

平成22年第1回東大和市議会建設環境委員会記録

平成22年3月16日（火曜日）

出席委員（7名）

委員長	中村庄一郎君	副委員長	蜂須賀千雅君
委員	吉野孝君	委員	関野杜成君
委員	押本修君	委員	長瀬りつ君
委員	尾崎信夫君		

欠席委員（なし）

委員外議員（4名）

議長	粕谷洋右君	4番	粕谷久美子君
19番	御殿谷一彦君	22番	二宮由子君

議会事務局職員（4名）

事務局長	石川和男君	事務局次長	桜井輝幸君
議事係長	小島裕治君	主事	指田弘安君

出席説明員（3名）

副市長	小飯塚謙一君	建設環境部長	並木俊則君
都市計画課長	内藤峰雄君		

会議に付した案件

- (1) 22第3号陳情 ちょこバス路線復活に関する陳情
- (2) 特定事件調査
行政視察について

午前 9時37分 開議

○委員長（中村庄一郎君） ただいまから平成22年第1回東大和市議会建設環境委員会を開会いたします。

○委員長（中村庄一郎君） 初めに、22第3号陳情 ちょこバス路線復活に関する陳情、本件を議題に供します。

朗読いたさせます。

○議会事務局次長（桜井輝幸君） 朗読いたします。

22第3号陳情 ちょこバス路線復活に関する陳情

○委員長（中村庄一郎君） 朗読が終わりました。

質疑を行います。

○委員（吉野 孝君） まず、昨年も同じような陳情が出たわけですけども、それ以降乗車人員の状況だとか、それから12月補正で行ったちょこバスに対するバス会社への補助というか、それはやはり増額しなきゃならぬという状況がありました。そんな状況も含めて、状況を報告していただきたいと思います。

○都市計画課長（内藤峰雄君） 初めに、利用の状況について報告をさせていただきます。

ルートの見直しから半年間につきましては、1日の平均が371人という利用でございます。その変更前1年間、2008年9月から2009年8月につきましては、平均が525名という状況でございました。

それから12月補正ということでしたが、3月補正でございますので、その内容につきましては、今議会の初日に審議いただいた内容でございますけれども、利用状況、このように30%近くの減になっているというようなことや、燃料費の高騰等から市が当初予算で見込みましたバス事業者に対する補助金に不足が見込まれるため、増額したという内容でございます。

以上でございます。

○委員（尾崎信夫君） 3月補正の中身でちょっと確認したいんですけども、いわゆるルートが減った、それで当初予算より状況が変わってルートが減ったことで、ちょこバスに対するバス会社に払うお金がふえたとか、現実にこの525名から371名に減ったことにより、運賃収入が減ったことなのかどうか。ちょっとこれ具体的に運賃収入、単純にこれ出せるのかどうか、どの程度の減少を見たのか、その辺の中身、いわゆる350万円ほどの補正予算の中身の影響が、どういう影響で、こういうものを払わなきゃならなくなったのかということ、ちょっと確認したいんですが。

○建設環境部長（並木俊則君） まず便数ですが、昨年の8月までは内回り、外回りとも16便ずつで合計で1日32便運行してございました。昨年の9月以降、見直し後の拡大ルートによりまして、内回り、外回りとも3便ずつ便数が減りまして、合計6便減ったということで、現在は1日26便運行をしている状況でございまして、先ほど運行事業者に対する補助金の3月補正の増の部分、やはり便数が6便減ったことによります当然のごとく運賃収入の減と、先ほど課長のほうで申し上げました燃料費の単価の高騰部分の歳出のほうでの要因、そのようなことによりまして、3月補正で増額をお願いしたというような両方の理由になるかなというふうに考えております。

以上でございます。

○委員（尾崎信夫君） できれば、この辺ちょっと数字で明らかにしておく必要があるんだと思うんですね。便数が減ったことによって人数が減ったんだと思いますよ。それが言えるので、1日525名ということは、こ

れ1日バスを使った人が525名ですよね。当初は32便だったわけですから、1便何人乗っていたのか。それが便数6便減ったことによって、何人の減少、それから運賃収入が減ったのかということが出てくるんだろうと思いますけれども、これらのことと燃料費が上がったと言うのであれば、その燃料費がどの程度上がったのかということ、しっかり出していただかないといけないのではないかなと思うんですね。1日1便約16名乗っているわけですから、50名近くぐらい減っているということなんですけど、実際には371名まで減ってしまっているというところ、これはその影響が350万円の中に出てきているかどうか。これしっかり市としても、ここを分析をすることが大事だと思うんですけど、どうなんでしょうか。単純に人数計算やったり、そういうことによって出てくるんだと思うんですけど、ちょっとその辺の具体的な問題点をこれをやっておかなければいけないんだと思うんですよ。要するに、前ルートが525名1日に乗っていたものが、371名までに落ちてしまった、ここの原因をしっかりと調べないことには、今後のちょこバスの運行に当たって、廃止もなりかねないことになっていくんだと思うんですよ。要するに赤字がふえるわけですから、そのことを考えたときにはどうするのか、この辺ちゃんと分析しないと私はいけないんだと思うんですけど、この点の分析はどうされているのかということなんです。

