

# 令和4年第4回東大和市議会建設環境委員会記録

令和4年12月13日（火曜日）

## 出席委員（6名）

委員長	木下富雄君	副委員長	荒幡伸一君
委員	二宮由子君	委員	尾崎利一君
委員	森田博之君	委員	大川元君

## 欠席委員（1名）

委員 関田正民君

## 委員外議員（3名）

5番	森田真一君	7番	上林真佐恵君
18番	東口正美君		

## 議会事務局職員（4名）

事務局次長	嶋田淳君	議事係長	吉岡繁樹君
主任	関口百合子君	主任	高石健太君

## 出席説明員（5名）

副市長	小島昇公君	まちづくり部長	田辺康弘君
都市づくり課長	稲毛秀憲君	まちづくり推進担当課長	梅山直人君
道路交通課長	一ツ木正美君		

## 会議に付した案件

- (1) 第77号議案 市道路線の認定について
- (2) 第78号議案 市道路線の認定について
- (3) 第79号議案 市道路線の変更について
- (4) 第80号議案 市道路線の一部廃止について
- (5) 4第20号陳情 ちよこバスの増便とルート等に関する陳情
- (6) 所管事務調査

東大和の特産品による産業の活性化について

午前 9時30分 開議

○委員長（木下富雄君） ただいまから令和4年第4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（木下富雄君） 初めに、第77号議案 市道路線の認定について、第78号議案 市道路線の認定について、第79号議案 市道路線の変更について、第80号議案 市道路線の一部廃止について、以上4議案を一括議題に供します。

お諮りいたします。

以上4議案の審査に先立ち、これより現地視察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（木下富雄君） 御異議ないものと認め、さよう決めます。

それでは、これより現地視察を行います。

〔 現地視察 〕

午前 9時31分 出発

---

午前10時20分 帰庁・再開

○委員長（木下富雄君） 現地視察により路線の状況を確認いたしましたので、これより審査を行います。

4議案につきましては、既に本会議において提案理由の説明が終了しておりますので、直ちに質疑を行います。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（木下富雄君） 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（木下富雄君） 御異議ないものと認め、質疑を終了いたします。

自由討議を行います。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（木下富雄君） 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（木下富雄君） 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（木下富雄君） 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（木下富雄君） 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。

第77号議案 市道路線の認定について、本案を原案どおり可決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（木下富雄君） 御異議ないものと認め、よって本案を原案どおり可決と決めます。

---

○委員長（木下富雄君） 採決いたします。

第78号議案 市道路線の認定について、本案を原案どおり可決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（木下富雄君） 御異議ないものと認め、よって本案を原案どおり可決と決します。

---

○委員長（木下富雄君） 採決いたします。

第79号議案 市道路線の変更について、本案を原案どおり可決と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（木下富雄君） 御異議ないものと認め、よって本案を原案どおり可決と決します。

---

○委員長（木下富雄君） 採決いたします。

第80号議案 市道路線の一部廃止について、本案を原案どおり可決と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（木下富雄君） 御異議ないものと認め、よって本案を原案どおり可決と決します。

ここで、暫時休憩いたします。

午前10時21分 休憩

---

午前10時21分 開議

○委員長（木下富雄君） 休憩前に引き続き会議を開きます。

---

○委員長（木下富雄君） 次に、4第20号陳情 ちょこバスの増便とルート等に関する陳情、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（嶋田 淳君） 朗読いたします。

4第20号陳情 ちょこバスの増便とルート等に関する陳情

〔朗 読〕

○委員長（木下富雄君） 朗読が終わりました。

質疑を行います。

○委員（荒幡伸一君） それでは、何点か質疑をさせていただきます。

まず東大和市内の交通網をこれ考えますと、西武鉄道が市境を通り、モノレールも市の西側に偏っており、路線バスも主要道路を通る中で、公共交通空白地域に、ちょこバスの運行が浸透したことで市民生活の利便性が向上したというふうに思っております。現在では、向原地域や高木地域、また芋窪地域が公共交通空白地域になっているというふうに認識をしておりますが、ちょこバスの現状の課題はどのように捉えてるのかお聞かせいただけますでしょうか。

○道路交通課長（一ツ木正美君） ちょこバスは、現在利用者が新型コロナウイルス感染症拡大以前の水準に回復していないことなどにより、収支が厳しい状況であります。現状の課題といたしましては、持続可能な行財政運営を前提としつつ、ちょこバスが路線バスを補完し、市内に形成されている地域公共交通ネットワークを

持続可能なものとしていくことであると認識しております。

以上でございます。

○委員（荒幡伸一君） では、ちよこバスの年間経費の推移についてお伺いいたします。

○道路交通課長（一ツ木正美君） ちよこバスにつきましては、運行に必要な経費から運賃収入と広告収入を差し引いた赤字額を補助金として運行事業者に支出しております。

年間経費の推移として、過去3年間分を申し上げます。

平成31年度の運行経費は約7,890万円、収入は約2,460万円、補助額は約5,430万円でございます。

令和2年度の運行経費は約7,870万円、収入は約1,800万円、補助額は約6,070万円でございます。

令和3年度の運行経費は約8,160万円、収入は約2,080万円、補助額は約6,080万円ございました。

令和2年度につきましては、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数が減少したことに伴い、運賃収入が大きく減少し、補助額が大きく増加いたしました。また令和3年度につきましては前年度よりも収入が増加したものの、燃料費などの増により運行経費も増加したことから、補助額は前年度と同水準となっております。

