

令和 6 年

全 員 協 議 会 記 録

令和 6 年 1 1 月 2 8 日

和 光 市 議 会

全 員 協 議 会 記 録

◇開会日時 令和6年11月28日（木曜日）
午前10時10分 開会 午後 1時47分 閉会

◇開催場所 全員協議会室

◇出席議員 17名

議 長	安 保 友 博 議員	副議長	小 嶋 智 子 議員
1 番	松 永 靖 恵 議員	4 番	吉 田 活 世 議員
5 番	齋 藤 幸 子 議員	6 番	伊 藤 妙 子 議員
7 番	渡 邊 竜 幸 議員	8 番	片 山 義 久 議員
10 番	萩 原 圭 一 議員	11 番	赤 松 祐 造 議員
12 番	待 鳥 美 光 議員	13 番	菅 原 満 議員
14 番	鎌 田 泰 春 議員	15 番	岩 澤 侑 生 議員
16 番	富 澤 啓 二 議員	17 番	内 山 恵 子 議員
18 番	吉 田 武 司 議員		

◇欠席議員 なし

◇出席説明員

市 長	柴 崎 光 子	企 画 部 長	大 野 久 芳
都市整備部長	香 取 裕 司	都 市 整 備 部 監 審 議	入 谷 学
企画部審議監 兼 次 長 兼 秘書広報課長	茂 呂 あかね	総務部次長兼 総 務 課 長	渡 部 剛
公共交通政策 室 長	田 中 孝 幸	公共交通政策 室 長 補 佐	黒 田 繁

◇事務局職員

議会事務局長	亀 井 義 和	議 事 課 長	工 藤 宏
議事課長補佐	平 川 一 朗	主 任	小 林 厳
主 任	本 間 修		

◇本日の会議に付した案件

自動運転サービス導入事業に関する令和7年度以降の事業計画について

午前10時10分 開会

○安保友博議長 ただいまから全員協議会を開催します。

初めに、市長より挨拶をお願いいたします。

柴崎市長。

○柴崎市長 改めまして、こんにちは。

議員の皆様におかれましては、日頃から市政運営に関しまして格別な御理解、御協力をいただき、どうもありがとうございます。

また、大変お忙しい中、全員協議会を開催いただきまして、重ねて感謝申し上げます。

本日は、1つの案件を予定しております。都市整備部から自動運転サービス導入事業に関する令和7年度以降の事業計画についての説明をさせていただきます。

自動運転サービス導入事業につきましては、令和6年度末で内閣府の採択を受けた未来技術社会実装事業の計画期間が終了することから、今後の取組に関して、令和7年度から令和11年度までの5か年における事業概要や収支計画などを示した事業計画案について説明させていただきます。

それでは、詳細につきまして担当から説明しますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○安保友博議長 ここで、市長は公務のため退席します。

休憩します。（午前10時12分 休憩）

再開します。（午前10時13分 再開）

本日の案件は、自動運転サービス導入事業に関する令和7年度以降の事業計画についてです。案件について説明願います。

入谷都市整備部審議監。

○入谷都市整備部審議監 おはようございます。

それでは、自動運転サービス導入事業に関する令和7年度以降の事業計画について御説明いたします。

当市の自動運転サービス導入事業につきましては、社会課題となっている運転手不足や本市が抱える交通課題などに対して自動運転サービスを軸とした和光版MaaSを構築し、将来にわたり地域の移動手段の確保、充実に図るために取り組んでいるものです。

本事業は、令和2年度に内閣府の未来技術社会実装事業に採択され、これまでに外環側道部におけるバス専用車線の整備や自動運転レベル2による1期社会実証・1期社会実装を実施し、現在2期社会実証を行っているところです。

今後は、令和7年度から令和11年度までの5か年において、自動運転レベル2による本格社会実装並びに一部区間における自動運転レベル4による社会実証及び社会実装を行うことを計画しております。

本日は、当該事業における令和7年度から令和11年度までの5か年における事業概要や収支

計画等の案について御説明させていただきます。

それでは、詳細につきましては、公共交通政策室長から説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 おはようございます。

まず初めに、今回の説明資料の提出が大変遅くなってしまったことについておわび申し上げます。どうもすみませんでした。

それでは、お手元の資料に基づき、御説明いたします。

なお、この事業計画につきましては、和光市未来技術地域実装協議会及び和光市レベル4モビリティ・地域コミッティにおきまして今後承認をいただくものとなっておりますことから、本日は事前に議員の皆様概要について御説明をさせていただきます。

それでは、資料の2ページを御覧ください。

当市におきましては、狭隘道路や運行本数などの交通課題、新たな拠点整備などの将来まちづくり、運転手不足や高齢者の移動手段の確保などの全国的な社会課題に対しまして、自動運転車両による市民就業者への移動サービスの提供と、既存交通網等との連携を軸とした和光版MaaSの構想に基づき、自動運転サービス導入事業に取り組んでまいりました。

このたび、令和6年度末に内閣府の未来技術社会実装事業の計画期間が終了することから、自動運転サービス導入事業の全体計画及び令和7年度以降の事業計画案について御説明させていただきます。

まず、全体計画における今後の自動運転サービスの目標について御説明いたします。

超高齢化社会や運転手不足の課題に対応するため、令和6年度において当市も含め、全国99の自治体が自動運転レベル4による社会実装を目指して事業に取り組んでいる状況にあります。

当市におきましては、まずはSGリアルティ和光線全区間で自動運転レベル4での走行を確立した上で、将来的に市内全域で路線バスや市内循環バスに自動運転サービスを展開し、利便性が高い公共交通網をつくり上げていくことを目指します。

全体計画におきましては、自動運転サービス導入事業をこれまでに実施してきた内容も含めまして、3つのフェーズに分けております。

資料の3ページを御覧ください。

まず初めに、フェーズ1としまして、内閣府の未来技術社会実装事業の計画期間である令和2年度から令和6年度までを計画期間としております。既存の路線バスのルートである和光市駅北口からSGリアルティ和光までの区間において、外環側道におけるバス専用車線の整備、1期社会実証及び社会実装、2期社会実証を実施し、令和6年度末の自動運転レベル2による本格社会実装を目標としておりました。

次に、4ページを御覧ください。

フェーズ2としましては、計画期間を令和7年度から令和11年度までの5か年としておりま

す。大型E V自動運転バスの購入や大型E Vバスによる自動運転レベル2による社会実証及び社会実装、大型E Vバスによる一部区間自動運転レベル4による社会実証を実施し、令和11年度中の大型E Vバスによる一部区間自動運転レベル4による社会実装を目標としております。

また、自動運転バス走行時の安全性及び定時制をより向上させるために、走行環境の整備としまして外環側道内回りの新倉北地域センター付近から地藏橋付近までの区間、外環側道外回りの新倉氷川神社入口から北側の区間、外環側道の内回りの新倉氷川神社入口から北側の区間においてバス専用車線の整備を実施する計画としております。

次に、5ページを御覧ください。

フェーズ3としまして、令和12年度以降となりますが、S Gリアルティ和光線全区間、約4.7kmにおいて自動運転レベル4による社会実証及び社会実装を実施することにより、技術的な課題や問題点に対する改善を図り、市内全域で路線バスや市内循環バスに自動運転サービスを展開していくことを目標としております。

次に、6ページを御覧ください。

令和7年度以降のフェーズ2における実施方針につきまして、主に4つの方針があります。

1つ目は、自動運転バスの購入についてです。国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業費補助金、自動運転社会実装推進事業の活用を想定しており、大型E V自動運転バスを購入することでランニングコストの低減を図ります。

