

平成28年第6回東大和市議会建設環境委員会記録

平成28年9月16日（金曜日）

出席委員（7名）

委員長	佐竹康彦君	副委員長	根岸聡彦君
委員	森田真一君	委員	実川圭子君
委員	関田貢君	委員	関田正民君
委員	木戸岡秀彦君		

欠席委員（なし）

委員外議員（1名）

3番 上林真佐恵君

議会事務局職員（5名）

事務局長	鈴木尚君	事務局次長	長島孝夫君
議事係長	尾崎潔君	主任	櫻井直子君
主事	須藤孝桜君		

出席説明員（3名）

副市長	小島昇公君	都市建設部長	内藤峰雄君
都市計画課長	神山尚君		

会議に付した案件

- (1) 28第42号陳情 ちよこバス事業に関する陳情
- (2) 所管事務調査の協議について
- (3) 特定事件調査
行政視察について

午前 9時46分 開議

○委員長（佐竹康彦君） ただいまから平成28年第6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（佐竹康彦君） 初めに、28第42号陳情 ちょこバス事業に関する陳情、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（長島孝夫君） 読み上げます。

28第42号陳情 ちょこバス事業に関する陳情

○委員長（佐竹康彦君） 朗読が終わりました。

それでは、質疑を行います。

○委員（木戸岡秀彦君） 私は、このちょこバスに関しては特に私も関心を持っているんですけども、今回の陳情者の方より建設環境委員会に独自の調査を要望されておりますけれども、その前に昨日の市報にも案内をされてましたけれども、今回、このちょこバスのダイヤ改正のお知らせがございました。この改正は今まで意見や要望に応じての改正だと私は認識をしておりますけれども、これに関して改正に至った経緯と、今後期待される効果についてお聞きしたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○都市計画課長（神山 尚君） それでは、最初に経緯について御説明申し上げます。

平成27年2月のルート改正を行ったところ、市民の皆様から最も多かった御要望は、それまで市役所で停車していなかった循環ルートが、なぜ市役所で15分も停車するようになったのかと。市役所を越えて他の停留所へ行くのに、市役所で待たされて不便になってしまったと、そういった御意見をいただいております。これはですね、仲原地域で実施いたしましたルート改正の説明会においてもそのような御意見をいただいております。

このような御要望に真摯に向き合い、またさらに多くの方にちょこバスを利用していただきたいと、そういった気持ちから交通会議で協議を重ねた結果、来月10月から見直しを行うことになりました。

見直しの内容を簡単に申し上げますと、1点目といたしましては、循環ルートの起終点を市役所から上北台駅に変更することによりまして、市役所での停車時間を大幅に短縮して、市役所を越えてのちょこバス利用をスムーズにするということでございます。2点目といたしましては、循環ルートの市役所での停車時間を短くすることによりまして、往復ルートの相互の乗り継ぎの待ち時間を短くしようというものでございます。

次に、見直しの効果でございますけど、例えば上北台地域の方が東大和病院へ行く場合や、仲原、向原地域の方が上北台駅へ行く場合など、これは市役所で長くとまることなくありますので、利便性は向上するというふうを考えております。

そして10月からは上北台駅が起終点になりますので、こちらで15分ぐらい停車することになります。ちょこバスの利用者は上北台駅を多く利用していますが、モノレールをおりてちょこバスがとまっていれば歩かずに乗ってくれると、そういったケースもあるんじゃないかというふうにも考えております。さらに市役所での乗り継ぎの待ち時間を低減して、そちらのほうの利便性も高めるということも行います。したがって、今回の改正で利用者がふえる方向でシフトするんじゃないかというふうには見込んでおります。

平成15年当初のルートで、こちらについては市役所で長時間停車はしておりませんでした。その際に市役所を通過しての利用は、大体2割程度ぐらいであったんじゃないかなというふうには思っております。その後、長大ルートに変更いたしまして、5年程度長大ルートで運行していた間に利用者離れが進んでいると思われるので、利用者離れの方がどのくらい戻ってくるか、これをちょっと具体的な数値をもって見込むのは困難だ

というふうに思っています。

以上です。

○委員（木戸岡秀彦君） ありがとうございます。

今、一部要望があった市役所での停車が長いということですが、この長いことによってやはり乗客が減ったという認識はありますか。

○都市計画課長（神山 尚君） ルートの見直しを行った後、市民の皆様から御要望が一番多かったのがその点でありますので、例えば病院、買い物等へ行くのにですね、市役所で15分とまっているということは非常に大きなマイナスにはなっていたのかなと思っています。