以上でございます。

○委員（荒幡伸一君） この新型コロナウイルス感染症の影響や燃料費の高騰によって補助額が増加しているとのことでしたが、陳情趣旨にありますように、現行の1時間1本から2本に増便するためには、どのようなことが必要なかお伺いいたします。

○道路交通課長（一ツ木正美君） 主なものとして財政上の課題が挙げられます。具体的には、現状の便数を倍にした場合、まず単純計算で運行経費は倍となります。利用者数は単純計算で倍になることはないと考えられることから、補助が必要な赤字額はさらに拡大すると考えられます。

令和3年度の補助額は、先ほど申し上げましたとおり約6,000万円でしたので、毎年、補助額として1億2,000万円以上を支払うこととなります。また運行に必要なバスとして各運行ルート1台ずつ、計3台の購入も必要となります。

平成27年度にバスを1台購入した費用が約2,000万円でありましたので、3台購入すると約6,000万円の経費が生じ、将来的にはその更新費用も必要となるなど、大きな財政負担が生じることが考えられます。また乗務員の人員増やバス台数の増について、西武バスに対応を依頼するなどの民間バス事業者との調整の必要があると考えられます。

以上でございます。

○委員（荒幡伸一君） 増便するには、大きな財政負担が生じるということなど財政上の課題があるとの御答弁でしたが、次に以前のちよこバス路線が現行路線に変更され、同時に運賃が変更された経緯についてお聞かせいただけますでしょうか。

○道路交通課長（一ツ木正美君） 以前のちよこバスルートは、平成21年9月に当初の運行ルートを拡大する形で、見直しを実施したものでありますが、運行ルートの長大化、運行便数の減少、時間帯によってルートが異なること、定時発などでなく分かりにくいこと等の課題があり、利用人数につきましても、見直し前の平成20年度の約19万4,000人から平成24年度の約12万6,000人と、約6万8,000人減少いたしました。

これらの課題に対応するため、平成24年5月より地域公共交通会議において協議するとともに、平成25年度に、市民意識調査及び市民懇談会を実施し、1、距離の長いルートを廃止し、市内をコンパクトに回る循環ルートと駅間を往復するルートの2ルートとすること。2として、2ルートを市役所で結節させて乗り継ぎの

利便性を向上させること。3として、東大和市駅と玉川上水駅に乗り入れること。4として、運行間隔は少なくとも1時間に1本とすること。5として、路線バスやタクシーとともに、市内の公共交通網を形成することという5つの基本的な考え方を踏まえて、地域公共交通会議においてルート変更案について取りまとめ、現在のルートに見直しが行われたものであります。

また現在のルートの見直しと同時に、従前の100円の運賃を民間路線バスの初乗り運賃とする改定を実施しておりますが、運賃につきましては、1として路線バス利用者との公平性を保つこと、2として収支率を改善し、持続可能な公共交通とすることを基本として、地域公共交通会議において協議し、民間路線バスの初乗り運賃とすることで協議が調い、運賃の改定を行ったものでございます。

以上でございます。

○委員（荒幡伸一君） 今の御答弁で市民懇談会を実施したとのことでしたが、陳情理由には、住民の声をよく聴取してほしいと書いてございます。路線変更を行うときの地域住民への説明をどのように行ったのか、また今後ルート変更を実施する場合、地域住民への説明をどのように行うのかお聞かせください。

○道路交通課長（一ツ木正美君） ルート変更前に行った説明会等でございますが、市民の皆様の御意見を把握するために、平成25年に、市役所会議棟、桜が丘市民センター、蔵敷公民館、湖畔集会所、清原市民センターにおいて各2回、計10回の市民懇談会を実施するほか、向原地域において出前講座を実施いたしました。

また平成26年6月に、ルートから外れる地域を対象としたルート変更の考え方等に関する説明会を清原市民センター、蔵敷公民館において各2回、計4回実施するとともに、11月にタウンミーティングを2回実施いたしました。平成27年2月に仲原集会所、湖畔集会所、市役所会議棟、桜が丘市民センターにおいて、4回のルート変更に関する説明会を実施いたしました。

ちょこバスの運行を持続可能なものとするためには、御利用される市民の皆様からの御意見などを伺うことも重要でありますので、今後前回同様のルート変更を実施する場合には、前回と同様の対応を行っていくことが考えられます。