○都市計画課長（内藤峰雄君） 今回の見直しに伴いまして、朝晩ルートと昼間のルートを設定いたしました。その時間帯別に少し検証をさせていただきますので、その報告をさせていただきます。

初めに、朝晩ルートの朝の時間帯の利用状況でございますが、変更前の1便当たりの乗客数というのが12.7人でございました。それが変更後は、昨年の9月から半年間ですが、平均で10.7人に減っております。それに対しまして、昼間の時間帯でございますが、変更前は20.2人の平均の利用がございました。変更後は20.0人とほとんど変わってございません。これにつきましては、ルートが長くなつてはおりますけれども、利用者は変わっていないという状況が把握できております。ここの昼間の時間帯が内回り、外回り3便ずつ減ってしまつて6便減っています。その20人を掛けると、ここだけで120人という数字が出てきます。なおかつ、朝2人減っているという朝晩ルートですね、この時間帯で2人ほど減っておりまして、これが内回り、外回り合わせて16便ございますので、その数字を掛けていきますと、減った分ぐらいの数字なるということで、利用者の減が一番大きく見込まれるというところでございます。状況として、補正で見積もった額の大きな要因といったところは、この利用者の減というところでございます。

以上でございます。

○委員（尾崎信夫君） ということは、昼間の便がこれほど乗っていたのに、実態として昼間の便を減らしてしまつたことが、こういう結果になっているということですね。ということは、あと3便昼間のルートをふやせば人数的には同じ人数に近い数字になるということでよろしいのでしょうか。ということは、朝晩ルートよりは昼間のルートをもっと拡大することが大事になるということになりかねないんですが、この点どう認識されているんですか。

○建設環境部長（並木俊則君） 今の数字をもとにすると、簡単に言いますと、そういうふうな尾崎委員がおっしゃったような図式にはなるかなというふうには思いますが、現状をちょっと説明させていただきますと、9月以降、この見直し拡大ルートにした中では、条件設定が現在市所有のバスが3台という条件の中で、引き続き運行するという中でルートの拡大ということでございましたので、現在今も当然2台が動いているわけですけど、この便数をふやすというのは現状の条件の中では無理でございます。今の市所有の3台のバスを有効利用した中での最大限の活用ということで今のダイヤを組んでございますので、現時点での試算としては昼間の

便数をふやせば利用客が多くなるかなというのは、図式としては私どもも考えてはございますが、現行の中では私どもの今の運行体制からいくと限界の部分がございますので、図式としては私どもも理解をしているところです。

以上でございます。

○委員（尾崎信夫君） 現行では無理なんで、十分それは認識しているんですが、ただ今のルートというのは、要するに朝晩ルートは約40分で上北台から上北台へ戻る。昼間のルートは1時間20分で行くんですかね、時間はちょっと私は正確に調べてないんでわからないんですが、1時間20分程度、1時間程度かかって上北台に行くというルートで、要するにこのちょこバスの当初の計画した段階でも、調査では1時間以内にバスを走らせることが一番効率がいい、特に30分以内で走らせたほうが、このバスを運行するに当たって収益率がいいんですということが、当初のこの導入前では言われていたわけです。それが、時間が40分が60分になったのに人数が変わらないということは、それだけ昼間のルートの利用者が多い、またちょこバスを利用したい人が多いという結果になるんだと私は思うわけです。ここが、やはり市当局はしっかりこの辺を考えながら、今後どうするのかということを中心にしていかなきゃいけないんだと思っているんです。その点について、しっかり認識を持つ必要があるんじゃないかということをおっしゃっていますので。

それからもう一方、ちょこバス今現在台数をふやすことはできない。ふやすことはできない中で、じゃあどういう方法があるかと言えば、ある意味では西武バスに天然ガスでなくてもいいわけですから、同系統のバスを例えばふやすことができるかどうかということは考えられないのか。いわゆる、市が所有するということをお考えたときにはなかなか大変だというのは理解できますけども、そういうことも視野に入れて検討することも大事なんじゃないかと思うわけですけど、その点はどうでしょうか。

○建設環境部長（並木俊則君） 今尾崎委員おっしゃいますように、私どもも昨年9月から今の見直し拡大ルートにしまして、2月末まででちょうど半年ということで、7カ月目に入ったところでございまして、さきに申し上げますと、どうしてもこういうようなコミュニティバスの動線、ルートが定着するまでには地域によっても当然違いますが、おおむね2年とか3年というふうには言われています。私ども、半年たった中でいろいろなデータを集め、また今後もいろんな調査等もした中で、いろんなまたそれぞれの項目が上がってくると思います。今はそういった段階かなというふうな中で、今2点の部分でございますが、当然昼間ルートの便数等も考えていかなきゃいけない要因かなというふうにも思いますし、また台数のことについても、今後の課題というふうなことになると思いますが、市所有のバスで運行するのか、あるいは運行事業者のほうにお願いする部分があるのか、これも今後の課題ということで、今後そういったこともいろいろな角度から考えて、次の運行に際しての一つの課題ということの認識は当然持っております。