以上です。

○委員長（佐竹康彦君） ほかに質疑はございますか。

○委員（根岸聡彦君） 幾つかお伺いをいたします。

まず初めに陳情書の中で陳情理由の1番のところですが、平成28年度も最悪の実績となった昨年度と横ばいで改善が見込めない事業となっているというふうに指摘をされておりますが、これは事実でしょうか。例えば月ごとの乗車人数等で比較できるものがあればお示しいただければと思います。

○都市計画課長（神山 尚君） それでは、現在までの乗車人数の実績を用いまして年度ごとの乗客数を比較する形で御説明したいと思います。

乗車人数の実績につきましては、今年度は現時点で4月から8月までの5カ月分の実績しかございません。そこで各年度とも4月から8月までの5カ月間の乗車人数という形で年度同士の比較をしたいと思っております。

最初に本年度と前年度の比較でございます。ルート改正後同士の年度の比較になります。今年度の4月から先月8月までの5カ月間の乗車人数は5万5,481人でありました。これは前年度の5万985人と比べまして4,496人、率にしますと8.8%の増というふうになっております。また内訳といたしまして、各月ごとの比較になりますが、前年度に比べて28年4月が6.1%の増、28年5月が15.9%の増、28年6月が10.5%の増、28年7月が8.0%の増、28年8月が4.6%の増となっております。このように4月から8月の全ての月で前年同月の乗車実績を上回っておりまして、利用客数に改善の傾向があらわれてございます。

なお、このような改善傾向に上乗せする形で、先ほど御説明いたしましたように、今回さらなる利用促進を図るための来月10月の見直しを行うものでございます。

次に、2年目になりますルート改正前の26年度と今年度の比較であります。今年度の4月から8月までの5カ月間の乗車人数は、2年前の平成26年度の5万8,308人と比べまして2,827人、率にしまして4.8%の減であります。また内訳として各月ごとの比較であります。26年度に比べて本年4月が8.1%の減、5月が4.5%の減、6月が6.0%の減、7月が2.1%の減、8月が3.7%の減で、各月ともに26年度の実績を下回っております。4月から8月の5カ月間につきましては、26年度と27年度の比較で見ますと、27年度が12.6%の減でありましたが、26年度と今年度の比較では4.8%となっております。7.8ポイントほどの改善が見られてございます。

以上です。

○委員（根岸聡彦君） わかりました。

よく行政側のほうからルート改正あるいは運賃の改定等があった後は、二、三年のスパンで見てくださいということを言われるのですが、その根拠というのはどのようなところにあるのでしょうか。

○都市計画課長（神山 尚君） 平成15年2月に運行を開始しました当初のルートで申し上げますと、平成15年

度の乗車人数であります約18万3,000人をスタートとしまして、利用者のピークは3年後の平成18年度で、乗車人数は19万6,000人でございます。これは約です。3年間で約1万3,000人、率にして7.2%の増というふうになってございます。このように、市民の皆様がルートやダイヤを認識し、通院や買い物など日常生活に浸透するまでには大体3年程度の期間を要しているんじゃないかなというふうに思ってます。

以上です。

○委員（根岸聡彦君） ちょこバス事業の目的というのは、公共交通空白地域の解消にあるというふうに理解しておりますが、それ以外の目的がありましたら御説明いただけますでしょうか。また平成15年からちょこバス事業が始まっておりますが、その効果についてはどのように認識しているのでしょうか。市民からの意見等があれば、それもあわせてお示しいただければと思います。

○都市計画課長（神山 尚君） まず目的でありますけれど、主たる目的は公共交通空白地域の解消ということになっております。加えまして超高齢化社会に必要とされる移手段の確保、また環境負荷の少ない都市構造の構築というものをコンセプトにいたしておるところでございます。

次に、効果と市民意見についてでありますけれど、平成15年の運行開始以来、利用者数200万人を超えておりました、交通空白地域を初めといたしました多くの市民の皆様の貴重な移手段として日常生活に欠かせない、そういった存在になっているんじゃないかというふうに考えております。