以上でございます。

○委員（荒幡伸一君） ルートの変更を行う際に、実施した説明会の参加者数や主な御意見などについて、分かる範囲で結構ですので、教えていただけますでしょうか。

○道路交通課長（一ツ木正美君） 平成25年8月及び10月に実施いたしました市民懇談会の参加人数につきまして、開催場所ごとに2回分の参加人数の合計を申し上げます。

市役所会議棟29人、桜が丘市民センター17人、蔵敷公民館16人、湖畔集会所52人、清原市民センター7人で行っていただきました。主な御意見といたしましては、運行間隔等の利便性を向上させるために、ルート改正が必要であるというものであります。

平成26年6月に実施いたしましたルートから外れる地域の説明会につきましても同様に、開催場所ごとに2回分の参加人数の合計を申し上げます。

清原市民センター34人、蔵敷公民館10人で行っていただきました。主な御意見といたしましては、運賃の改定に関することやコミュニティタクシーの導入に関するものであります。

平成27年2月に実施いたしましたルート変更についての説明会につきましては、人数は確認できませんでしたが、主な意見としては、1時間に1本の運行になってよかったというものや、乗り継ぎに関する質問等でありました。

以上でございます。

○委員（荒幡伸一君） ありがとうございます。

それでは今後の展開について伺いますが、新堀地域、仲原地域、向原地域にちよこバスやコミュニティタクシーを運行させる可能性はあるのでしょうか。また運行するために必要なことはどのようなことが考えられるのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○道路交通課長（一ツ木正美君） ちよこバスやコミュニティタクシーは、東大和市コミュニティバス等運行ガイドラインに基づき、公共交通空白地域の解消を目指して運行するものなどとされておりますので、新堀地域、仲原地域、向原地域のうち公共交通空白地域に該当しない地域は、新たにちよこバスやコミュニティタクシーを運行させる対象地域に当てはまらないものと考えております。

また当該地域のうち公共交通空白地域に該当する地域につきましては、道路の状況や1時間に1本の運行を確保する観点から、ちよこバスを運行することは困難であると考えられます。当該地域においては、東大和市コミュニティバス等運行ガイドラインに基づき、地域検討組織との協働によりコミュニティタクシーを運行させる検討を行う可能性はございますが、現在のところ地域検討組織が設立されたということは把握しておりません。

以上でございます。

○委員（荒幡伸一君） それでは、武蔵村山市のMMシャトルのように、ちよこバスにシルバーパスを導入するために必要なことについてお聞かせいただけますでしょうか。

○道路交通課長（一ツ木正美君） ちよこバスにシルバーパスを導入するためには、バス事業者等との協議を調える必要がありますが、バス事業者等としては、シルバーパスの補助金の算定上、ちよこバスは対象となっておらず、運行事業者が運賃収入の減少分を負担することは考えていないということであります。市といたしまして、ちよこバスを持続可能なものとしていくためには収入の確保が課題であり、財源の裏づけなくシルバーパスを導入するという事は難しいと考えております。

以上でございます。

○委員（荒幡伸一君） 財源の裏づけがなく、このシルバーパスを導入するという事は難しいという御答弁でしたが、これで最後になりますけども、東京街道団地地区まちづくりプロジェクトと、今後の地域公共交通の利便性との関係についてお聞かせいただけますでしょうか。

○まちづくり推進担当課長（梅山直人君） 東京街道団地地区まちづくりプロジェクトは、都営東京街道団地の建て替えにより創出された用地を活用し、民間活用プロジェクトにより、誰もが暮らしやすい生活の中心地の形成を図ることを目的としております。

本プロジェクトで予定されている商業、医療、福祉等の生活利便施設の立地などにより、地域公共交通を利用せずとも、周辺を含めた地域の身近な生活利便性が高まるものと考えられます。また生活利便施設などに対する地域の外からの需要が一定程度喚起された場合には、既存の路線バスの利便性が向上するといったことも考えられます。

以上でございます。

○委員（森田博之君） 私からは3点質問させていただきます。

まず、東京街道団地の現在の公共交通の状況についてどのようになっているのか、また市はその状況についてどのように認識しているのか伺います。

2点目ですけれども、陳情書の陳情理由に、通称バス通りにちよこバスの停留所を以前と同じように設置すれば、今現在からでも利用者が増えるのは間違いなく、近い将来には利用者は大幅に増えることが強く予測されると記載がございます。この点について、利用の予測など市の認識を伺います。また以前のルートでの利用状況はどうであったのかにつきましてもお伺いいたします。

3点目でございます。仮に陳情書にあるように、1時間に1本の運行本数を2本とし、通称バス通りに以前と同じようにちよこバスの停留所を設け、シルバーパスを使用できるようにした場合、それにかかる費用だけでなく、現在の路線バスの運行にも影響があると考えられますが、その影響について市の認識を伺います。

**○道路交通課長（一ツ木正美君）** まず初めに、御質疑の1点目について御答弁させていただきたいと思っております。東京街道団地につきましては現在ちよこバスの路線はありませんが、団地の中央、立川駅北口、または久米川駅方面へ向かう西武バスの路線が通っております。団地南停留所において、立川駅行きの便が平日朝7時台に6本あるなど、市内では比較的路線バスが利用しやすい地域であると認識しております。