以上でございます。

○委員（尾崎信夫君） それから、先ほど定着と言うんですけども、これルートが大きく変わったんなら、それは定着という必要があるでしょう。しかし、このちょこバスルート、ほぼ湖畔地域は変わらずに走っているという条件の中で、一部拡大したということですから、私はそんなに変わらないと思います。だから、できれば利用場所、例えばバス停における利用者というものの調査というものは必要なんだと思うんです。できればそういう調査を、毎回、毎回人は乗るわけですから、何かうまい方法でこのバス停が一番利用率が高いのか、どこが一番低いのか、こういうところはしっかり今後のちょこバスを運行させるには、私は大いに役立つデータになるんだと思うんですよね。今はそういうデータはとってないわけですから、できればそういうところ

ろをとりながら、今後のことに向けていく必要があるんで、ぜひこの辺は行っていただきたいと思うんです。

それからもう一方、これ今まで走ったばかりなんですけども、今後どうするかということになるわけですけど、まだそこはいつごろというのは決まってないですね。

○建設環境部長（並木俊則君） 先ほども申し上げましたが、6カ月たった中でいろいろな市民の方からの御意見、御要望等をお聞きしております。これについては、電話、あるいはメール、手紙等いただいています、その都度お答えはしております。そのような中で、毎日そういう意見をお受けしているわけじゃないんですが、私ども市のほうに直接来る部分、あるいはバス運行会社のほうに来る部分、そういったものも当然のごとく私どもその情報提供を受けていますので、そういったことと、また今尾崎委員おっしゃったように、まだ実施時期は決まっておりませんが、今後乗客の人数等も含めた中での調査等、当然実施していかないと、それなりの数字は私どもつかめませんので、そういった調査関係も行っていく予定としておりますので、そういったことを踏まえまして、いろんな課題を把握した中で次の施策として、どういうふうな形になるかというのを、今後少しずつデータ、あるいはいろんな御意見をもとに考えていって、次の段階へ進むというふうな、時期としてはまだそこまでは検討はしてございません。

以上でございます。

○委員（関野杜成君） ちょっと尾崎さんが大分質問したので、私が質問するところと思ったんですが、ちょっとその前に尾崎さんの質問の中で、各バス停の利用者だったり——今回芝中ですけど、西武バスのほうにちょこバスではなくバスの路線をというような先ほど質問が出ましたけど、これたしか数年前の一般質問でもそうですし、ちょこバス検討委員会でもそうですけど、これはしっかりと調査しないとだめですよというような提言のもと、今後検討してやりますというのが、前回という言い方も変ですけど、大分前にされていたはずなんですけど、それは今の答弁を聞くとされてないというふうな認識でよろしいかどうか。まず、ちょっとそこをお聞かせください。

○都市計画課長（内藤峰雄君） 変更前のルートにおける調査につきましては、平成15年と平成17年にOD調査という調査を行ってございます。その後につきましては、この変更の見直しというようなことをかけましたので、先ほど部長からも答弁ございましたように、検討していくという内容になっております。

以上でございます。

○委員（関野杜成君） してないということですね。OD調査って何ですか、ちょっとよくわからないんですけど。

○都市計画課長（内藤峰雄君） 英語のオリジン・デスティネーション・サーベイの略なんですけれども、出発地、目的地別に交通の動きを調査することによって、どこからどこまで利用しているというようなことを押さえるための調査でございます。

以上でございます。

○委員（関野杜成君） なかなかいい調査ですけど、なぜ新しい路線になったときに、それを事前に調査しておこうという考えを持たなかったのかというのが——それともこれはOD調査というのは特別にお金がかかってくるのかどうなのか。前も一応言っておきましたが、運転手がある程度乗客数に対してカウント使ったりとか、ああいったので調査できるんじゃないですかというような一般質問、もう大分何年も前にさせてもらっているんですけど、せつかく調査の仕方がわかっているのであれば、路線を変えようが何だろうが、やはり調査をしていくべきだと思うんですよ。現状を見ていると調査してないんで、それについて今後の課題だ、日時は

出せないというようなことを先ほど答弁していましたが、これもう日時出してもらわないと、また課題で検討します、検討しますで何年も、10年も20年もたってしまうと困るので、いつごろ検討するか、日数で出してもらえらると思うんですが、いかがでしょうか。

○都市計画課長（内藤峰雄君） このOD調査と申しますのは、交通の現状を把握する調査で、事前予測の調査ではございません。それから、調査するに当たりましては、やはりある程度認知され落ちついた状況をもって、今後どうしていくかということを検討するために現状調査をするためですので、もう少し落ちつくまで時間を置く必要があるというふうに考えております。

また、ドライバーがこの調査をするということは、これは運行上は大変危険だということで禁止されております。また、この17年に調査したときも、調査の仕方と申しますのは、乗ってくる方に乗った位置をマークした紙を渡します。それをおりるときに、今度は回収するんですが、そのときに回収した者がおりたバス停の位置を記入しておく。そこに、ある程度時間帯であるとか、性別、年齢層といったものを目視によりますけれども、そういったものを記入していき、データを集めていくという調査を行いますので、必ず2人調査員が乗って回収をしながらやらないとできないという大がかりな調査になりますので、なかなか交通の状況を把握するためには、バス会社に任せるといことはできない調査になっております。