2点目は、大型E V自動運転バスの導入についてです。大型E Vバスの導入により、地球環境への配慮、輸送力の大幅な増加、立ち乗り利用の際の下り坂等でのブレーキ使用時の安定性や快適性の向上が見込まれます。

3つ目としましては、S Gリアルティ和光線の全てのダイヤを自動運転バスに置き換えることです。全便を自動運転バスで運行することにより、車両の台数や運転手の人数を増やさずに運行することができ、運転手の運行経費を抑えることができます。

4点目は、S Gリアルティ和光線のルートの途中に設けた停留所での乗り降りができる運用を図ることです。和光市駅北口かS Gリアルティ和光までの間の外環側道部にバス停を6か所設けることにより沿線住民の利便性が向上します。また、利用者数が増加するため運賃収入が増加します。

次に、7ページを御覧ください。

こちらはフェーズ2のロードマップを示しております。令和7年度は大型E Vバスを購入し、大型E Vバスによる自動運転レベル2による社会実証を実施します。令和8年度は大型E Vバスによる自動運転レベル2による社会実装を行うとともに、令和9年度の自動運転レベル4での走行に向けて、自動運転レベル4公道走行における国土交通省のワーキング及び自動運転レベル4認証に向けた調律走行を実施します。

令和9年度は、大型E Vバスによる一部区間の自動運転レベル4による社会実証を実施するため、関東運輸局への走行環境条件付与の申請を行い、都道府県公安委員会への特定自動運行

の許可申請を行います。

令和10年度は、大型E Vバスによる一部区間の自動運転レベル4による社会実証を実施します。

令和11年度は、大型E Vバスによる一部区間の自動運転レベル4による社会実証を実施します。

バス専用車線整備につきましては、令和7年度、8年度に設計業務を行い、令和9年度から11年度にかけて工事を実施します。

次に、8ページを御覧ください。

こちらはフェーズ2で導入予定の大型E V自動運転バスの概要を示したものとなります。車種はBYD社製K8で、令和4年登録の中古車となります。乗車定員は76人で、座席は跳ね上げ席も含めて30席となっております。

次に、9ページを御覧ください。

こちらはフェーズ2における自動運転サービス導入事業の各年度における支出及び収入のイメージを示しております。支出につきましてはイニシャルコストとランニングコストに分けております。令和7年度は大型E V自動運転バス購入、大型E Vバスによる自動運転レベル2による社会実証を実施し、市の支出する事業費の合計は約1億4,200万円。収入につきましては国や県の補助金の活用を想定しており、収入の合計は1億2,200万円。市の負担額の合計は約2,000万円を想定しております。

令和8年度につきましては、大型E Vバスによる自動運転レベル2による社会実証、車両認証のための第三者試験、バス専用車線整備に関する道路設計を実施し、市の支出する事業費の合計は約9,700万円。収入については国や県の補助金の活用を想定しており、収入の合計は約7,300万円。市の負担額の合計は約2,400万円と想定しております。

令和9年度につきましては、大型E Vバスによる一部区間自動運転レベル4による社会実証、バス専用車線整備を実施し、市の支出する事業費の合計は約1億4,500万円。収入については国や県の補助金の活用を想定しており、収入の合計は約9,800万円。市の負担額の合計は約4,700万円を想定しております。

令和10年度につきましては、大型E Vバスによる一部区間自動運転レベル4による社会実証、バス専用車線整備を実施し、市の支出する事業費の合計は約1億1,900万円。収入については国や県の補助金の活用を想定しており、収入の合計は約8,400万円。市の負担額の合計は約3,500万円を想定しております。

令和11年度につきましては、大型E Vバスによる一部区間自動運転レベル4による社会実証、バス専用車線整備を実施し、市の支出する事業費の合計は約1億4,000万円。収入については国や県の補助金の活用を想定しており、収入の合計は約8,600万円。市の負担額の合計は約5,400万円を想定しております。

資料の説明は以上となります。

○安保友博議長 以上で説明が終了しました。

質疑のある方は挙手を願います。

片山議員。

○片山義久議員 御説明ありがとうございます。

大型E Vバスの充電設備について、どちらに設置するかの予定はありますでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 詳細については今後、事業者との協議等にはなるかと思いますが、今、想定しているのは、東武バスウエストの新座営業事務所の駐車場に設置を想定しております。

○安保友博議長 赤松議員。

○赤松祐造議員 今の大型E V車は小さくては輸送できないから、大きいのは当たり前のことでしょうけれども、これは国産なのか、もう既に他市で走っているような車種を使うのか。車種というか造るメーカーは想定されているんですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 8ページを御覧ください。BYD社が中国の企業になりますので、中国製の車両となります。

○安保友博議長 片山議員。

○片山義久議員 4ページのフェーズ2の部分で、新倉氷川神社入口（和光市駅方面）から地藏橋のところも青く、バス専用通行帯の整備区間になっておりますが、当初、ここはトンネル、隧道があるので厳しいということだったんですけれども、ここは隧道を潰して2車線化する予定なんでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 車線を整備するためには、やはり隧道の入り口がどうしても支障になりますので、横断の安全対策等についてしっかり検討を行い、最終的にその課題を解決した上で隧道の出入口をなくして車線を整備するような計画となっています。

○安保友博議長 赤松議員。

○赤松祐造議員 外環側道の整備計画は分かりますけれども、去る議会でも話はしていますが、ぜひ和光市駅北口の駐輪場の交差点、今日もそこからロータリーまでずっと渋滞しているんですけれども、ここを実装実験する前にしっかり拡幅、要するに右折路をしっかりしないと。その辺は区画整理、駅北口まちづくり事務所と連携を取って、少しでも早くやるような操作をしないと、本当にそこで止まってしまいますので、その辺は調整はされているんですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 今、北口の区画整理の進捗状況も常に把握はしているんですが、区画整理の進捗によって、例えば新たな道路が整備されて、歩車道が分離されているような道路が新たにできた場合については、東武バスウエストとも協議した上で、その辺の路線の経路の

見直し等についても検討していく必要があると考えています。

○安保友博議長 赤松議員。

○赤松祐造議員 もう既に歩道拡幅も出来上がって、ただ信号機とガードレールが前のままで止まっているわけです。私から見ればあれなんかすぐ動かせると思うんです、100mぐらいは。そうしないと、これを動かしてもそこでいつも自動運転のバスが止まると思うんですよね。だから、その辺はもっと早めたほうがいいと思うんですけれども、いかがですか。部長にお願いします。

○安保友博議長 香取都市整備部長。

○香取都市整備部長 赤松議員御指摘の駅北の交差点のところかと思いますが、以前から一般質問でも御質問いただいているところですので、あそこの右折レーン、一日でも早く整備ができるように、駅北口まちづくり事務所と、あと公共交通政策室が、ルート上だということもありますので現在協議を進めて、どうやったら整備ができるのかということを詰めている状況ですので、一日も早く整備ができるように頑張っていきたいと思います。

○安保友博議長 渡邊議員。

○渡邊竜幸議員 車両の購入費はどのくらいになるんですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 車両の購入費につきましては、約9,700万円を見込んでおります。

○安保友博議長 渡邊議員。

○渡邊竜幸議員 車両の耐用年数はどのくらいを考えていますか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 通常の路線バスにおいても大体13年ぐらいは使用されて、その頃になると新たなものに交換するというようなことをバス事業者から伺っていますので、およそ10年近くはもつものではないかという想定はしております。