御質疑の2点目について御答弁させていただきます。以前と同じ箇所に停留所を設置した場合の利用予測につきましては、調査等を実施しているわけではないのでお答えするのは困難です。

なお、東大和市コミュニティバス等運行ガイドラインにおいて、ちよこバスの主な対象地域は、公共交通空白地域のうち一定の需要が見込まれる地域等とされておりますので、東京街道団地につきましては公共交通空白地域になっていないため、利用者の増が見込まれるとしても、ちよこバスの運行の対象地域に当てはまらないものと考えております。

以前のルートにおける利用状況につきましては、平成22年に実施した利用状況調査の乗降者数で申し上げますと、上北台駅を除く全停留所平均が約16であったのに対し、団地北停留所からけやき通り停留所までの平均は約6でありました。

御質疑の3点目について御答弁させていただきます。路線バスへの影響についてであります。路線の重複を生じること及びちよこバスは距離にかかわらず運賃が均一であることなどから、路線バスの利用者のちよこバスへの転換が生じる可能性があり、それにより路線バスの減便などによる利便性の低下等を招くおそれがあると認識しております。

以上でございます。

**○委員（尾崎利一君）** まず、運行本数についてですけれども、平成14年3月に出された東大和市のコミュニティバス調査報告書というのがありますが、これは、東京都からちよこバス——コミュニティバスをつくるに当たって調査費用も補助が出たということで、最もこれまでできちっとした、お金をかけて調査をやった報告書だと思いますが、利用者数の推計が出ています。

60分間隔だと、これは100円ということです。当時100円ということでしたけれども、60分間隔だと1日567人、30分間隔だと1,565人、20分間隔だと2,948人とされています。1時間に2本にすると、1時間に1本の2.7倍の利用者数になると。それから1時間に3本にすると、5.2倍の利用者数になるという調査結果です。60分間隔だと車両が3台、30分間隔だと車両4台が必要になるということで、初期費用も経費も30分間隔のほうがかかるわけですけれども、利用者数が2.7倍になるということで、初期費用の回収を含めても収支は30分間隔のほうがいいという調査結果でした。

一般論として運行本数を増やすことは収支の改善に資する可能性があるというふうに考えられますが、この点についての認識を伺います。

○**道路交通課長（一ツ木正美君）** コミュニティバス調査報告書の推計につきましては、ちょこバスの運行前に実施したアンケート調査の結果によって推計したもので、現在ちょこバス事業を取り巻く状況は大きく変化しております。推計結果につきましても、料金によって運行本数を増やしたとしても収支が改善しない推計となっております。

なお、地域公共交通ネットワークを持続可能のものとしていくことを前提として、現行の1時間に1本の運用を1時間に2本の運用といたしますと、補助が必要となる赤字額はさらに拡大すると考えております。

以上でございます。

○**委員（尾崎利一君）** 私は、料金によっては収支が改善しないという推計もあるということですが、当時100円で検討していた100円のところでいうと、30分に1本のほうが収支的にも優位だという結果だったと思います。

それで、いずれにしても運行本数だけではなくて、ルートも含めた総合的な検討の中で収支もにらんでいくということが必要になってくるんだろうと思います。平成25年8月に実施した公共交通に関する市民意識調査でも、市内全域で運行間隔に対する満足度が一番低くなっているということだと思いますが、いかがでしょうか。

○**道路交通課長（一ツ木正美君）** 同調査においては、ちょこバスの満足度のうち運行間隔に対する満足度が一番低くなっておりましたが、当時のちょこバス運行間隔は、朝晩1時間、昼間1時間30分間隔でありました。現在は運行間隔を1時間1本に見直しがされております。

以上でございます。

○**委員（尾崎利一君）** 確かに1時間半に1本だったということで、ちょっとこれはあまりにっていう声もあったんだろうと思いますけれども、今回の陳情に出されているように、運行本数の増加を求める声っていうのは、かなり依然として大きいというふうに思います。

次に統計東やまによると、令和3年1月1日現在の市内の人口8万5,317人に対して65歳以上は2万3,258人で27.3%ですが、清原でいうと人口2,963人のうち65歳以上人口1,416人で47.8%と、かなり高齢化が進んだ地域になっています。陳情者の御説明では、さらに今後の東京街道団地の増築に際して高齢者人口が増えると考えられるということでした。そういう点でいうと、公共交通の充実が求められる地域だと考えられますが、いかがでしょうか。

○**道路交通課長（一ツ木正美君）** 清原地域につきましては、市内では比較的路線バスが充実している地域であると認識しております。

以上でございます。

○**委員（尾崎利一君）** 平成25年8月に実施した公共交通に関する市民意識調査で運転免許証の有無を見ると、ない人が他の地域では10%台から20%台に対して、清原・新堀地域だけが34%となっています。またふだんの移動手段でちょこバスを使っている人では、奈良橋、湖畔、高木地域が13%に次いで清原・新堀地域が9%となっていて、ちょこバスへの依存度が高い地域だったこともこの調査で分かります。この地域を運行ルートから外した理由を伺います。