以上でございます。

○委員（関野杜成君） いろいろ聞きましたけど、いろんな方法はあると思うんですよ。2人乗って何日やっているのかわからないですけど、そのお金があるんだったら、よくバスにある何か乗ったら取るチケットあるじゃないですか。あの機械が入れられたりするのかどうか、そういう検討も必要なのかなと思いますが、まあそれについてはわかりました。ただ、これちょこバスが走ったことによって、芝中の本来あったべき西武バス、立川バスの本数というのは変わっているんですよ。先ほど、バス会社に言ってちょこバスじゃなくても出せないかということなんですけど、これもちょこバスの検討委員会等でもお話しさせてもらいましたが、そういった努力というか、お話しはされているのかどうか、ちょっとまずお聞かせください。

○建設環境部長（並木俊則君） 先ほどの運行を委託しています事業所のほうは西武バスになりますので、そちらの台数のほうが市のほうの所有が3台で限られているので、あと運行会社のほうの所有の云々でというところの部分は、現在のちょこバスの部分ということで、私のほうでお答えさせていただいた部分で、現在芝中団地から立川駅北口のほうへのルートにつきましては、平日23本運行されているというところの中で、東大和市全体の路線バス、そういったものについても運行会社である西武バスのほうに要望等は便数等のこと、あるいはルートのことについても、お話をさせていただいています。今回の見直しの拡大ルートに当たりまして、地域公共交通会議を設置した中で結論を得た中での認可だったわけですが、当然その会議のほうにも西武バスの関係の方にも委員として入っていただいています。そういった中でも、当然会議の中で西武バスの便数等、お話をほかのいろいろな委員さんからも出まして、なかなか西武バスのほうも民間企業でございますので、いろんな角度から路線の見直し等も今されていますので、引き続き私どもも民間バスの市民の利便性を考えた中でいろいろと状況を踏まえて、要望させていただいている部分というのは、常に行っているところでございます。

以上でございます。

○委員（吉野 孝君） 先ほど補正予算を聞いた後、引き続き質疑したかったんですが、ちょっとできなかったもので、補正予算そのものは335万7,000円ということで、運行費用が足りないということで先ほど説明ありまし

たけども、ルートの変更によつての乗車される方の減、さらには今説明があったように、燃料費の高騰だということをおっしゃっていましたが、ちょっと燃料費が全体にかかわるのはどれくらいのパーセントなのか。これは具体的に燃料費ですから、何%上がったから事業者に払うお金が必要だというのは当然出てくると思うんですが、具体的にだからルート変更による乗車人数の減というのと、燃料費の高騰によるのが何%なのか、この割合はどうなっているのか、お尋ねします。

○都市計画課長（内藤峰雄君） 燃料費の細かいデータを持ち合わせておりませんが、実は燃料は年間を通して変動しております。それで、今98円ぐらいでございますが、データとしては平成19年のときには75円ございました。また、4月から8円ほど上がるといったような通知も来ているということで、非常に変動がございますので、今時点でちょっとどのくらい占めているというデータを今持ち合わせてございません。申しわけございません。そのような状況でございます。

○委員（吉野 孝君） 平成19年で75円、現在が98円だというような今答弁だったと思うんですが、だとすれば当然燃料費の高騰部分が含まれて、21年度の予算というのは当然組みますよね。それなのに、なぜこのところに来て補正予算を組まなきゃならないのかというと、結局はこの半年間ちょこバスのルートを変更したことによって、先ほどの1日の乗車人員が減っている状況は約30%近くあると、減としてですね。だから、そうしたことが大きな原因として330万円の補正を組まなきゃならなくなったということじゃないんですか。

○建設環境部長（並木俊則君） 先ほどもお話しさせていただきましたが、補正予算で増額した部分、大方21年度になりますと、ほぼ前半5カ月が前のルート、9月以降の7カ月が新しいルートということで、まだ今月終わっていませんので、1年間通しの12カ月というのがなかなか全体的なところの数字が出ないわけですが、今吉野委員おっしゃったように、増額の大きな部分というのは、やはり便数が6便減ったという部分で、その6便の乗客の部分の部分が当然まるっきりありませんので、その収入が減った部分が多くをなすということで、あと御説明申し上げましたのは、歳出のほうの燃料費、まあ燃料費も単価が年度では何回か変わりますので、当然長い距離を走っている私どものちょこバスですので、燃料の部分もその高騰によって歳出のほうでは増の部分ですよということで、大方は便数が減った部分、6便の部分が収入減になったところの補正でございます。以上でございます。

○委員（吉野 孝君） ルート変更して半年の調査ですから、さらにこれは私はやはり乗る人たちがルートが変更したことによって減っているという状況の中だと思っています。それで、先ほど何か燃料費が全体を占めているような言い方をしているので、私は今後また1年ぐらいたったらば、このことについては状況についてまた調査していただいて、具体的に全体の中でどれくらい占めているのか、燃料費と乗車する人の人数が減ったことよつての問題というか、パーセントはどうなのかと、これは聞きたいと思います。今回それは聞けないので残念ですが、今回この陳情の趣旨というか、この中で述べられているように、高齢者住民の切実なそうした交通不便だということについて、これは陳情の中でもおっしゃってありますが、本来はこのちょこバスの当初の計画では、市内の交通空白地域の解消と、そして高齢者が社会参加をしやすくすること、これを目的とするといったのが、これ平成15年のちょこバスの最初の出発点だったんですね。そういう点からいけば、やはりこの陳情の趣旨も言うように、今回のルートの廃止によって不便を強いられているということは、またこれは解決しなきゃならない問題だと思います。