○安保友博議長 渡邊議員。

○渡邊竜幸議員 この大型バスを走行して社会実装をするのが最終的な目標であったということで、現在、走行している小さめの車両というのは前段の計画という意味でしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 今現在行っているのは、まずは初めての自動運転バスの社会実証を行っていく中で、車線整備も行いまして、なるべく自動運転の実証の安全性を確保する意味で小型のバスで行ってきましたが、今後、本格社会実装をやるとなると当該路線、SGリアルティ和光線については、特に朝夕ですが、乗客の方がかなり大勢いらっしゃるの、ちょっと小型バスでの対応というのは難しい状況になるので、そのため大型車の導入をするような計画としております。

○安保友博議長 渡邊議員。

○渡邊竜幸議員 市が国に申請して、国から採択された事業計画として何年以内に社会実装す

るみたいな条件があった気がするんですけども、それについては今、令和7年度以降の新しい計画についても大丈夫なものなのでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 明確に何年度までにレベル4を社会実装しなさいというような条件はなかったものと認識しておりますが、ただ、補助金の申請等の関係で国のほうにも、たしか4か年の計画を載せていますので、その中で一部区間でも社会実装に向けてレベル4の実証だとかそういうのを少しでもやっていくような方向の計画とはしております。

○安保友博議長 渡邊議員。

○渡邊竜幸議員 資料の7ページのレベル4の認定手続等というところで、許可をいただく申請をこれからするんだと思うのですが、この計画につきましては内諾じゃないですけども、このままいけば和光市は走っても大丈夫だよというような、そんな話になっている感じなんですか。それとも、これから交渉というか打合せをする感じなんですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 こちらにつきましては、今後まず、この計画を、未来技術地域実装協議会と、あとレベル4モビリティ・地域コミッティのほうで事業の内容を説明しまして、承認を得た後に、適切なタイミングで関係する機関に調整を行っていくように考えております。

○安保友博議長 渡邊議員。

○渡邊竜幸議員 9ページの収入の補助金の概算事業費のところなんですけれども、これは見通しでありまして、この補助金を得られないとか、国のほうで実はなくなってしまったとかということも可能性はないことはないのかなと思うんですけども、そこら辺はどう想定されていますか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 当然、未来の話なので、例えば今年あった補助金がずっと続くというのは、ちょっとそれは分からない状況ではありますが、あくまでも今、国のほうも自動運転サービス導入事業を全国でなるべく早く、どんどん普及をさせるというような方向で動いていますので、全く補助金のメニューがなくなるというふうな形にはならないものと想定はしております。

○安保友博議長 渡邊議員。

○渡邊竜幸議員 レベル4で走る場合ですと、多分コントロールセンターの設置とか管理する人員の手配等も必要かと思うんですけども、そこら辺はどう考えていますか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 今回のこの5か年の中におきましては、一部どうしても手動運転の区間ですとか、その辺が発生する関係で、運転手はバスの中に、運転席にずっと座ったままになるかというのは今後、調整協議が必要なんですけども、基本的には車内にいるような形になりますので、この5か年において遠隔監視というのは現状考えていない状況です。

○安保友博議長 赤松議員。

○赤松祐造議員 単純な質問なんですけれども、レベル2で間にレベル3がなくてレベル4だと、ステップ踏んでジャンプとなるような。レベル3はここにはないのは何か、それが何だったかちょっと私、記憶にないんですけれども、レベル2からいきなりレベル4なんで、ちょっとその辺、どうしてそうなのか教えていただきたいと思います。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 基本的には、レベル3は運転席に運転手の方が乗った状態で基本は全部システムがやるというような状況で、ただ場合によってはシステムが最終的に介入を求めてきた場合はそれに対処するというような形なんですけど、基本的にレベル4はバスの車両に運転手がいなくて、それで中央監視室のようなところで複数台のバスを監視するというふうな形になっているので、その差があるかと思います。

○安保友博議長 赤松議員。

○赤松祐造議員 それと、先ほど中国車を買うということでしたけれども、車両本体だけの中国車じゃないと思うんですが、ソフト面だとかそういう、従来、国産でレベル2で実験してきたことを中国車の制御機能につなげなければいけないと思うんですけれども、その制御機能から全て中国車を購入するのでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 自動運転バスの車両なんですけど、車両は中国製ですが、自動運転のシステムは先進モビリティという、今、社会実証をやっている自動運転システムを担当されている事業者のほうでやる形になるので、車両自体は中国製ですけれども、自動運転システム自体は中国製ではありません。

○安保友博議長 片山議員。

○片山義久議員 先ほどバスの耐用年数は10年程度というお話がありましたが、これ令和4年登録の中古車を令和7年に購入するという事で、もう既に3年経過しているということと、8ページの下の方のバッテリーというところで耐用年数の目安が8年ということなので、購入してから5年ぐらいで耐用年数の目安になってしまいますので、そうすると1,500から2,000万円の費用がまたかかる。もしくは違う車を買って替えるみたいなことが、令和12年以降には検討しなければいけないということでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 バッテリーの耐用年数につきましては、あくまでも目安ということで、メーカーから何年というふうな形のものではないと伺っておりますので、これでぴったり終わるというのではなくて、もっと長くもつ場合もあれば、使用状況によっては短くなる場合も考えられると思います。なので、一概に8年だからすぐにもう乗れなくなるというわけではないと認識しています。

○安保友博議長 片山議員。

○片山義久議員 このバス路線はかなりの坂道がありますし、さっき言った回生による電力をつくるという話もありましたけれども、かなりバッテリーに対しては酷な状況だと思いますので、想定している年数よりもしかしたら短くなることを想定しておいたほうがいいんじゃないかなと思います。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 今のバッテリーのところなんですが、この耐用年数で示されている年数というのは、自動運転バスではなくて普通のガソリン車で走ったときの年数で示されているのか、自動運転バスとして使ったときの年数として示されているのか、どちらなのでしょう。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 通常のバスの運転における年数となっています。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 そういたしますと、全然使用するときの環境、状況が違ってきますので、あまり目安にはならないのかなというふうに思いました。

それと、中古車を購入するということですが、中古車とした理由を伺いたいと思います。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 中古車のほうが新車で買うよりもイニシャルコストを抑えることができるのが1点と、中古車といっても、伺っている情報ですと、走行距離がそんなにいいもので、新古車に近いような状況のものというふうに伺っております。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 実際のバスの車両は御覧になっているのでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 実際のバスの車両についてはまだ見てはおりません。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 それと、9ページなんですけれども、概算事業費、先ほど補助金がなくなることはないと思うというお話でしたが、補助金、今、想定している額より少なくなるということはあるのかなと思うんですが、その場合は市からの持ち出しが増えていくというふうに考えてよろしいのでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 国の交付金の内示等が想定していたものよりも低かった場合等につきましては、極力、事業計画の内容を再度精査して、なるべく事業費を抑えるような形で検討は行いますが、ただどうしても必要最小限、これだけはもうやらなくてはならないというものについては、仮に補助金で全て補えない場合においても、一部市費を投入してやる可能性はあるかと考えています。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 事業費を精査して抑えていくということになりますと、またこれ事業の遅れ

につながるというようなことにはならないのでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 その辺は、今どのくらいまで減額ができるのかどうかというのは、実際に具体的な調整をしてみないと分からない部分がありますので、基本的にはこの事業に大きな影響がないような形での見直しという形になるかと思われます。