市民の皆様からは、便利にいつも使っていますよとか、1時間に1本では不便だといったようなさまざまな意見をいただいているといったところです。

以上です。

○委員（根岸聡彦君） 今回の陳情におきまして、陳情者はちょこバス事業に対する税金の使われ方について疑問を呈しております。公共交通の空白地域を通る路線である以上、一定金額の赤字が発生し、それを補助金という形で補てんをするというのはやむを得ないと思っておりますが、一方で無限に補てんをふやしていくというのは好ましいことではないと思っております。この点についてはいかがお考えでしょうか。また運賃収入や運行経費の点に関してはどのようにお考えになっているのでしょうか。

○都市計画課長（神山 尚君） ちょこバスを公共交通として持続させていくためには、一定の方に御利用いただく、そういった必要があるというふうに思っております。これを踏まえまして、平成28年3月に策定いたしました東大和市コミュニティバス等運行ガイドラインでは、ちょこバスの運行を継続する基準といたしまして、収支率が25%を下回る場合は見直しを検討するというふうにしております。

先ほど御説明いたしましたように、28年の4月から8月までの乗車人数は約9%の増で、これを運賃収入ベースで見ますと前年度の同月比で約82万円ぐらいの増収だというふうに思っています。これを1年間に換算いたしますと、年間で大体130万円ぐらいの増になるんじゃないかというふうに思ってます。またですね、運行経費についてなんですけれど、CNGの車両からディーゼル車両に更新いたしましたことにより、昨年6月から行っていました昭島市でのCNGの給油が不要となってございます。これによりまして、昭島までの往復に要する運転手の人件費、それから燃料費など、年間で大体130万円ぐらいの経費の低減というのを見込んでおります。平成27年度ちょこバスの収支率が25.4%でございますけど、運行収入、それから運行経費の状況、来月実施いたしますダイヤ改正などの利用促進策により、収支率の向上を見込んでいるところでございます。

以上です。

○委員（根岸聡彦君） 陳情理由に記載されております最少の経費で最大の効果については、市はどのように理

解をしておるのでしょうか。

○都市計画課長（神山 尚君） ちょこバス事業も基本的には経費を抑えて利用者をふやすといった視点が必要だというふうに考えております。経費と効果だけを考えるととなりますと、例えば利用者が多い時間帯とか、利用客が多い地域だけを運行するといったようなことも考えられます。しかしちょこバスは公共交通としまして安定的な輸送を確保すると、そういった役割も果たしているところでございます。したがって、ちょこバスは経費と効果といったものも考慮しながら、市民ニーズ、これを極力取り入れながら高齢社会に必要な公共交通のインフラとして維持していく必要があるんじゃないかというふうに考えておるところです。

以上です。

○委員（根岸聡彦君） ちょこバスに関しては過去2回のルート改正が行われたわけでありまして。その際に市民アンケートや説明会の実施等、市民ニーズに関する事前の調査を行いながら進めてきたというふうに理解しておりますが、それぞれどのような手順で進められてきたのでしょうか。

○都市計画課長（神山 尚君） 市民ニーズの反映につきましては、例えば平成27年のルート改正におきましては、市民意識調査を実施しております。また広く市民の御意見を聞くために、ちょこバスのあり方に関する懇談会、平成25年度に2回ほど開催しています。このように市民ニーズの把握に努めるとともに、把握した市民ニーズにつきましては地域公共交通会議においてもお示ししながらルート等の協議を進めてまいりました。また交通会議で協議が調ったルートにつきましては、まちづくりニュースで周知いたすとともに、運行しなくなる地域の皆様に対しても説明会を開催するなど丁寧な対応に心がけてきたところでございます。

以上です。

○委員（根岸聡彦君） ちょこバスのルート改正につきましては、以前から地域公共交通会議を傍聴させていただいておりましたが、地域公共交通会議とは、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保する目的で、地域の実情に応じた適切な乗り合い旅客輸送の対応及び運賃、料金等に関する事項等について協議をするために地方公共団体が主催するもので、道路運送法に基づいて設置される。コミュニティバスのルート改正は、この地域公共交通会議において決定される必要があり、その決定内容を国土交通省に申請し、許可がおりて初めて改正が可能となる。加えてバス事業者の利益を著しく損ねることのないような配慮も必要になるかというふうに思いますが、一方、コミュニティバスは公共交通空白地域の解消を目的としていることから、地域住民の要望をできるだけ取り入れた形で運行できるような検討というのも大切な手続の一つであると考えております。というふうに以前、回答をいただきました。この地域公共交通会議についてももう少し詳しく、例えば座長の選び方、市民委員の選び方、その他メンバー、会議の進め方、改定案の作成手順から提案に至るまでの過程などを御説明いただけますでしょうか。