そして、もう1点お聞きしたいのは、今現在3台のバスで運行が行われていますけども、これも結局は今フルに回転しているので、これだつて先を考えると寿命が当然来ますから、ここで1台、2台とかふやしてい

ないと、結局は次に継続した形での運行ができなくなってくるという点でいえば、もっと時間数についても短時間で回れるような運行の形態そのものも拡充していかなきゃならないというふうに思うんですね。その点でいえば、現在運行の3台がフルに回転しているような状況です。これは、バスの台数は1台当たりディーゼル車で1,300万円というふうにかかるけども、これを天然ガスの対応にするということ、大体600万円から700万円が必要だということ、1台当たり2,000万円のバスで購入できるという状況ですから、今後のやはり先を考えたときに、拡充とともにバスの台数をふやしていくというようなことも、何かその辺は考えていらっしゃるのかどうか。それによって、だから私は運行の時間がもっと短時間にできて、利用がもっとできるのかなというのを思うんですが、ちょっと先の運行についての台数が3台で今後いいのかということも含めて、拡充を含めて、どうなっているのか。

○建設環境部長（並木俊則君） 先ほどもお話しさせていただいた部分は、現行の市の設備の中では、この9月以降の見直し拡大ルートの部分では、今の便数で限度だということをお話しさせていただきました。今吉野委員がおっしゃった部分、当然今後車両の買いかえ等はちょっとはつきりと年度は、距離数とか——3台持っていますので、3台が同時に同じような形で劣化というような状況ありませんので、それぞれを見ながらという形になりますが、いずれにしましても購入後10年ぐらいが買いかえのめどじゃないかというふうには言われておりますが、それはあくまでも目安でございまして、今運行委託をしています西武バスのほうには、当然のごとく丁寧に乘っていただいて、長い年数運行できるようにということをお話ししてありますので、10年じゃなくて12年も13年も乗ってほしいというのが私ども考えですが、当然今も毎日走っていますので、安全運行が第一でございまして、単純に年数を延ばせばいいというふうなことは思っておりませんが、市の財政状況等を考えると、年数を延ばしてもらいたいというのが実情でございまして。

そういった中で、今おっしゃりました台数等のことは、今後の中で重要な課題というふうに私ども担当は認識してございますので、今後の運行形態を考えた場合には、当然バスの所有台数、あるいは形態も考えていかなきゃいけない重要な要素だというふうには考えております。

以上でございます。

○委員（長瀬りつ君） 今までは1時間に1本とはいえ、決まった時間にその場所に行けば必ず乗れたので乗っていたという方がやはりほとんどです。乗らなくなったのは、不便になったからという方がほとんどだというふうに思います。それで、まだ改定してから日にちがたっていないので、定着をとおっしゃっていますが、不便なまま定着をさせるわけにはいかないわけですね。ですから、当然市としても見直しが必要だというふうに思いますし、今バス停の乗降の調査をしていないというので、ちょっとびっくりしたんですが、例えば改正したルートの芋窪とか、芋窪駐在所、それから芋窪郵便局、四ッ街道、この部分と、それから蔵敷公民館、東大和七小北、芝中団地西、このぐらいのところ、特に今回の陳情は芝中団地の方たちの陳情ですので、この辺についての乗降については、部分的にだけでもきちんと調査をしてなければ、どのくらいの方の御利用が変わってからのあったのかということ、話ができないわけですね。審議ができませんので、この辺の調査を早急にさせていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○建設環境部長（並木俊則君） OD調査等の関係でございまして、今まで1回も調査をやっていないということじゃなく、先ほど課長が言いましたように、見直し前に2回OD調査を行って、そういうような結果をもとに地域公共交通会議を立ち上げまして、昨年9月以降の見直し拡大ルートに結びつけたということでございまして、1回も調査をやっていないということではございません。

今後でございますが、時期をなかなか申し上げられないということで先ほどお話ししたんですが、OD調査までになりますと、かなりの人員と日数等を考えた中での部分の調査でございますので、それはいつというのはまだ予算化等もございますので、その部分は申し上げられないという部分でございますが、簡易な調査は、例えば私どもの職員が1日バスに乗り込んだ中での簡易的な調査というふうなことは、4月以降時期を見てやるつもりでありましたので、その結果がまた次のOD調査にどのようなことに結びつくかという部分がございますので、そういった部分は半年がたちましたので、新年度には簡易的なものについては実施を考えておまして、まだ時期については今の中では日程等までは決めてございませんが、OD調査の前に簡易的なデータの収集については行いたいというような状況でございます。

以上でございます。

○委員（長瀬りつ君） それから、去年の陳情のときにもありましたけれども、地域公共交通会議の最終報告の中にあつた、いわゆる移動制約者のための福祉輸送ということについて、コミュニティタクシーとおっしゃっていましたっけ、いわゆる乗合タクシー、地域を限定したものについて、市民が何を必要としているのか、ニーズの調査がというふうなことをおっしゃっていましたけれども、そういうものについても、特にその後取り組んではいらないのでしょうか。