○安保友博議長 富澤議員。

○富澤啓二議員 このBYDを選択するというのは、多分業者のほうの評価が高いかなと。今、テスラを抜いて世界ナンバーワンがBYDということは承知をしております。また、技術革新によって新しいEV電池、リン酸鉄電池も導入していることは分かりますが、ただ和光市、いわゆる自動車メーカーの本社の一部も来ているまちであります。今後、日本のバス事業者メーカーから将来、導入するという、そういう考えはありますでしょうか、それを確認したいと思います。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 今後、また新たなバスの交換時期に来た場合については、その他の日本社製ですとか、様々な選択肢がある中でもっともよいものを選んでいくような形で考えております。

○安保友博議長 渡邊議員。

○渡邊竜幸議員 この計画になりまして、利用者数とか事業運賃収入とかの見通しというのは立てているものなんですか、

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 利用者数につきましては、現在のSGリアルティ和光線が平日で大体100名から200名程度の利用があつて、土日だと80名程度というふうに向っています。途中にバス停を設けることによって地域住民が利用しやすくなれば、さらにそこにプラスアルファで利用が増えると考えておりますので、そういう意味では現状よりも利用者は多分、大幅に増えるのかなというふうには考えております。

○安保友博議長 渡邊議員。

○渡邊竜幸議員 今おっしゃいました周辺住民の利用増が見込めるという話なんです、周辺住民の利用者数の見通しは何かありますか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 周辺住民が利用した場合の想定なんです、先ほど既存で平日100名から200名というちょっと幅がある中ですが、周辺住民が利用した場合は少なくとも200人程度は平日利用されるものと考えております。また、休日については100人程度は1日当たり利用されると見込んでおります。

○安保友博議長 片山議員。

○片山義久議員 SGリアルティ和光線が当時、直行として運行した経緯として、佐川急便が

東武バスウエストに幾らかお金を出しているという話をちょっと聞いたことがあるんですけども、そちらに対してはどのようなになっていますでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 議員がおっしゃるとおり、ＳＧリアルティ和光線というのは東武バスウエストとＳＧで契約を結んで、主にそこの従業員の方の輸送のための路線となっていて、ただ一般の路線バスなので一般の人も利用できるというような状況になっています。ただ、やはり赤字路線ということで、その赤字補填分をＳＧ側のほうで補っているというふうに伺っております。

○安保友博議長 片山議員。

○片山義久議員 今回、直通ではなくて市内にも幾つかバス停ができてということになってきますと、その佐川の補助というのはなくなるというイメージなんでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 今後、バス停ができることによって運賃収入が増える形にはなるんですが、そうすると当然ＳＧの補填というのは減少する方向になると思われます。

ただ、ＳＧと東武バスウエストの主目的が就業者の輸送ということで、当然、就業者の輸送に支障がないような形でというのが大前提になるので、途中バス停に止めてもらっては困ることになると困るので、今、その途中のバス停に何とか停車してもらうような形で、その辺の運賃収入が増えるだとかのメリットを説明しながら、何とか事業者に御理解いただくような形で協議を行っているところです。

○安保友博議長 齋藤議員。

○齋藤幸子議員 大型ＥＶの自動バスは１台で運行ですよ。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 １台での運行となります。

○安保友博議長 齋藤議員。

○齋藤幸子議員 万が一故障した場合は１台で回すというお話を今、されていましたがけれども、そのときの対応とかはどのように考えていますか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 現実的に、自動運転バスを２台購入というのはなかなか厳しい状況ですので、最悪故障してしまった場合については、今まで走っている通常的大型バスで走るような形になるかと思います。

○安保友博議長 鎌田議員。

○鎌田泰春議員 先ほど新古車というか中古車を利用されるというふうなお話がありましたけれども、新車の価格がどれぐらいのものなのかということと、あと中古車との差額で３年間ロスがあると思うんですが、その分を埋められるような金額差があるものなのか、そこら辺をお伺いできればと思います。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 新車で買った場合についてですが、約1億2,000万円ぐらいというお話は伺っております。今回、中古車にすることによって、約2,300万円ぐらいイニシャルコストを抑えることができるような形となっています。

○安保友博議長 答弁漏れですね、差額で埋められるのかというところ。新車を購入するよりも、3年たったものを買うことによって2,300万円浮きますけれども、それが新車を買うよりも有利だという判断根拠になるのかどうか。

田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 明確に数字的な根拠と言われるとちょっと難しいのですが、基本的に自動運転バスが今、約9,700万円というお話をさせていただいたと思いますが、自動運転のシステムの費用が約7割で、残りの3割がバスの車両の費用というような形なので、そうするとバスの車両自体はもともと1億2,000万円なので、約5,000万円になるので、それが2,300万円ぐらい割り引かれていると考えると、それは十分費用対効果というか中古で買ったほうが良いというような形で考えております。

○安保友博議長 菅原議員。

○菅原満議員 もう一度伺いますけれども、先ほどから出ているバスの価格というのは車両本体価格プラス自動運転のセンサーだとか様々な機器を取り付けた価格というふうに理解してよろしいのか。全てを含めた価格なのか、あるいはバス本体のみの価格なのか、改めてお願いいたします。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 先ほど申し上げた9,700万円の価格には、バス車両本体と自動運転システムを搭載した形で、両方とも含まれたものとなっています。

○安保友博議長 菅原議員。

○菅原満議員 車種についても御説明いただいたんですけれども、この全体計画はどういうふうに検討されてきたのか、改めて御説明をお願いできますでしょうか、概略で結構です。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 ちょうど今年度で内閣府の未来技術社会実装事業の計画期間が終わるのに合わせまして、当市で取り組むべき来年度以降の自動運転の計画というのが、具体的なものをつくっていかねばいけないような段階に来た中で、まずは今やっている内容とこれから未来でやっていくべき内容、全てを自動運転サービス導入事業の全体計画というふうに捉えて、それを3つの段階に分けまして、フェーズ1、フェーズ2、フェーズ3としました。

今年度までの事業内容についてフェーズ1としまして、令和7年度以降の5年間ににつきましてはフェーズ2としまして、一部区間におけるレベル4の自動運転の社会実装を目標とするものとしています。さらに最終段階のフェーズ3としましては、現在の路線で自動運転レベル4の検証をさらに行った上で、全区間で自動運転がレベル4で問題なく運行できるというような

形を確立した上で、市内のほかの路線に展開をしていくというような3段階の計画となっております。

○安保友博議長 菅原議員。

○菅原満議員 一応、想定される車種について御説明いただきましたけれども、ほかには検討する車種というのはなかったんでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 まず、大型自動運転バスの導入については、現在、システムを担当されています先進モビリティのほうと相談をしまして、今後、レベル4を目指してやっていくためにどういう形でやれるのがいいかというのをいろいろ協議した中で、こちらの車両なんです、来年開催されます大阪万博で使用する車両となっています。

なので、もともとそこで自動運転レベル4で実際に走行したものが中古車として、しかも新古車レベルの走行距離しか走っていないものを購入できるということで、条件が一番いいものというふうに判断しまして、そちらの車両を買うことを計画している状況です。