○**道路交通課長（一ツ木正美君）** 当該地域につきましては、路線バスが比較的充実している地域であることなどから見直しをしたものであります。

以上でございます。

○委員長（木下富雄君） ほかに。

○委員（尾崎利一君） 東大和市のコミュニティバス等運行ガイドラインでは、公共交通空白地域について、鉄道駅、モノレール駅からは500メートル以上、バスの停留所からは300メートル以上離れている地域としています。東京都のコミュニティバス補助制度ではどのように規定されているのか伺います。

○道路交通課長（一ツ木正美君） 東京都の補助制度におきましては、既存バスが走行していない地域、鉄道駅及びバス停から半径200メートル以遠の地域が交通空白地域とされております。

以上でございます。

○委員（尾崎利一君） 東京都の基準からいうと、東大和市の交通空白地域が非常に狭く設定されているということだと思います。

今年の3月16日の都議会都市整備委員会で、尾崎あや子都議に対して東京都の地域公共交通担当部長の答弁では、区市町村が関連する計画等との整合を図りながら既存路線の見直しを行う際、必要な諸経費を支援の対象として追加すると言っています。見直した結果の新設路線には2年間の運営費補助もつくとのことでした。

これまで、最初つくるときには調査費用補助がついたわけですが、その後、補助がつかないということだったのが、今は補助、東京都としても出すと。それによって変えたら、2年間は運営費補助も出すというふうに大きく補助制度が変わっています。

鉄道駅及びバス停から半径200メートル以遠の地域を公共交通空白地域とする東京都の補助制度に合わせれば、1割近い方がふだんの移動手段としてちょこバスを使っていた、しかも高齢化率が非常に高く自動車免許保有率が一番低い清原・新堀地域を除外することなく、運行ルートを組むことも可能となるのではないかと考えます。

これまでもそうですが、既存の西武バスとの路線接続との関係で、ちょこバス路線が一部西武バスの路線と重なったり、バス停同士が近接していても、それ自身に制度上の問題はないはずです。合理的なルートを組むことで運行本数を増やして収支も改善するという道もあるのではないかと。市の行った市民意識調査からも、コミュニティ交通に対する東京都の補助拡充の動向からも、運行見直しは求められているのではないかと思います。いかがでしょうか。

○道路交通課長（一ツ木正美君） 地域公共交通ネットワークを持続可能なものとしていくことを前提として、仮に運行本数を増やしますと、補助が必要となる赤字額はさらに拡大すると考えております。また当該地域につきましては東大和市コミュニティバス等運行ガイドラインにおいて公共交通空白地域になっていないため、ちょこバスの運行の対象地域に当てはまらないものと考えており、現在の収支の状況などを鑑みますと、運行の見直しを検討できる状況にはないと考えております。

以上でございます。

○委員長（木下富雄君） ここで10分休憩いたします。

午前10時51分 休憩

---

午前10時59分 開議

○委員長（木下富雄君） 休憩前に引き続き会議を開きます。

○委員（尾崎利一君） 私としては、市民の交通権を守るという立場からも、気候危機打開という立場からも、地域公共交通ネットワークの再検討は必要だというふうに考えてますけれども、1つは、東京都がそのための

調査に費用を補助をするというふうに変ったこの時期に調査をすると。しかも直接ちょこバスではないですけども、デマンド交通についても補助出すっていうことをね、東京都そういう点で補助を拡充してるこの時期のうちに調査し見直しを図るとするのはこれ必要なんじゃないかと思いますが、再度その点についてのお考えを伺います。

○**道路交通課長（一ツ木正美君）** 東京都の補助等とデマンドの交通等のお話につきましてですけど、ちょこバスの運行の対象地域、コミュニティ、ごめんなさい、東大和市コミュニティバス等運行ガイドラインにおいて、当該地域っていうのは公共交通空白地域になっていないということになりますので、ちょこバスの運行の対象地域に当てはまらないものと考えております。現在の数値状況などを鑑みますと、運行の見直しが検討できる状況にはないっていうような形で考えております。

以上でございます。

○**まちづくり部長（田辺康弘君）** 私からも1点ちょっと補足をさせていただきます。先ほど議員からも御指摘いただきました東京都の補助制度でございますけれども、交通空白地域の規定については定義を御回答させていただいてるところでございますが、補助対象となるための要件につきましても、一定の民間の路線バスとの重複の度合いでありますとか、そういった補助要件がございまして、そういった要件を満たす状態でないと補助対象とならないということになってございますので、ちょこバス全体の路線の見直しなどを行うような状況というのは、昨今の収支の状況などを踏まえましても、現在そのような検討ができるような状況ではないというふうに考えてるところでございます。

以上でございます。

○**委員（尾崎利一君）** 先ほど申し上げましたけど、コミュニティバス等運行ガイドラインは、東京都よりも交通空白地域を非常に狭める規定になってますので、これ前提にして考えないということをお願いしたいと思えます。

次に武蔵村山市で、コミュニティバスにシルバーパスが使えている状況ですけども、これは市が独自にお金を出して、シルバーパス適用されてるということですが、現行ルートでちょこバスにシルバーパスを適用した場合、どれだけの費用となるのか伺います。