○都市計画課長（神山 尚君） 地域公共交通会議の構成員につきましては道路運送法の施行規則に規定されておりまして、この規定に基づいて選任をいたしております。その上で、最初に座長についてでございますけれども、座長は交通分野では全国的に著名な方で、また特に多摩地域の事情にお詳しいバスの交通の専門家をお願いしております。市民委員につきましては、公募いたしております、作文で選考しております。地域が偏らないような選任の仕方をしております。その他の委員でございますけど、国の職員とかバス事業者などの関係機関の方をお願いをいたしております。

会議の進め方でございますが、基本的には利用状況などの数値、それから近隣市の状況などの資料、これを市が作成いたしまして、これらの資料に基づいて議事を進めているところでございます。主に市民委員の方か

さまざまな質問や意見が出されますけれど、市を初めバス会社とか国土交通省などがそれぞれの立場から質問に答える形で活発な議論を行っているところであります。加えて交通の専門家である座長からも多くのアドバイスをいただきながら協議を進めているところでございます。

改定案の作成手順、提案の過程につきましては、まず平成25年8月に市民意識調査を実施しておりまして、この調査の中でバス利用増加のための条件というものを質問しています。その回答が、利用しやすいルートと答えた人が73%。バス利用が増加するための条件として、まずは利用しやすいルートだと答えた人が73%おりましたので、これを受けてルートのコンパクト化とか、乗り継ぎというものを実施しております。

それから運行本数の増加というふうにお答えした方が66%おりましたので、1時間に1本という便を今回実現しております。

3点目に多かったアンケートの結果ですけど、鉄道との乗り継ぎの向上という方が43%いらっしゃいましたので、今回、駅への乗り入れということを実施しています。

このように市民の御意向を踏まえながら、長大なルートをコンパクトな2ルートに分けて、1時間1本を確保して駅に乗り入れるということを行ってございます。

なお、ルートにつきましては、市民意識調査においてイメージ的にお示ししておりまして、それについて御意見を問うたところ、利便性が向上するという回答が52%ということでもございました。また平成25年度にちよこバスのあり方に関する懇談会も2回ほど開催いたしております。

このように、市民意識調査、それから懇談会を踏まえましてルート案を事務局が作成いたしまして交通会議に提案をいたしております。交通会議で協議の結果、平成26年8月、これが交通会議としては9回目の交通会議になりますけど、ルート変更案が固まったというところであります。このようなことを考えますと、交通会議、平成24年10月に第1回を開催しておりますが、ルート変更案が固まりましたのが9回目の交通会議でありますので、協議には約2年間継続して交通会議で協議してきたということになります。

以上です。

○委員（根岸聡彦君） 地域公共交通会議にはバス事業者も出席をされております。今回の運賃の改定があったわけですが、駅への乗り入れ等についてやはりバス事業者と対立するところもあったのではないかと思います。そういったところ、運賃の改定によってバス事業者との折り合いがついたのではないかなというふうな見方もあるようですが、その点についてはいかがなのでしょう。

○都市計画課長（神山 尚君） 一般的には、駅をおりまして、行き先が同じバスが2台停車してましたら、利用者は運賃の安いほうに乗るのではないかなというふうには思います。その際、その運賃の安い理由というのが公費補てんにあるということであれば、公正とはちょっと言いづらいかなというふうには思っております。今回の180円の改定につきましては、路線バス利用者との公平性や他市状況、さらには路線バスやタクシーなども含めて市内の交通をつくっていくと、そういった考え方から市が提案したものでございまして、西武バスも参画しております交通会議で協議が調ったものでございます。

以上です。

○委員長（佐竹康彦君） ほかに質疑はありますか。

○委員（関田 貢君） 今回この提案されてる団体の中身を見ましてね、私も、この15年度スタートしたわけですが、交通不便地域を解消するためということでスタートしたときの3年間、非常に興味本位があつて、利用者もふえて、ここの3年目には、18年度は19万人ふえたというふうになっております。