○安保友博議長 菅原議員。

○菅原満議員 国内でも中型だとかそういうバスで自治体に納入している実績があるところがあると伺っています。特に電気自動車なので、バッテリーの組成だとかそういったようなものもニュース等で伝えられると、電気自動車が急に発火したとかそういったようなニュースもありますので、大型バスで運びやすいからだけではなくて、やはり環境面だとかバッテリー交換で交換後の環境負荷だとか、そういった点については検討はされたんでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 まず、環境への配慮ということでディーゼル車よりもEV車のほうがいいというのは、それは一つの判断の基準としております。また、もう一つ別の項目で、SGリアルティ和光線の外環側道部がかなりアップダウンが激しいコースとなっていて、そこで今後、SGリアルティ和光線を立ち乗りも含めて自動運転で運行するためには、ディーゼル車のブレーキですと、やはり急にきついブレーキになることが多いというふうに伺っていて、それがEVバスによりますと、簡易性ブレーキというブレーキのシステム自体が違うので、もう少し緩やかにブレーキがかかるということで、立っている方のより安全性や快適性が向上するというので、それも選択の一つとしております。

○安保友博議長 菅原議員。

○菅原満議員 先ほども申し上げましたけれども、バッテリー製造段階での様々な組成とか、最後処理した後の環境負荷とかそういった点も含めて検討していくのと、大型で1回でたくさん運べるという考え方と、中型だけれども安く抑えて2台とかで、先ほど指摘があった故障した場合でも1台は回れるというようなことだとか、導入した電気自動車が故障した場合、普通のバスといっても、新座の車庫からそのバスが来るまで時間がかかるとか、いろいろなケース分けもきちんと考えて、果たして和光市に大型が合うのか、中型ぐらいの今の循環バスで

走っているぐらいのを2台で、短い間隔で走るように設定したほうがいいのか。

実際、中型で電気自動車を導入している自治体等もあるようですので、その辺、実際運行する事業者含めて、もう少し検討していく必要があるのかなというふうに私自身は考えるんですが、いかがでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 まず、今回の路線は手動運転区間があるため、レベル4を一部実施するに当たっても運転手がバスに乗った状態になるので、そうしますと、これは東武ウエストとも協議したんですが、やはりあの路線に運転手を2人割くのは、運転手不足の問題で厳しいというようなお話をいただきまして、そうするとやはり現在の手動の大型バスで1台で運行している、あれと同様に運転手1人、車両1台というような形でないと社会実装は見込めないということが分かったので、それで大型車の導入にしたというような経緯があります。

○安保友博議長 赤松議員。

○赤松祐造議員 2点ですけれども、運行コースです。SGリアルティで、そこでUターンするんじゃないくて、朝霞の台の交差点、国道254号線を回ってくるわけですから、ちょっと無駄なような気がするんですが。今、東部の区画整理で、松ノ木島交差点が将来的に立体に、この七、八年でできかどうか分かりませんが、それが立体になれば、和光スポーツアイランドというバス停が将来つくれるかも分からないので、そういうことも考えていったほうがいいと思うんですね。

今、やっと区画整理が一応立ち上がっているんですけれども、あそこは立体。ただ、その前に外環のトンネルがベルトコンベアーがあるので、国道254号線の立体はすぐには工事できないと思いますが、一応、計画があるわけですから、このコースは仮のコースだと思うんです。それは5年先なのか7年先か分からないんですけれども。

そうなった場合は、和光スポーツアイランドのところに将来バス停をつくれば、和光スポーツアイランドもちょっと停滞ぎみで、不便なところなので、その辺の道路は。それも視野に入れて検討していただいたほうがいいと思うので、今の話はいかがですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 将来的に自動運転が確立した段階では、ほかの路線に拡大していくというのは検討すべきものかというふうに考えています。ただ、まずは今の路線でレベル4を確立させることが優先ということと、SGが要は赤字補填をしている路線なので、SGの従業員の輸送に対して支障がないのが大前提になるので、SGの御理解とあとテナントの御理解等が得られれば、将来的にはそういうふうな路線のルートの変更だとかというのは可能性はあるかとは思いますが。

○安保友博議長 赤松議員。

○赤松祐造議員 あと1点、バス停なんですけれども、地蔵橋と新倉ロータリーの間、その間のトンネルの辺りに、自動運転のバス停にするのがいいのか循環バスのでもいいのか、そこ

がちゅつと距離があるんですね、坂道ありで。そういうお年寄りの声が聞かれるので、ちゅつと検討だけはしていただきたいと思います。これは提案です。

○安保友博議長 吉田活世議員。

○吉田活世議員 先ほど利用人数について御発言がありましたけれども、今言ったようにＳＧの従業員も運んでいるということで、純粹に和光市民の利用人数、平日と休日、何人になっているのか教えていただけますか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 そちらについては、申し訳ないですか、把握はしておりません。

○安保友博議長 吉田活世議員。

○吉田活世議員 把握の必要性に関してはどのように感じていらっしゃいますか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 現在は、和光市駅北口を出てＳＧリアルティの直行便なので、おおむね就業者の方が利用されているというふうには認識していますが、今後、バス停を６か所設置することによって地域住民が多く利用されるようになるので、利用者については東武バスウエストのほうから情報はいただきたいと思いますが、市民か従業員かという判別というのはなかなか難しいかと考えています。

○安保友博議長 吉田活世議員。

○吉田活世議員 和光市の人口は微増しているとお聞きしておりますが、日本全体的に見て少子高齢化が進んで、今、真っただ中だと思うんですね。この地域というのは、人数として今後、微増なのか、それとも減少していくのか、どのような傾向を持っているのか教えてください。

○安保友博議長 国全体の話ですか。

吉田活世議員。

○吉田活世議員 国ではなく、この地域が。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 申し訳ないですが、その情報については把握しておりません。

○安保友博議長 吉田活世議員。

○吉田活世議員 では、今後使用する可能性がある市民の方たちにも要望など出していただく必要があるのではないかなと思いますが、説明会も含めて、今までとそしてこれから、どのようにやっていかれるのかお聞きしてもよろしいですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 今、こちらの外環側道のルートのところですが、市内循環バスの赤池コースが通っていきまして、そちらの利用者で地蔵橋のバス停を利用する利用者というのは数が多い形になっていますので、その方が、例えば自治体循環バスの時間じゃなくて、こっちの路線バスのほうが時間が合う人だとかは当然出てくる可能性はあると思うので、そういう意味では利用者の需要としてはある地域なのかなというふうには考えております。

○安保友博議長 吉田活世議員。

○吉田活世議員 ただいま2車線にして走行させているわけですが、これから全市に自動運転を走らせていくということを考えると、和光市の全ての地域を2車線にするというお考えなんですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 その点はちょっと現実的に難しいというふうに認識しております。まずは、こちらの外環側道部のところでバス専用通行帯を有効に使って実証等積み重ねて、それで自動運転の技術的なレベルを上げていって、最終的には一般車と混在区間においても問題なく走行できるような形にした上で市内に展開していくような形になるものと考えております。

○安保友博議長 吉田活世議員。

○吉田活世議員 一般のドライバーと混在して走るとなりますと、レベル4だと対応ができませんか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 現時点においてはまだその辺がどういう状況で対応可能かというのは分からない部分がありますが、当市の場合はバス専用車線を整備しているので、少なくともいきなり一般車の混在部分でレベル4という形にはならないかと思いますので、まずは一部区間、その車線を整備したところから始めていくものと考えていますので、最終的に将来的には当然一般車と混在しながらレベル4の車両が走る形になるものと想定しております。

○安保友博議長 吉田活世議員。

○吉田活世議員 確認いたしますが、そうしますと今の市の考えではレベル5は必要ないと。レベル4で様々な技術の革新を待って、一般車と混在で走る想定をされているということですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 まず、今回の自動運転バスの運行が路線バスの決められたルートを通る運行になりますので、そうしますと、決められたルートを走るものに対しての上限のレベルというのは、レベル4があればそこが到達点というふうな形で事業者のほうからは聞いておりますので、これが例えばタクシーだとか一般車だとか、どこをどうやって走るか全く決まっていないものになりますとレベル5が必要になるというふうに伺っています。