○**道路交通課長（一ツ木正美君）** 武蔵村山市では当初、シルバーパスの補助金を受けて、シルバーパスが使用できておりましたが、一時的に運賃を変更した以降はシルバーパスの補助金が受けられずに、シルバーパスによる減収額を含む赤字額を武蔵村山市が補填することによって、シルバーパスが使用できるようになっているとのことでございます。

シルバーパスを導入した場合の影響額については、現在のちょこバスの利用者のうちどの程度の方がシルバーパスに転換するのかが不明なため算定は困難であります。仮にシルバーパスの転換率を約2割といたしますと、令和3年度の利用者数13万7,867人のうち2万7,573人がシルバーパスに転換することとなり、年間450万円ほど運賃収入が減少することとなります。

以上でございます。

○**委員（尾崎利一君）** 令和2年度決算と令和3年度決算において、ちょこバス運行補助金の額、それから特別地方交付税交付金及び市町村総合交付金において、ちょこバスを対象に交付された金額を伺います。

○**道路交通課長（一ツ木正美君）** 令和2年度決算のちょこバスにおける運行補助金の額は約6,070万円、特別地方交付税交付金の額は約1,900万円、市町村総合交付金の額はゼロ円であります。令和3年度の決算の運行

補助金の額は約6,080万円。特別地方交付税交付金の額は約1,870万円、市町村総合交付金の額はゼロ円であり  
ます。

以上でございます。

○委員長（木下富雄君） ほかにも。

○委員（二宮由子君） 路線バスでは対応できない公共交通空白地域の解消を主目的として、コミュニティバス、  
ちよこバスは平成15年に運行を開始されました。先ほどルート変更の経緯を伺った委員もおられますけれども、  
その御答弁の中で、平成21年と平成27年にルート変更、おおむね6年ごとぐらいですか、運行ルートが見直さ  
れてきています。

現行ルートに変更されてから、令和4年ですから6年経過をしています。東大和市コミュニティバス等運  
行ガイドラインでは、運行基準として収支率40%を目指すものとし、おおむね25%を下回る場合は、運行日や  
時間、車両の小型化や路線の廃止、変更の見直しを検討するとされております。

先ほど他の委員の質疑の答弁の中で、現行ルートの見直しを行う状況ではないということでしたが、現行  
ルートの収支率というのを伺いたいと思います。またあわせて、今後現行ルートからの見直しを検討されるの  
か改めて伺います。

○道路交通課長（一ツ木正美君） 令和3年度の収支率は25.5%で、見直しを検討すべき水準に近い結果となっ  
ております。令和2年度の収支率22.9%に比べて回復しておりますが、今後も新型コロナウイルス感染症の影  
響を見極める必要などがあるため、現時点での現行ルートの見直し等は検討しておりません。

以上でございます。

○委員長（木下富雄君） 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（木下富雄君） 御異議ないものと認め、質疑を終了いたします。

自由討議を行います。

○委員（荒幡伸一君） 質疑にて様々確認をさせていただきましたが、このちよこバスの現状は、この新型コロ  
ナウイルス感染症の影響や燃料費の高騰によって、コロナ前の利用水準に達していなく、令和2年度、令和3  
年度と、赤字額の補助金として約6,000万円を市が支出しているという状況でございます。

また本定例会での同僚議員の一般質問や先ほどの質疑でも確認をさせていただきましたが、収支率に関して  
平成31年度が31.2%、令和2年度が22.9%、令和3年度が25.5%であり、東大和市コミュニティバス等運行ガ  
イドラインでは40%以上の収支率を目指すものとしているので、令和3年度の収支率25.5%と比較すると、率  
としては14.5%の改善が必要となり、金額については、運行経費が令和3年度と同額であると仮定して収支率  
40%となるために、必要な収入を計算すると約3,300万円で、令和3年度の収入約2,000万円と比較して、約  
1,300万円の収入が新たに必要となるとの御答弁がございました。

そして、この路線の拡充や増便に関しては、収支率がおおむね25%を下回る場合は見直しを検討することと  
しており、令和3年度の収支率は25.5%で、むしろ縮小等を検討すべき水準に近い結果となっているとのこと  
でした。

また先ほど確認したように、シルバーパスの導入に関しては、バス事業者等としては、シルバーパスの補助  
金の算定上、ちよこバスは対象となっておらず、運行事業者が運賃収入の減少分を負担することは考えていな  
いとのことですので、シルバーパスを使えるようにするには市の支出が増えてしまうということになります。

以上を勘案して、持続可能な行財政運営の観点から考えますと、陳情者の思いはよく分かりますが、なかなか難しいことなのかなというふうに思います。

以上でございます。

○委員長（木下富雄君） 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（木下富雄君） 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。

○委員（尾崎利一君） 4第20号陳情 ちょこバスの増便とルート等に関する陳情に賛成の立場で討論します。

日本共産党は住民の交通権を保障する立場から、また徒歩、自転車、公共交通で日常生活が営める省エネ社会を実現することは、気候危機を止める柱となる施策であるという立場から、地域公共交通の拡充を求めてきました。