私はね、この時代は確かに不便地域の問題点は一定の効果はあったと思ってます。そして今度はこれを改正するに当たって、さらに向上心をあおろう、あるいは利用者を促進しようという改定の着眼点が少し私はずれたのかなというふうに、市民意識調査の分析等の中身をね。私はこれをこういうふうに見たときに、不便地域の人たちのニーズは、利用者が多かったというときの私なりの分析でいくと、地域的に上北の駅に寄る。最初は上北の駅ですね。そこに、始発になったわけですから上北の駅に寄ってって、それで武蔵大和は周辺駅にありましたよね。そして東大和駅はなかったわけですよ。そしてそういうことの改善が行われたというのは、私から判断すると、それは通勤時間を利用した人が駅に行きたい人はその時間帯を必要としたんですよ。ですからそういう時間帯を、朝の時間帯、夕方の通勤時間の時間帯はきちっとその時代の通勤ルートは私はよかったと思うんですよ。しかし、そこを今度は触って今日来ていますから、私はこの改善された中で東大和の駅の乗り入れはよかったと思うんです。しかしこの乗り入れがよかったにしても、通勤の時間に結節点が市民利用の時間帯に合ってるかどうかという市民ニーズをきちっと把握をしてるかっていうことが大事だと思うんですね。

そして考え方は2通りあると思うんですよ。通勤時間帯を利用するお客さんのニーズ、そして先ほど説明者も言われておりましたけど、少子・高齢化の時代で、今は東大和市は25.3%、4人に1人が高齢者になってます。そうしたときの高齢者になってる人たちが、その通勤時間の時間帯を外れて利用する時間帯を高齢者の皆さんに、じゃ満足いくかっていうときに、僕はやや不満足じゃないのかなというふうに気がします。それはですね、新堀地区のある老人たちが巡回バスを待ってたときに、湖畔の集会所を行けたんですよ、巡回で。ところがそれが廃止になっちゃったんですよ。今度は乗り継ぎしなきゃいけないと。ですからそういうふうに、今までの利用者の皆さんが通勤帯を外れて、今度は高齢者が動く時間帯、その時間帯を市は、駅に行きたい人はもう通勤時間で終わっていますから、市内の高齢者の移動するニーズは、役所に来る人が多いのか、集会所、公民館活動してる人は公民館のところに巡回バスが行くのか、集会所に行くのか。そういう公共施設のところに高齢者の日ごろ動く時間帯のバス路線がないんですよ。ですからそういうニーズのものの考え方が若干僕はずれてると思うんですよ。ですから、私はそのバスは交通不便地域ですから当然利便性のある西武バスと同じような運行形態ができるわけないですから。片一方は利益を追求してますからね。ですから1時間1本の時間帯があっても、それは巡回バスの1時間1本とわけが違うはずなんですよ。

ですから私は、そういう市内を走る市内循環バス、ということは不便地域を解消してるのであるならば、私はそういう通勤時間、交通便利の皆さんが検討して駅に乗り入れたっていうことは、私は東大和の駅にそれぞれ乗り入れてくれて、通勤の皆さんには御満足いける通勤帯を改善してあげれば必ず僕は満足いけると思う。しかし今度は少子・高齢化の時代で、今度は高齢者の4人に1人が日常活動する市役所や中央公民館やハミングホールへ行く通行帯の区域が市民ニーズの皆さんのルートに乗ってるかどうかなんです。ですからそれに乗るといふことに対して東大和市は今まで、私が報告書を見てると巡回型をとってるんですよ。円を描いて、それを大きく回るか、それは時間がかかるから東大和を中心にして2つの円で描いて、それで巡回型で回ってる。ところが私はそういう時間帯も一つは検討された結果ですから、私はその通行の不便地域の解消でいくならば、そういう老人の皆さんが地域地域で違うニーズがあるわけですから。新堀地区の皆さんの人はどういう集会所を利用してるのが多いのか。他館に行く場合はどういう足で行くのかといったときに、そういう今度は通勤帯の時間を外した10時から3時の時間帯を私は市民サービスできちっと把握してあげることが改善につながっていくのではないのかな。利用者の問題から私は見て、その点どう思いますか。