○建設環境部長（並木俊則君） 地域公共交通会議の最終の報告書が平成20年12月ということで出てございます。それをもとにして、当然これと同一内容で昨年9月以降の見直し拡大ルートということで、国土交通省から認可を受けて今運行しているところでございます。その最終報告書の中でコミュニティバス事業の今後ということで、さきの公共交通会議の皆様からいろいろな課題ということで提言されたものをまとめてございます。その中に高齢社会への対応ということの文書の中で、高齢社会の対応は福祉タクシー等の別の手段の研究が必要であるということがございます。これにつきましては、当然のごとく、私ども建設環境部の所管だけでは対応できるところでございませぬので、関係する企画財政部、政策の部分でございます、それと事業が考えられるかなという福祉部、庁内の各部と新年度になりまして連携をとって、施策としてどのようなことという中で、ちよこバスの今後も含めて検討していこうということで、部の連携は4月以降に立ち上がるような形になると思われま。

以上でございます。

○委員（長瀬りつ君） みんな何か4月以降という話なんですけど、部の連携は当然ですけども、総合的に交通の体系を考えたり、交通施策を考えるには市内だけではなくて、当然市民も交えた議論をする場が必要だというふうに思います。まちづくりともかかわってくることであり、いわゆる生活交通とそれから福祉輸送というのを別々に考えるのか、統合して考えるのかとか、さまざま大きな長期的なビジョンも必要なわけですよね。例えばこのコミュニティバス、このちよこバスについて言えば、今バスの耐用年数のこともおっしゃいましたけれども、使い続けられるわけではないので、そうすれば新しいのを入れて順番にというふうな考え方もしていかなきゃいけないわけですよね。ルートも当然拡充をしていくのが、市としてこういう政策を始めた以上、考えなければいけないことですので、不便のままとにかく定着をしていくようなバスでは困りますので、その辺について、きちんと市民を交えて日常的に協議ができる場をつくっていくようなお考えというのは、まちづくり担当の建設環境部としては、どのように考えていらっしゃるのか伺いたいと思います。

○建設環境部長（並木俊則君） 先ほど私のほうで内部の各部との連携というのは、あくまでもそこを一つのスタートとしないと、今長瀬委員がおっしゃったような市民の方の意見を聞く場とか、そういうところにはつな

がらないというふうなところで認識をしているところでございます。私ども建設環境部の考えからしますと、ちょこバスの関係については今後例えばでございますが、ルートの見直しだとか、あるいは運行の形態の見直しだとかという部分は、さきに設置しました地域公共交通会議をまた立ち上げた中で、その中で結論をいただいたところの変更というふうになりますので、当然地域公共交通会議の方は市民の方が入っていただける部分の会議でございますし、当然学識経験者、あるいは専門の方も入っていただくような会議になりますので、そういうような制約がございますので、その中でちょこバスのこと、あるいは今おっしゃられました交通全般のこと、そういったことを今後は話していく部分かなというふうには現在思っていますが、いかんせん福祉タクシー云々ということになりますと、私どもの部だけでは考えが、結論が出る部分ではございませんので、先には部の連携を持ってきて、次のステップをどういうふうに踏むかというところが、新年度の早々に考えていかなきゃいけないというふうなところで、今は思っているところでございます。

以上でございます。

○委員長（中村庄一郎君） ここで10分間休憩いたします。

午前10時25分 休憩

午前10時45分 開議

○委員長（中村庄一郎君） 休憩前に引き続き会議を開きます。

○委員（尾崎信夫君） 先ほどの371名という人数になってしまった。ちょっと計算してみました。朝晩で1ルートで4便4便、二四が八、8名、それから昼間のルートが3本減ったことによって20名ですから60、約76、内回り、外回りで合わせますと152人減っているということ、減った原因がルートの変更で約60人が減っていると。その他、朝晩では16人減っているわけですから、まあそういうことがあるということで、そんなにバスの便数が減ったことの影響が大きいのかなと思っております。

それから、3月の補正で350万円の補正をふやしたという中でも、運賃計算をすると約300万円程度減収になったんだろうと、私のこれは単純な今の数字を聞いてはじいただけでも320万円ほどになりますから、これは人数は多少違うんだろうと思っておりますのであれですけども、そういうことが原因しているのかなと思っております。ぜひ、これちょっともう一度しっかり市としてはその辺のことを、単純にこの人数を発表すると、ルートを変更したことによって、いかにもバスの利用者が減ったんだということになりかねないので、この辺は逆に不便になったのは何かというと、1時間に1本のバスが走らなくなったことで、昼間のルート、不定期になってしまったところで不便さを感じている、3台減ったことによってですね、湖畔地域でも同じことを言われておりますので、これらのことも踏まえて、市民に対してしっかり説明をしていただくことをお願いしたいと思っております。

それと、現実に陳情者のこの場所の前回の利用はどうであったのか。それと、今回ルートが変わったわけですので、この辺のちゃんと調査をこの際ですから、前回もいただいているわけですので、やっぱりこれは何らかの形でやってほしいんですけど、できるかどうかちょっと確認をしたいんですけど。