今回、陳情が提出されている東京街道団地地区だけではなく、芋窪や湖畔地区でコミュニティタクシー運行を目指す取組なども行われていますが、東大和市がこうした視点に立って、ちょこバスやコミュニティタクシー、デマンド交通などの施策を総合的に拡充されるよう、まず要求したいと思います。

陳情についてです。市は、東京街道団地は交通空白地域ではないという認識ですが、交通空白地域に対する市の定義が、駅から500メートル、バス停から300メートルとなっていて、東京都の定義——駅、バス停から半径200メートル以遠から見ても狭過ぎると思います。

また東京都も、半径200メートル以遠というのは都の定めた目安であって、区市町村が実態に見合っただけのもので、東京都としてそこに口出しはしないと述べています。半径200メートルといっても、湖畔のような急坂地域や東京街道団地のような超高齢化地域は、実態に合わせて区市町村が考えればよいということです。

当市の中でもとりわけ高齢化が進んでいる地域である東京街道団地地域、しかも、ちょこバスが通っていたときには、ふだんの交通手段としてちょこバスへの依存が2番目に高かった地域である東京街道団地地域には、ちょこバスを運行していただきたいと思います。運行間隔についての不満が一番大きいものであったことも、市の行った意識調査でも明らかであり、運行本数を増やすことが収支の改善につながる場合があることも、ちょこバス創設の際の調査でも示されています。

確かに当時1時間半に1本という状況だったのですが、現在でも本数を増やしてほしいという要求が強いことは、この陳情でも示されているとおりです。シルバーパスの導入については450万円ほどかかるとの答弁でした。党市議団は、東京都のシルバーパス制度にきちんとおのせるような制度改革を求めますが、当面、武蔵村山市のように、当市の負担であってもちょこバスにシルバーパスを導入するよう求めるものです。

今年3月の予算特別委員会の答弁では、運賃を100円に戻してシルバーパスを適用した場合、940万円ほどになるとの答弁を得ており、これを基に予算組替え動議も提出しているところです。市からは、現行ルートと運行間隔、現行の運行ガイドラインの維持を前提として、東京街道団地は交通空白地域ではない、運行間隔を増やすと必ず赤字が増えるという答弁でした。これまでのちょこバスに係る調査で、きちんとお金をかけて調査が行われたのは、運行開始に向けた都の補助金を活用した調査でした。その後は都の補助もなくて、本格的な調査は行われていないと思います。

質疑を通じて、国からちょこバス運行に関して一定の交付金を受けていることも分かりました。また東京都が路線変更のための調査費用の補助や、調査を踏まえて変更した新路線などには2年間運行補助を出すなどの

補助拡充の動きについても紹介したところです。この際、利用者の意見もよく聴取し、都の調査費補助も活用して、実態に即したルートの見直しを行い、改善を図るべきです。

冒頭申し上げた交通権を保障する立場から、また気候危機を何としても止める立場からも、ちょこバスを含む地域公共交通の拡充へと踏み出すよう重ねて要求し、討論とします。

○委員長（木下富雄君） 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（木下富雄君） 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。

4第20号陳情 ちょこバスの増便とルート等に関する陳情、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（木下富雄君） 起立少数によって、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11時15分 休憩

---

午前11時16分 開議

○委員長（木下富雄君） 休憩前に引き続き会議を開きます。

---

○委員長（木下富雄君） 次に所管事務調査、東大和の特産品による産業の活性化について、本件を議題に供します。

11月10日に千葉県市原市へ、いちほら国府ブランド商品のPRについて並びに梨等の特産品のPRについて視察を行いました。

本日は、視察内容について、御意見、御感想等を御発言いただきたいと思います。

○委員（荒幡伸一君） 市原市に伺わせていただいて、非常に参考になった部分と、なかなか当市に当てはめると難しいなあという部分とあったかと思えます。

市原市、このかつて市原に置かれていたと言われる国府のみやびなイメージをブランドのデザインにしているということで、まずこのデザイン、ブランドのデザイン、ロゴマークが非常にいいものがあるなというふうに思いました。東大和市でも、こういったロゴマークっていうのも採用できるのではないのかなというふうに思いました。

また国府ブランドの審査に関しまして、審査員に高校生を複数入れているところが私としては非常に感心をした部分でありまして、若い、軟らかいその考えをこういったところに入れてるっていうのは非常にいいことだなというふうに思いました。

また同じくこの市原市の地産地消マップというのを頂きましたけども、当市にもこのようなマップがありますけども、中を見ますと、直売所マップ、当市のは直売所しか載ってないわけですけども、それ以外にもいろいろこの梨の工場だとか、あとは梨の品種ですとか、できるまで、また地産地消推進協力店マップとか、あとは加工したもの、どういうものがありますよというようなものが載っております。また協力店の一覧表です