○都市建設部長（内藤峰雄君） ただいま関田委員から御指摘いただいた内容といたしますのは、当市が平成15年

にコミュニティバスを始めたときの考え方といたしまして循環型をとりましたのは、先ほど触れていただきましたけれども、上北台の駅を起終点とし公共施設も回るといったような、全ての公共施設を回れるわけではなかったんですけれども、おおむね1時間のサイクルの中で循環をして、ある程度市内の公共施設や病院等の近くをルートに入れられるということを考えて、そこにはアンケート調査等を行い、また施設の利用者等にもアンケートをするといったようなことをして考えられたルートでございました。先ほども触れていただきましたけれども、3年間でかなり、100円ということもあって定着してきたところでありました。そこにやはりいろいろな要望が出てきております。と申しますのは、コミュニティバスを運行している他市の状況を見ても、昼間の時間帯だけの運行をしているところもございまして。と申しますのは、先ほど委員さんから御指摘がございましたように、昼間交通手段を持たない高齢の方たちが買い物や病院に行くといった、また公共施設に行くというところに重きを置くということで、役所の開庁時間的な、公共施設が開いている時間帯を運行するという、運行をしているコミュニティバスも多くございます。

ところが当市の場合は、当初からもう少し幅を広げて通勤時間帯も公共交通空白地域の方たちの利便性を高めるために、少し早い時間帯と遅い時間帯も運行してきたという経緯もございまして。ただし、多くのニーズに答えていくということは、やはり目的がいろんなところに分散してしまう。全てを酌むということは非常に難しいということもございまして、そういう中でも比較的利用されやすい時間帯やルートといったものをいろいろと検討した上で当初のルートができました。

ところが、平成21年のルートを拡大したときには、やはりいろんなところを走るほうがもっと利便性が上がるだろうということで、朝晩の時間帯と昼間の時間帯のルートを変えて、それもまた今まで1時間に1本定時で走っていたものが、長大のルートのほうについては、朝晩については1時間半というようなことになってしまい、やはり不便な状況になってしまったということがございまして。そういった反省を踏まえて先ほど都市計画課長から過去のルート見直しのいきさつ等を触れさせていただきましたけれども、改善するためのルート見直しを平成26年度に、月は27年2月からですけれども、行ったという経緯がございまして。

そのように、ちょっとうちの東大和市のコミュニティバスにつきましては、目標をもう少し広げて、対象を少し広げた中で工夫して運行していこうということでやってみるがための今のルートだということで御理解をいただきたいということと、やはりいろんな地域でそれぞれ今後の移動の確保ということでは御要望があると思います。先ほども少し触れましたけれども、現在のコミュニティバスのシステムだけでそういったニーズを全て満たすということは難しいということがございまして。それプラスいろいろな地域でいろんなニーズがあるということは市でも把握しておりますので、先ほど都市計画課長のほうから触れましたようにガイドラインを作成いたしまして、それぞれの地域で必要とする地域の交通については、地域の方たちと一緒に育てていっていただきたいという思いから、そういうものの検討を地域の方たちと一緒にさせていただきたいということでガイドラインを策定しておりますので、今後の地域交通についてはそのような取り組みにより皆さんと一緒に考えていきたいということで考えております。

それにしても、基幹となる交通についてはしっかりと公共交通網を揺るぎないものとしてきちんと位置づけをして継続して運行していかないと、それに取替わって地域の交通が成り立たなくなってしまうということがございまして、できるだけいろんな工夫をしながら、また市民の皆様の御意見等をお伺いしながら改善に努めていきたいというふうに考えております。

ここで、公共交通網の大切さの一つのあらわれだったと思いますけれども、西武多摩湖線が台風9号の大雨

により少しの間不通になってしまったことがありますけれども、路線バスもその代替交通の公共交通網としてありましたけれども、ちょこバスのほうにも少し流れていただいて、その代替交通としての役割を果たしていたというふうに考えております。そのようなことができるということが今後の公共交通を考えていく上では必要だというように考えてますので、基幹的な公共交通としてはしっかりしたもので、それも先ほどもありましたけれども、市からの補てんをどこまでもということではなく、一定の水準といったものを考えながらきちんと運営管理していく必要があるというように考えているところでございます。