○安保友博議長 吉田活世議員。

○吉田活世議員 確認なのですが、そうしますと事業者はA地点からB地点に走るというふうに設定さえすれば、一般車と混在でレベル4で走行することが可能だという御説明が来たという理解でいいですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 あくまでもルートが完全に決まったものでないといけないので、A地点とB地点の起点、終点だけでは途中様々な経路が出てしまうので、基本的には決め

られたルートを通るという場合について、その到達点はレベル4というふうに伺っています。

○安保友博議長 吉田活世議員。

○吉田活世議員 そうしますと限定された環境下でということなので、専用レーンで走るのにレベル4が必要だと。でも、一般車と混在だともう一つレベルを上げなければいけないんじゃないかというふうに、今の御説明を聞いていると私はそう考えてしまうんですが、そこら辺はどうなんですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 基本的にはルートが決まっていればいいという形なので、車線が専用車線でなければいけないという形ではないので、一般車と混在部分でも、例えばバス専用車線がなくて一般車との混在部分をずっと回るバス路線があって、そこを自動運転にするという最高到達点はレベル4になると伺っています。

○安保友博議長 吉田活世議員。

○吉田活世議員 御説明は分かりましたけれども、ちょっと矛盾点があるような気がしますので、今一度、いつから拡幅なしに走行ができるのか、見通しはやはり先進モビリティのほうにも確認していただきたいと思います。これは要望です。

○安保友博議長 伊藤議員。

○伊藤妙子議員 7ページの一番下のところ、車線整備がまずは令和7年度業務委託でバス専用通行帯の道路設計、そしてその後、バス専用車線の整備が行われていくということですが、これは9ページにある支出のイニシャルコストの中に全てこの整備が入っているというふうに考えればよろしいのでしょうか。そして、その整備内容については、1期、2期区間と同じように工事が行われていくような予測でよろしいのでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 まず、最初の車線整備がイニシャルコストに含まれているかという御質問ですが、これはそのとおりでございます。

あと、車線整備の方法につきましては、まず優先的に新倉北地域センターから地蔵橋の間の区間、内回りの区間を優先的にいきまして、その後、新倉氷川神社入口よりも北側の松ノ木の交差点に向かっていく部分についても段階的に行うような形で計画しています。

工事の内容につきましては、今までと同様に車線整備を行うものとなっています。

○安保友博議長 伊藤議員。

○伊藤妙子議員 ありがとうございます。

あと1点、これはこの計画と別かもしれないんですけれども、4ページとかにある新倉ロータリーのところからの点々と和光市駅北口に向かっている部分で、新倉ロータリーのところ、今、草がすごく生えていたところを、外環の上の空間というか舗装されただけの状態になっているところがあるんですけれども、あそこはどういう感じになっていくイメージでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 新倉ロータリーのもともと雑草が結構生えてしまっていた部分は、朝霞県土整備事務所のほうで、やはり草が生えていると視界が悪くて、通行上、危険が生じるということで、そちらをアスファルト舗装にしてもらうことで視界が保たれて、安全性の向上を図ったものとなっています。

○安保友博議長 松永議員。

○松永靖恵議員 今現在走っている循環バスというのは市が購入しているバスなんですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 現在走っている循環バスにつきましては、東武バスウエストのほうで購入しているものになります。

○安保友博議長 松永議員。

○松永靖恵議員 分かりました。

今現在、東武バスウエストが購入しているバスなのに、今回、自動運転バスは市が購入するその意味というか意図を教えてください。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 まず、自動運転バスはやはりどうしても高額になりますので、コロナ禍で結構、経営状況も厳しいバス事業者に対して自動運転バスを買ってもらうというのはなかなか今、現実的には難しいような状況でして、そのため市のほうで国や県の補助金を活用して、何とかその辺をまず支援をして、最終的には市から手が離れて、バス事業者で全てを回してもらうというのが目指すところにはなっています。

○安保友博議長 松永議員。

○松永靖恵議員 ということは、最終的には市が購入したバスを東武バスに寄附するということなんでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 まだ市が購入したバスを寄附するかどうかということについては、バス事業者との協議を行っていないので、今後、バスの取扱いについては協議が必要になるものと考えています。

○安保友博議長 松永議員。

○松永靖恵議員 もう1点、今回、補助金というお話がありましたが、その中で車両が中国製だと。外国製のバスなんですけれども、それでも国は問題なく補助金を出すというようなお話はされているんでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 基本的に車両購入に当たって日本製か外国製かという制限はない形となっています。

○安保友博議長 松永議員。

○松永靖恵議員 今後、導入する予定車両の中には、写真の中では車椅子対応ができるのかど

うかよく分からなかったなので、その確認をお願いいたします。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 車両の椅子なのですが、跳ね上げ席が8席あるので、そちらを跳ね上げることによって車椅子の方も御利用できるものと想定しております。

○安保友博議長 松永議員。

○松永靖恵議員 いずれレベル4になったとしても、先ほどの説明では車内に運転手がいるということなので、車椅子の方が乗られるにしても、その手助けというかは運転手がするという認識でよろしいでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 車椅子の方が利用されるときにはスロープですとか車椅子を押したりするということは運転手がする形になるかと思います。

○安保友博議長 松永議員。

○松永靖恵議員 分かりました。

先ほどから運転手不足というようなお話をされていましたが、そういう方の支援をしていくためにとか、万が一のめに運転手が車内にいるということなんです、運転手不足というのはどうしようもなく改善はできないのでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 当然、車内に運転手が乗っているという状況であれば、運転手不足の問題というのは、まだその時点では解決はしない形になります。将来的に完全に運転手がバスに乗らない状況で、それで複数のバスを中央監視のところで少ない人数で見られるというような状況になった時点で、運転手不足に効果が出ると考えています。

○安保友博議長 松永議員。

○松永靖恵議員 では、コントロールセンターのほうで運行を管理して、運転手がいずれ乗っていない状態であると、そういう配慮が必要な方が乗る場合は乗っている方で支援する、または支援する方が乗っていない場合はどのように考えていらっしゃるのでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 その辺の乗客に対するケアという面では今後の課題というふうに考えております。今の時点で具体的にどういうふうに対応するというものはまだありませんので、今後、その事業者と協議等重ねていった中で、本当に運転手が乗らないような状況が生じる際には、その辺の対応をどうするかというのも当然検討しなくてはいけないものと考えています。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 今の車椅子の方、または配慮が必要な方の乗車・降車のときにはどうするんですかという質問は一般質問で数年前から行っております。そのときも同じような御答弁をいただいておりますので、いずれレベル4を目指していくというのであれば、こちらの協議もしっかりしていただいて、福祉との連携というのを掲げてこの事業は進められておると認識して