○都市計画課長（内藤峰雄君） それでは、手元に17年のOD調査の結果がございますので、その内容を御報告させていただきたいと思っております。

バス停につきましては、芝中周辺の三つのバス停でよろしいでしょうか。調査日が平成17年10月18日火曜日です。外回りで芝中団地入口から乗った方が2人おりまして、1人が清水大橋でおりて、もう1人は向原保育

園入口でおりているという結果で出ています。

それから、芝中央からは8名の方が乗っておりまして、奈良橋市民センターで1名がおりて、清水観音堂で2名、武蔵大和入口で4名の方がおりており、仲原三丁目で1名の方がおりているという結果が出ています。

それから、芝中団地北から乗られた方は全部で3名おりまして、清水観音堂で2名の方がおり、東大和病院で1名の方がおりているという、これは平日の状況です。

それから、同じく平日と休日でデータをとりますので、同じ外回りの休日、平成17年10月23日日曜日のデータでございますが、こちらは芝中団地入口と芝中央からは乗車はこの日はありませんでした。芝中団地北からは1名の方が乗車されており、狭山保育園入口でおりているというデータがございます。

それから、内回りの平日でございます。こちらにつきましては、平日は10月18日火曜日でございますが、芝中団地入口からの乗車はございません。芝中団地中央から乗った方が芝中団地入口で1名おりておりまして、上北台駅で13名おりています。この日ですから14名の利用がございました。芝中団地北からは10名の方が乗っておられまして、上北台駅でおりております。

それから、内回りの休日でございます。同じく10月23日の日曜日になりますが、この日は芝中団地入口からは2名の方が上北台駅まで利用しております。

それから、芝中央からは3名の方が上北台駅まで利用しています。芝中団地北からは5名の方が上北台駅まで利用しているという調査結果が出ております。

以上でございます。

○建設環境部長（並木俊則君） 今後のOD調査等の関係でございますが、時期的には当然22年度のどこかというふうな形をとるつもりでございますが、先ほども申し上げましたように、OD調査までの部分で実施するか、あるいは言葉は悪いですが、簡易調査であるポイントでやるのか、いろいろ方法はあろうかと思いますが、その結果いろいろ今後も調査等をしていく中で、どのようなデータがいいのかという部分、具体的に見ていかなきゃいけませんので、いずれにしましてもデータの収集といった中では、調査は実施はしていくということで考えてございます。

以上でございます。

○委員（尾崎信夫君） いつごろ——ちょっとぜひ早い時期でお願いしたいと思いますが、一応それだけつけ加えたいと思います。要望です。

○委員（関野杜成君） ちょっと1点だけ聞きたいんですが、現行の昼間ルートをこれ例えば芝中団地、それから前にあった芝中の中央を通過して新青梅に出て上北台というような形にするとした場合については、どういった問題点があって、するに当たってどの程度時間がかかるのかというのをお聞かせください。

○建設環境部長（並木俊則君） 例えばというところの中で、時間ちょっとはかった部分ございませんので、どのぐらい今よりプラスの時間に、どの道を通るというのもございますのでありますけれども、ちょっと時間的には何分というふうなことでは申し上げられませんが、多分当然のごとく時間はふえるんだなというふうに思っています。あとは具体的には当然のごとく、ちょこバス、あの車両が通りますので、その道路形態の課題をクリアしていかなきゃいけないということと、全体的にはルートの変更については、地域公共交通会議を立ち上げた中で、そこでの結果をもとに国土交通省の運行の認可が必要というようなところの大きな前提がございますので、そちらの部分の大きな課題というふうなところになります。

以上でございます。

○委員（関野杜成君） 済みません、もうちょっと具体的に例えば道路形態が今現状こうだから、たしか前回なのか前に、そこを通す場合についてはこうこうこういう理由でというのがたしかあったと思うんですけども、その問題と、地域公共交通会議を開いて許可をとるまでというのは、大体どのくらいのスパンが必要になるのかというのは数字でお願いします。

○建設環境部長（並木俊則君） 具体的に例えば今の七小の東側の交差点、これを都道の3・3・30号線から芝中団地のほうに入るか、出るかは別としまして、もしその道路を使った場合には、今の幅員では私どものちょこバスのほうは曲がりができないという部分がございますので、当然その幅員については拡張した中で対応するというのが具体的にはあると思います。これは、土地の所有者のほうも東京都の関係ということの中で、拡張できない部分ではないというふうには認識しております。ただ、いかんせんちょこバスの運行に際しましては、道路管理者もそうですが、交通管理者のほうの警視庁東大和警察署との綿密な調整が必要ですので、その交通管理者の考えもあるというところがございます。

あと芝中団地南側、あるいは北側の道路を通っても、どこにバス停ということもございますけれど、今の幅員からしては支障のない道路かなというふうには考えます。地域公共交通会議を立ち上げて、ルートの変更等となりますと、これは前回立ち上げてから年数2年くらいかかっていますけれど、内容の議題ですね、それによって当然年数、月数違ってきますので、そんなに審議する項目がない場合には時間は短いと思いますけれども、数多く議題があるとなると相当な月数が必要かなというふうには思います。これは、ちょっと議題の数にもよって、あるいは委員の構成によっても違って来るかなと思いますけど、一概に何カ月とか何年とかというのはないかなというふうには思っております。