以上でございます。

○委員（関田 貢君） この交通のルールについては、交通局が道路路線を国が認定を持つて居るわけですよ。そして今、私たちがこの交通審査会のメンバーの中にも西武鉄道さんやあるいは西武バスや立川バスさんなんかの人たちがいる。そうすると、そういう交通網の中で東大和みたいに13.5キロ平方の小さな町で、主要幹線は立川バス、西武バスに陸運局が許可出し、その路線は市民の循環バスは走れないわけですから利益上がないから。そうしたときに、そういう公共交通の中でも私鉄バスが走れる路線の以外に走って、そこの中を巡回で走ってということは、私はやはりきちっと通勤のそういう不便地域だからこそそういうバスの効果が巡回でいくのが、今は巡回方式で十分巡回でその辺のことを確認していただいて、その間に僕は朝の時間帯は巡回でいくんじゃないくて、駅から駅走るバスが有効なのかもしんないし、そしてその時間帯を過ぎたらば、今度は高齢者向けのサービスをするとき、どういう巡回のルートが必要なんだといったときに、東京街道の人たちが湖畔の集会所へ行くのに前は定期バスを持ってたんだけど、それを今回の場合は乗りかえて全部キャンセルしたというふうに、乗りかえのそういうところまで変わってっちゃう。今まで便利さがあつた人たちが乗れないと、乗りかえするというような不便になる。ですからそういう既存の、今まで築いた旧の3年間の路線は決して悪い路線ではなかったはずなんですよ。そういうふうにさっき部長が言ったように、一定の集会所をつないでたんですよ。ただし時間がかかってたんですよ。だからその時間のかかってた時間をどう短縮してあげることが地域のそのときのニーズに的確に僕は通勤時間の皆さんのアンケートなのか、本当のそういう人材、シルバーの皆さんの、高齢者の施設利用のアンケートなのかとか、その分析をきちっとやはり通勤時間の時間帯、あるいは買い物の時間帯を分けて、僕は2通りの案があつてしかるべきだと思うんですよ。そういう案の構築を僕は今後検討してかないと、この循環型の解決策は、将来次の3年後の見直しのときにはもう少し通勤型、あるいは通勤型の時間帯が終われば市民の高齢者の皆さんがそれぞれの集会所に、役所に行く、あるいはハミングホールに行く、そういう中央公民館、そういう集会所に……

○委員長（佐竹康彦君） 関田委員に申し上げます。事務調査を行うか否かの陳情でございますので、なるべく細部には入らずに、陳情書に基づいた形で質疑を心がけていただければと思いますので、済みません、その点よろしくお願ひ申し上げます。

○委員（関田 貢君） ですからそういう今のそういういろんなルートは、私はこの中身の金額がどうの、赤字じゃなくて、僕はルートのアンケートのとり方、市民が利用しやすい環境、市民のニーズを的確に捉えていかなければ、こういう中身の赤字解消にはなつてかないと思う。ですからその辺のことをやはりきちっと僕はもう一度見直しとニーズのとり方の検討はすべきだと思うんですが、この3年間の間にね、ニーズのとり方っていうことを十分検討する必要があると私は思つてるんですが、どうですか。

○都市建設部長（内藤峰雄君） 今後の検討におきましては市民ニーズをどう捉えていくか。また考え方等ですね、地域公共交通会議等の中で議論していきたいというふうに考えております。

以上でございます。

○委員長（佐竹康彦君） ほかに質疑はございますか。

○委員（森田真一君） きょうは陳情趣旨はこの1行ということで、委員会が所管事務調査ぜひやってほしいと、こういう趣旨なんで、そこに沿っていききたいというふうに思うんですけども、先ほども部長からもお話ありましたけども、これから地域で自分たちの足をどうするかというのを考えていく必要があるんだという趣旨のお話をなさってるわけでありまして、全くそのとおりだと思うんですけども、そうなったときに、一つは現状ではちょこバスへの期待ということもあって、ちょこバスが例えばうちのすぐそばまで来てくれれば、ここの地域の交通の問題は解決するんだっていう、こういう期待を抱かれてるところもたくさんあるわけですよね。

一方でそうはいいいながらも、現実にはこれまでの経過からしたら、走ることが物理的に不可能な地域だとか、そういうこともあって、最初にこの平成15年に走らせるときも、関係者の皆さん、議会の皆さんも一緒になって走らせたい地域を実際に現地調査してみたら、それは不可能であったとか、こういうデータをたくさん収集したという経験もあるんだというふうにお話伺いましたんで、そういったデータなんかも含めて所管事務調査を開くことで、過去のそういうデータなんか公開していただくということが私は望ましいんじゃないかな。そうすると、ちょこバスは走ってほしいんだけど現実的には無理だから、これはコミュニティタクシーを自分たちの地域で走らせなければいけないのかと、こういうふうに機運の醸成につながっていくということも十分あり得るんじゃないかというふうに思うんですね。