とか、裏には市原市の農産物のカレンダーが載っていて、1月から12月までどういったものができますよって  
いうようなものが載っていて、非常に分かりやすいなというふうに思いました。で、帰りに道の駅で買物もさ  
せていただいたんですけども、この目的であったこの梨サイダーと、梨ハイボールが生産終了になってたとい  
うのが非常に残念ではあったんですけども、ここに載ってるぶっかけ海苔めしを、あちらの部長さんのお勧め  
商品だったので買って帰ってまいりましたけども、非常においしくて、家族で喜んでおります。

またその前に農業センターに寄らせていただいて、土地があるのであれだけのことができるっていうのはあ  
りますけども、非常に考えて栽培をされていて、すばらしいなという感想を持ちました。

以上でございます。

○委員長（木下富雄君） ほかにございますでしょうか。

○委員（森田博之君） 視察に行かせていただきましてですが、感想と含めて、東大和市としてどうするべき  
かっていう私の主観ですけども、お話しさせていただければなど。

規模、人口とか、予算規模も全く違いますので、参考にならないという意見も1つあると思うんですけども、  
見習うところは、私が思った中では、市と農家さんと非常に密接に、研究所があったりとか、そういった  
ことがありました。予算がやっぱり必要っていうのがあるとは思いますが、近くの農家さんと市と、  
もっと近くでやることによって、大きいとか小さいとかは関係なくできるのではないかなというふう  
に思いました。

それから大きくはできないとしても、その分集中してやることで1つに絞っていくっていうことで、小さい  
は小さいりのメリットですか、その生かし方もあるのではないかなというふうに思いました。それが規模の  
小さい自治体の戦略ではないかなというふうにも思いました。その辺を考えて進めていくといいかなとい  
うふうに感じました。

以上です。

○委員長（木下富雄君） ほかに。

○委員（二宮由子君） 東大和市と、人口にしろ、農家さんの戸数にしろ、あと敷地にしろ、大分規模的には違  
うというのは十分承知して視察をさせていただきましたが、それだけではなくて、例えば農業センターがある  
ことによって、地産地消の推進もそうですけれども、農家さんにとって非常に密にいろんなことを情報提供が  
できるということは、非常にそれは勉強になりました。

東大和市独自では無理だとしても、例えば多摩地域全体で都市農業というものを守るという観点から、農業  
センターみたいなものを通じて情報を早く取り、例えばこの地域に害虫が多いとか、今年の気温は変動がある  
から、いろいろと作付も時期を逸してはいけないとか、そういった情報を農家さんたちに発信するという拠点  
も必要なのではないかなというふうには感じました。

以上です。

○委員長（木下富雄君） ほかに。

○委員（尾崎利一君） 買ってきた梨ワインは大変おいしくいただきました。

感心したのは、やっぱり農業試験場みたいな感じで、梨の新品種もいよいよできそうだっていう話が聞けた  
り、苗預かって大きくしてまた返すような、これは有償のようですけども、そういう事業をやっていたり、  
本当に農家に寄り添って対策立てられてるなっていうのを感じました。

そういう中でも、耕作放棄地が増加してイノシシ被害が増えてるっていうようなことも伺って、あれだけい

ろいろやってもなかなか大変なんだと、やっぱり国のほうで所得保障や価格保証というようなことも含めた対策を、大きな対策打っていかないと大変なんだなっていうのは感じました。

ただその農業試験場のような、農業センターですか、のような取組も含めて、市原シティーガイドでミックスっていうことだね。ミックスって何なのかなと思ったら、どうも、いろんな地域が合わさった市なんだということで、きちっと農業についてもこのミックスの中で位置づけて、その振興策を打ってるという位置づけの問題もやっぱり大事だなと思います。

東大和も同じように、農業振興計画持ってるわけですけども、やっぱりこの位置づけっていう点がちょっと違うのかなと、この間、農業振興計画にあるのに、なぜ市民農園減らしちゃうんだっていうようなこともちょっと議会で聞いたりしてますけども、やっぱりそこをきちっと位置づけて、どう振興、総合的にやっぱり1つじゃなくて、立てた計画を総合的に推進していくっていうこと、一つ一つ進める必要があるんじゃないのかなというようなことを感じました。

以上です。

○委員（大川 元君） 市原市と東大和で共通するところが、私が思ったのは消費地に近いってところだと思いましたんで、東大和に、消費者であるお客様に来てもらって、直売で買ってもらうっていう取組、市原のところで見させてもらって、そういった取組をしていけば、実際、何ていうか東大和も市原と同じように振興できるんじゃないかなという部分では、学ぶところが多かったと思いますんで、その辺を今後活用していきたいというふうに感じました。

以上です。

○委員長（木下富雄君） ただいま皆様からいただきました思い、千葉縣市原市の視察内容についての御意見等につきましては、所管事務調査、東大和の特産品による産業の活性化についての報告書に反映させていただきたいと思っております。

お諮りいたします。

所管事務調査、東大和の特産品による産業の活性化につきましては、本日はこの程度にとどめたいと思いますが、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（木下富雄君） 御異議ないものと認め、さよう決めます。

---

○委員長（木下富雄君） これをもって、令和4年第4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26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 木 下 富 雄