以上でございます。

○委員（押本 修君） 一つだけ伺いたいと思います。

きょうの御答弁の中でも、地域公共交通会議という言葉が何度も出てきていますけど、これ当然国土交通省の認可を得るための会議の設置ということのお話でしたけども、この会議の設置は当然路線の変更であったり、新たな認可を得るための設置ということだと思っておりますが、設置をするという判断をするに至る、どういったことの積み重ねで最終的に地域公共交通会議を設置する判断ですね、どういうことの積み重ねで、この判断をされるのか。これは当然これからも、いつやるかということではないんですけども、今後も当然立ち上げて、また新たな判断をされると思うんですが、どういったことの積み重ね、いろんな問題点等あると思うんですが、どういうことの積み重ねで最終的な設置の判断をされるのか、その辺のお考えを伺いたいと思います。

○建設環境部長（並木俊則君） さきの地域公共交通会議でもそうでしたが、やはりこのコミュニティバス事業、ちょこバスの事業を長く継続して運行していくためには、当然のごとく市民の皆様のいろんな御意見、あるいは要望等がございます。あと地域からのいろいろなお考えもあると思います。それと、物理的な課題でさきにも申し上げましたように、いつまでもバスが永久に使えるわけではございませんので、当然買い換え等のことも計画をもとに考えていかなきゃいけない。そういった物理的な課題、それと財政的な課題でございますが、どうしても運行に関する補助の部分が必要な事業でございますので、そういった財源の予算の問題というようなところ、いろんなことの中でやはり立ち上げに関しては、次の事業を継続していく中で、ここでいろんな人の意見があった中で、きちんと会議を設けた中で事業の今後を見ていこうというようなところが煮詰まれば、会議は必要になりますので、ただその時期というのは先ほどから何回も申し上げますように、まだ半年と言って申しわけないんですが、半年たった中で、1年たった中でという、そういうような段階でなかなか

か会議の設置までというふうには至らないかなというふうには思っていますが、いずれにしてもちよこバス、コミュニティバス事業を見直す部分については、会議の設置が必要で、それが認可の必須条件になりますので、会議はどの時期かというのは申し上げられませんが、いずれは設置が必要になるときが来るというふうに考えてございます。

以上でございます。

○委員（押本 修君） となりますと、当然今回の陳情者、前回も出されていますので、続けて出されているということは、そこに何らかの影響を与えるということによろしいのでしょうか。

○建設環境部長（並木俊則君） 私ども9月以降、市民の方からの意見要望等、2月末まででメール、あるいは電話、手紙等で件数としては58件いただいています。それは、直接都市計画課のほうに何かしらの形で通知されたものでございますが、その中でもいろんな御意見ございまして、前のルートがよかったとか、あるいは拡大してもらっていいルートになったとか、あるいは不便になったとか、便数が少なくなったんで困っていると、いろんな御意見ございます。そういった意見が今後いろんな方法を通じて、私どもに入ってくるというふうに思っていますので、当然そういった意見はいろんな形で尊重し考えていかなきゃいけませんし、コミュニティバス事業、ちよこバス事業を長く継続していくには、そういった利用の皆様、あるいは市民の皆様の御意見というのが、非常に大事というふうに認識してございますので、ちよこバス事業を続けていくためには、やはり利用の皆様の意見を中心に考えた中で、条件として必要な会議等を経た中で、よりよいバスの運行に努めなければいけないというのがありますので、いろんな形での意見というのは当然のごとく設置される会議にすべてお話した中で、その中でいろいろ審議されるのではないかとというふうには考えてございます。

以上でございます。

○委員（蜂須賀千雅君） この際、動議を提出いたします。

本件につきましては、なお調査検討が必要だと思われまますので、継続審査の動議を提出いたします。委員長において、よろしくお取り計らいほどよろしく願いいたします。

○委員長（中村庄一郎君） ただいま蜂須賀委員から、本件を継続審査とされたいとの動議が提出されました。お諮りいたします。

本動議のとおり決することに御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（中村庄一郎君） 御異議ないものと認め、よって、本件を継続審査と決します。

○委員長（中村庄一郎君） 次に、特定事件調査 行政視察について、本件を議題に供します。

お諮りいたします。

本委員会において、閉会中に行政視察を行うため、お手元に御配付いたしました「特定事件調査 行政視察」のとおり、特定事件調査事項を決定したいと思いますのですが、これに御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（中村庄一郎君） 御異議ないものと認め、さよう決します。

お諮りいたします。

ただいま決しました特定事件調査事項を、閉会中の継続審査とすることに御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（中村庄一郎君） 御異議ないものと認め、さよう決します。

次に、閉会中の委員派遣についてお諮りいたします。

ただいま決しました特定事件調査のため、委員派遣を行う必要があります。

よって、会議規則第96条の規定に基づき、お手元に御配付いたしました「派遣承認要求書」のとおり、議長に対して委員派遣承認要求をいたしたいと思いますが、これに御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（中村庄一郎君） 御異議ないものと認め、さよう決します。

○委員長（中村庄一郎君） これをもって平成22年第1回東大和市議会建設環境委員会を散会いたします。

午前11時 5分 散会