なので、私は希望としてはぜひ所管事務調査開いてほしいなっていうふうに思うわけですけども、そういう過去のデータなんかもこの中で、事務調査の中で提出していただくということが可能なのかどうかということだけお伺いしておきたいと思います。

○都市計画課長（神山 尚君） データ的なものなんですけれど、市のほうで持ってるデータ、御要望いただければ出せる範囲内でお出しはできるというふうに思っています。

○委員長（佐竹康彦君） ほかに質疑はございますか。

○委員（実川圭子君） 今までさまざまな御意見が出ているので1点だけ。

地域公共交通会議のことでですけども、ホームページのほうには、その開催の状況が27年度までしか載っていないんですが、今年度の開催状況と今年度の開催状況の公開をホームページでいつごろやっていただけるかをお伺いします。

○都市計画課長（神山 尚君） 交通会議の結果をホームページでその概要を公表しておりまして、おっしゃるとおり27年度までは公開してあります。28年度につきましては、既に1回開催しておりまして、現在公表の準備を進めているところですので、いましばらくお待ちいただきたいと思います。

以上です。

○委員長（佐竹康彦君） ほかに質疑はございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（佐竹康彦君） 質疑を終了して御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（佐竹康彦君） 御異議ないものと認め、質疑を終了いたします。

これより自由討議を行います。

○委員（森田真一君） 私が先ほどちょっと重複してしまいますけども、ぜひ建設環境委員会で所管事務調査に

これを入れてほしいなというふうに思います。ただし、1つこの10月からダイヤいじったりとかいうこともありますから、例えば半年だとかある程度のスパンを置いて、その段階で所管事務調査を置いていただいて、今回のダイヤ改定なんかもその議論の中に反映させていただけることを望む次第です。

以上です。

○委員長（佐竹康彦君） ほかに自由討議はございますか。

○委員（実川圭子君） 私もちよこバスのことは建設環境委員会でも見ていく問題だとは思っています。ただ、今ここでまた改正が入りますので、時期的には今からということではなく、やはりもうちょっと先でもいいのかなというふうに思います。

○委員長（佐竹康彦君） ほかに自由討議ございますでしょうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（佐竹康彦君） それでは、自由討議を終了して御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（佐竹康彦君） 御異議ないものと認め、自由討議を終了いたします。

討論を行います。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（佐竹康彦君） 討論を終了して御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（佐竹康彦君） 御異議ないものと認め、討論を終了いたします。

採決いたします。

この採決は起立により行います。

28第42号陳情 ちよこバス事業に関する陳情、本件を採択と決することに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○委員長（佐竹康彦君） 起立少数。

よって、本件を不採択と決します。

ここで説明員退席のため暫時休憩いたします。

午前10時35分 休憩

午前10時35分 開議

○委員長（佐竹康彦君） 休憩前に引き続き会議を開きます。

○委員長（佐竹康彦君） 次に、所管事務調査の協議について、本件を議題に供します。

本委員会において新たに所管事務調査を行いたいと思っております。

事前に委員の皆様からいただきました内容をもとに正副委員長において協議した結果、市民・民間の力を活用した産業振興の取り組みについてを調査事項としたいと思い、本日、所管事務調査通知書を机上配付させていただきました。

この案について、御意見等がありましたら御発言お願いいたします。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（佐竹康彦君） それでは、お諮りいたします。

本委員会におきまして所管事務調査通知書に記載のとおり、所管事務の調査事項、調査目的、調査方法、調査期間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（佐竹康彦君） 御異議ないものと認め、さよう決めます。

お諮りいたします。

ただいま決定しました所管事務調査事項を閉会中も継続して審査するため、会議規則第101条の規定により、委員長から議長に申し出を行いたいと思いますが、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（佐竹康彦君） 御異議ないものと認め、さよう決めます。

○委員長（佐竹康彦君） 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（佐竹康彦君） 御異議ないものと認め、さよう決めます。

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（佐竹康彦君） 御異議ないものと認め、さよう決めます。

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（佐竹康彦君） 御異議ないものと認め、さよう決めます。

○委員長（佐竹康彦君） これをもちまして、平成28年第6回東大和市議会建設環境委員会を散会いたします。

午前10時37分 散会

東大和市議会委員会条例第30条第1項の規定により、ここに署名する。

委 員 長 佐 竹 康 彦