おりますので、福祉としっかり連携をしていただけるような事業内容にしていきたいということで1点お願いしたいと思います。

それから、先ほど行く行くはランニングコストについても事業者のほうで賄っていただけるようにしていくんだというお話でしたが、その旨は事業者のほうには伝えてあるんでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 将来的に、民間事業者なので当然収益が上がらなくなかなか難しいんですが、運賃収入等により収益が上がって、また自動運転バスのその辺の費用とかも低減していった中では、最終的には路線バスの事業者で自動運転バスを運用していただくということはお話してあります。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 では、事業者のほうはそれはしっかりと御理解いただいて、行く行くはそうしていただけるということでよろしいんでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 その辺については、具体的にそういうような状況が見込めた段階において、事業者と協議をしていく形で考えております。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 ということは、今後、協議ということになるんでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 そのとおりでございます。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 それと、先ほど購入する車両と自動運転システム合わせて9,700万円というお話だったので、この車両だけですと費用はどのくらいかかるんでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 車両本体のみですと、約2,800万円となります。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 先ほど伺ったかもしれないんですが、新車ですと全体で1億2,000万円。それと、たしか数字を言っていたと思うんですが、新車の車両のみだけだと幾らになるんでしょうか。

○安保友博議長 そこはまだ出ていないですね。

田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 約5,000万円になります。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 それで、先ほどの市民の利用者について把握されてないということの後に、地蔵橋の停留所を使う方は多いと聞いているというお話でしたが、実際に平日、それから土日に分けますと、何人ぐらいの方が御利用になっているんでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 地蔵橋のバス停単独での利用者人数というのはちょっと分からないんですが、そこを通る赤池線の全体の利用者数は分かりますので、後ほどお調べして回答させていただきます。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 今、和光北インター東部のほうでは起工式も終わりました、これから区画整理が始まり、そして人口増が見込まれているわけですね。4,000人くらいは増をしていくのではないかと、移動の手段が必要な方が増えるのではないかと推測されるわけですが、この1台で増加に対応するという考えで行っていくんでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 現時点では基本的には1台というふうに考えております。ただ、今後、例えば運転手不足が少し改善したりですとか、事業者側で、例えばその路線に2人以上割けるというようなお話があったり、もしくは利用者数がいつもバスがいっぱいになってしまって、便数を増やしてほしいというような要望があった際には、また検討をするような形になるかと思われます。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 この事業は最初からそうなんですけれども、市民のニーズとか市内のそういった状況に合わせてこの事業を進めるという形ではない事業なんですね。事業ありきで、中の状況が変わったときには後ほど協議、後ほど協議ということになっているんですが、ここには市民の税金も投入されておりますし、できればそういった市の大きく変化をすると分かっている状況については、対応が優先という形で事業者のほうとも交渉していただきたいですし、事業を進める方向性、姿勢としては市民の皆さんのニーズや市内の状況、こちらをまず第一に見て、そこからどういったものをつくるかということを考えていただきたいと思いますので、これは要望です。お願いします。

○安保友博議長 渡邊議員。

○渡邊竜幸議員 お願いなんです、資料9ページの概算事業費のイニシャルコスト、ランニングコストのもう少し細かく算出した額というのを頂けないものなんでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 こちらの各内訳につきましては、すみません、まだちょっと未来技術地域実装協議会、あとレベル4モビリティ・地域コミッティで協議、承認を受ける前のものになりますので、内容を確認した上でお示しできればと思います。

主なものとして、イニシャルコストとしては、車両購入費ですとか、車線の整備費、あとランニングコストとしましては、自動運転バスの運転手の労務費ですとか、あとはシステムの更新、システムのメンテナンスや更新関係、そういうものがランニングコストには入っています。

○安保友博議長 渡邊議員。

○渡邊竜幸議員　じゃ、その会議はいつぐらいに終わって、いつ示されるものなんですか。

○安保友博議長　田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長　まだ日程については今後の調整になるんですが、一応、今、予定では1月中の開催を見込んでおります。あと、先ほどの市内循環バスのコースの人数ですが、赤池コースにつきましては、令和6年度の4月から10月までの乗車人数になるんですが、3万4,497人となっております。

○安保友博議長　小嶋議員。

○小嶋智子議員　これ、半年の延べ人数なのかなと思ったんですが、私が伺いたいのは、先ほど示されてましたよね。平日だと何名、休日だと何名を見込んでいますという形でした。このコース、平日と休日で1日何人の御利用、平均数ですね。御利用になっているのか伺いたかったんですが。

○安保友博議長　休憩します。（午前11時34分　休憩）

再開します。（午後　1時15分　再開）

ここで欠席届の提出がありましたので、御報告いたします。

片山議員におかれまして、午後の時間は家族の看護のため欠席をしたいということで欠席届が提出されておりますので、御報告いたします。

それでは、引き続きまして質疑のある方、挙手願います。

齋藤議員。

○齋藤幸子議員　6ページの③にSGリアルティ和光線全てのダイヤを自動運転バスに代替すると書いてあるんですけども、今のダイヤをそのまま使っていくということだと思うんですが、これから乗客を増やすということは、バス停を何か所に増やすということで、そうすると利用者が多くなる。現状でも、今、御近所の方とかはこのバスを利用されておまして、ダイヤの変更とかを希望したいとか、いろいろそういった声を聞いていたんですけども、今後そうするとダイヤの変更とかを考える検討はあるのか。1時間に1本出ているとしたいんですけども、ない時間帯もあったりするもので、そこら辺の検討とかはどのような流れになっていくのかお聞きしたいと思います。

○安保友博議長　田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長　SGリアルティの和光線の途中にバス停ができた場合は、当然ですが、ダイヤも大幅な変更はないかと思うんですが、ただ途中に止まる時間の関係で時間が増えますので、ダイヤの修正は必要になってくるものと考えています。

あと、近隣住民などダイヤの見直しの要望につきましては、まず基本的にベースとなってくるのが、この路線がSGリアルティ和光の従業員の方の輸送に支障があってはならないという大前提があるので、SGのほうで御納得いただけるような内容であれば、その範囲の中で要望については承ることはできるかと思うんですが、基本的に輸送に対してそのダイヤではちょっと厳しいというようなSGの見解が出ますと、なかなか要望どおりにはいかないものというふ

うに考えています。

○安保友博議長 齋藤議員。

○齋藤幸子議員 そうなると、ＳＧリアルティに勤めている従業員の方が優先というのがまず一つになるということになりますか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 議員のおっしゃるとおりでございます。

○安保友博議長 齋藤議員。

○齋藤幸子議員 ＳＧリアルティの会社の従業員の時間帯、サイクル。夜勤とか結構24時間ですよね、お勤めされている人は。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 ＳＧリアルティにつきましては、基本的にバスのダイヤが昼間というか朝から夕方までの時間帯で輸送を行っていますので、24時間という形で移動が必要ということではないというふうに認識しています。

○安保友博議長 菅原議員。

○菅原満議員 前回、説明を受けた総合振興計画実施計画で事業費が示されているんですけども、そちらと今回、配付された9ページの概算事業費、この違いというか、これは実計の数字とどういうふうに違うのかお示いただけますでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 まず、大きく変わった点としまして、令和8年度にレベル4に向けた車両の認証を行う関係がありまして、そちらの費用が令和8年度はちょっと大きく加わっている部分がございます。あと、その他の年度につきましては、基本的には関係機関ですとか事業者とのいろいろな協議の中で精査を行っていった中で、金額が一部変わっている部分があります。

○安保友博議長 赤松議員。

○赤松祐造議員 運賃、料金のことですけれども、今も循環バスがないときには一部の人は使って、ＳＧ、終点まで行って、歩いて使っているんですけども、自動運転になったときに、一緒に途中までは循環バスが走っていますよね。循環バスは高齢者は100円なんですけれども、今は東武の料金で180円だったと思うんです。自動運転になった場合の料金、市民が循環バスじゃなくてこっちになったときは料金はそっちの料金。例えば地藏橋で降りた場合、どちらでも降りられるわけですよね。料金はまだこれから考えるんでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 料金につきましては、基本的にＳＧリアルティ和光線は路線バスなので、今現在、片道200円となっていますので、それに合わせた形になります。

