統合サイト、フルゲームストランスポートデータポータルを公開、開発事業者の登録数は四千を超えたそうです。

国土交通省の報告によりますと、このオープンデータによるメリットは、アプリ開発など情報流通経費の予算の削減、公共サービスの改善、年間一・五から六百万ポンド、これは二十六から九十九億円相当の時間短縮効果があったそうで、オリンピックの開催時、トリップの三割が混雑を回避できたそうです。

そんな中、先ほども話ありましたが、先般、東京メトロはオープンデータコンテストを開催しました。システム開発やインターネット関連の仕事の方はもちろん、学生や主婦などからも応募があり、年齢としましては、十七から六十四歳までとかなり幅広かったです。また、台湾、上海、ベトナム、イギリスなどの海外からも応募があったそうで、オープンデータを活用した日本の交通システムの向上が注目をされているというふうに感じております。

二〇一二年ロンドン・オリンピックの際に、IOCがロンドンを訪れるあらゆる人にスムーズな移動を実現してほしいという要望を出したところ、ロンドンの地下鉄の運行情報

をオープンデータとして提供を開始しました。そうしたところ、世界中の言語で、地下鉄の案内アプリが登場し、大成功をおさめたそうです。

東京大学大学院情報学環の坂村教授によりますと、この動きは世界中の都市で広まっているとのこと。しかし、日本は、先ほどのご答弁にも少しあったと思うんですが、保安上の理由などから、オープンデータの提供には慎重とのことですが、情報データは、いろいろと取捨選択が可能で、どこまで公開していくかというところは選ぶこともできます。それを、いち早く始めたのが東京メトロだったということになります。

応募されたアプリを見て、メトロ側は、顧客サービスの向上にまだまだ余地があると実感したとコメントをしておりますし、二〇二〇年に向けて、東京の魅力とメトロの魅力を発信するプロジェクトを策定し、実行に移していくとのことですので、都営地下鉄も、それを超える取り組みを期待しております。

最後の質問になりますが、訪日外国人が増加をしている中で、二〇二〇年大会を見据えつつ、受け入れ環境を整備するとともに、日本、東京を訪れる観光客の方が、何度も都営地下鉄を利用したくなる取り組みを考えるべきですが、見解をお伺いいたします。

○根木企画担当部長 交通局では、これまでも、外国人旅行者の利便性向上を図るため、東京メトロと連携し、都営地下鉄と東京メトロの全線を割安で利用できる外国人旅行者向けの企画乗車券Tokyo Subway Ticketを発売するとともに、コンシェルジュの配置拡大などの取り組みを進めてまいりました。

訪日外国人旅行者が急増しており、二〇二〇年オリンピック・パラリンピック大会の開催を控えておりますことから、都営地下鉄における外国人旅行者の利便性を向上させ、より多くのお客様にご利用していただくことが重要であると考えております。このため、先日発表された都の案内サイン標準化指針に基づき、駅のサインの改修を進めるほか、職員の英語研修を充実し、外国人旅行者への対応力を向上させてまいります。

また、地元区とも連携し、沿線の隠れた名所等を発掘していくほか、都営交通のガイドブックを複数の言語で発行するとともに、旅行者向け口コミサイトのSNSなどを活用し、情報の発信を充実させてまいります。

○塩村委員 ありがとうございます。今後もさらに外国からのお客様が増加をすることが見込まれております。ご答弁にありました駅の中の案内サインの改修は、各国からのお客様の滞在ストレスを軽減して、利便性の向上につながることは間違いありません。東京の滞在が快適であったり、魅力的な取り組みがあれば、東京に何度も足を運びたいことなのでしょうし、さらに、観光客を呼び込む一つの理由にもなるというふうに思います。

角度を変えてになるんですが、例えば、数年前に、ある不動産会社が謎解きをウェブで

展開し、正解者は、抽せんにはなるんですが、謎解きの舞台となったとても豪華な部屋がある一定期間、使用できるという景品が、そういう企画がありました。都心の超一等地の超豪華なマンションであったことと、その謎解き自体もおもしろくて、難しくて、ネットで拡散されて、これは話題になったのです。

皆さん話題にはするんですけども、応募者が多くなると自分の当選する確率が下がるということでジレンマを抱えながら挑まれていたようなんですけども、これは分野の違う一例なんですけど、このような事業の強みを生かしたユーモアとウイットに富んだ国内外に波及をするような企画を期待しております。

また、コレクター魂をくすぐるものや、世界中の鉄道ファンのみならず、東京を訪れる観光客が都営交通に注目をする取り組みを要望しまして、質問を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○大場委員長 発言がなければ、お諮りいたします。

本案に対する質疑は、いずれもこれをもって終了いたしたいと思いますが、これにご異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○大場委員長 異議なしと認め、予算案及び付託議案に対する質疑はいずれも終了いたしました。

以上で交通局関係を終わります。

これをもちまして本日の委員会を閉会いたします。

午後二時四十九分散会