○安保友博議長 赤松議員。

○赤松祐造議員 そうなると、地藏橋で降りる方は、よっぽどバスがなければそちらに乗るで

しょうけれども、循環バスを使わないような形、100円ですかなると思うんですけども、その辺もやはり視野に入れて考えてもらえたらと思います。特に返事は要らないです。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 休憩に入る前に伺いたかった利用者数についてはどうなんですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 市内循環バスの赤池コースの利用者数につきましては、10月の平均値になるんですが、平日が1日当たり181人、休日が1日当たり126人となっております。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 先ほどの御説明の中で、車両が大阪万博で使用した後に来るというようなお話だったんですけども、そうなんですか。和光市で購入する予定のものは一度、大阪万博で走るんですか。それとも別なバス、その車両が走るという意味だったのかちょっと分からなかったんですが。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 実際に市が購入を予定しているバスは大阪万博で走行を行ったものを購入する形となっています。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 もともとの走行距離は非常に少なくて新古車のようなものだという御説明でした。現在の走行距離はどのくらいなのか伺います。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 先進モビリティのほうから伺っている話ですが、納車時のおよそのキロ数ですが、約2万kmと伺っております。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 その2万kmから、今度、大阪万博で走るということですよ。そうすると、どのくらいの走行距離になる見通しなんですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 先ほどの2万kmの距離ですが、市に納車されるときにおおよそ2万kmの走行距離になっているというふうに伺っています。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 一度、大阪万博で使うということは、それは大阪万博の実行するところで一度そのバスを買い取って、そこから和光市がバスを買い取る形になるんですか。どこから和光市はバスを買い取ることになるんでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 和光市が買い取る相手先というのは先進モビリティになります。

○安保友博議長 小嶋議員。

○小嶋智子議員 確認なんですけど、先進モビリティが大阪万博に貸し出すのかどうか分かりま

せんけれども、戻ってきたバスを和光市が買うということで、それに対する補助金は先ほど出るというお話ですが、それは間違いなく補助金を使って購入することができるということでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 議員のおっしゃるとおりです。

○安保友博議長 休憩します。（午後 1時27分 休憩）

再開します。（午後 1時28分 再開）

吉田活世議員。

○吉田活世議員 万博のほうで使用するということで、その購入のことについてなんですけれども、まず中国の会社から先進モビリティがバスを買い、その中に先進モビリティが研究した装備が加わると。それで、その状態で走って、こちらに売られるときは、バスの本体の代金と先進モビリティの技術が入った状態であるので、バスの価値にはそれはどのように影響してくるんですか。

○安保友博議長 休憩します。（午後 1時30分 休憩）

再開します。（午後 1時31分 再開）

田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 車両の購入の関係で、9,700万円のうち基本的には自動運転のシステム部分についてはそのまま、車両本体部分が要は中古になるので、その分が約2,800万円割り引かれたような形となります。

○安保友博議長 吉田活世議員

○吉田活世議員 相殺されている技術部分になる9,000万円だと思うんですけれども、そちらの値付けが妥当であるかというのはどのように確認を取られているんですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 基本的には先進モビリティのほうに費用の内訳というんですか、そういうものを見積りで示していただいて、それで判断しているような形となります。

○安保友博議長 吉田活世議員。

○吉田活世議員 そちらのほうを、やはりいつか機会を設けて公表していただかないと、言い値ということに私には聞こえるんですけれども、向こうの言い値でつけているということなんですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 先ほど言い値というお話が出ましたが、基本的に自動運転バスというのがなかなか比較が難しい状況で、例えば今までやってきた先進モビリティがやった車両の値段と、別のところで仮に車両があったとしても、今まで実装協議会の中でずっと蓄積してきたものとかもありますので、安易にほかのほうの値段が安いからそっちに乗り換えるというのはなかなか難しいような状況ではあります。

○安保友博議長 吉田活世議員

○吉田活世議員 市のほうで毎年4,000万円ほど先進モビリティの研究にお金を出していたと思うんですけども、よろしいですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 今まで予算で計上していたのは、当然、先進モビリティがそういう研究とかをやる部分も含まれてはいるんですが、基本的には当市において1期社会実証ですとか1期社会実装を行うために必要なものとして計上をしているものとなります。

正しくは、リース費用というふうに考えていただければよろしいかと思います。

○安保友博議長 休憩します。（午後 1時36分 休憩）

再開します。（午後 1時39分 再開）

松永議員。

○松永靖恵議員 確認なんですけど、自動運転バスを導入して、車検なりメンテナンスというのは9ページにあるランニングコストの中に全部含まれているということなんですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 議員のおっしゃるとおりです。

○安保友博議長 松永議員。

○松永靖恵議員 今後、レベル2からレベル4、その後、運転手なしでというようなお話でしたが、事故の責任の所在というところまでは協議はされているのでしょうか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 事故の責任の所在につきましては、基本的には自動運転レベル2、今現在、社会実証をやっているレベル2までは、基本的には運転手の責任になってきます。レベル3以上のレベル4とかになりますと、基本的にはシステムが全部賄うという原則なので、基本的にはシステムのほうの責任になってくる形となります。

○安保友博議長 松永議員。

○松永靖恵議員 レベル2だと運転手、レベル4になってもハンドルは持たないけれどもう運転手が車内に座っているという形ですけども、その場合でもシステム側の責任になるということなんですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 議員のおっしゃるとおりです。

○安保友博議長 松永議員。

○松永靖恵議員 分かりました。

では、今後、時刻表というのをまた作成されると思うんですが、時刻表に関しては自動運転バス、東武バスウエストに時刻表を依頼するのか、それとも市で時刻表を作成されるのか、その点お伺いします。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 時刻表につきましては東武バスウエストのほうで作成する形となります。

○安保友博議長 休憩します。（午後 1時43分 休憩）
再開します。（午後 1時45分 再開）

松永議員。

○松永靖恵議員 令和7年度中にバスを購入されることなんですが、これまでの答弁の中で検討していくとか協議していくというような御答弁ばかりでしたが、これって、実際に購入する前にはしっかりと検討事項とかは確定できる予定なんですか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 この後、先ほど申し上げた1月に開催を予定しています未来技術地域実装協議会及びレベル4モビリティ・地域コミッティにおいて、この計画について承認をいただいて進めてまいりますので、そのときには当然バス購入に当たっても事業者とも並行して協議を進めていきますので、最終的に買う段階については条件が整った状況で購入する形になると考えています。

○安保友博議長 齋藤議員。

○齋藤幸子議員 もしそうなって、大型バスを購入するとなると試乗会というのも予定していますか。

○安保友博議長 田中公共交通政策室長。

○田中公共交通政策室長 令和7年度に大型EVバスによる自動運転レベル2での社会実証を行う予定としております。

○安保友博議長 ほかにありませんか。

〔「なし」という声あり〕

なければ、以上で自動運転サービス導入事業に関する令和7年度以降の事業計画についてを閉じさせていただきます。

以上で本日の案件は全て終了しました。

その他、何かある方はいらっしゃいますか。

〔「なし」という声あり〕

なければ、字句及び公開資料については、議長に一任願います。

以上で全員協議会を終了します。

お疲れさまでした。

午後 1時47分 閉会

博 友 保 安 長 議

子 智 嶋 小 長 副 議