

平成22年12月16日

会 議 録 審 査 内 容

◇会 議 録

- 1 日 時 平成22年12月16日
開会 10時00分 閉会 11時05分
- 2 場 所 幕別町役場 5階会議室
- 3 出 席 者 5名
委員長 牧野茂敏
副委員長 藤原 孟
委 員 増田武夫 乾邦廣 助川順一
議 長 古川 稔
- 4 事務局 局長 米川伸宜 課長 仲上雄治 係長 金田恭之
- 5 傍聴者 浜村奎子 成沢せい子 鈴木志摩子 中橋友子 野原恵子
谷口和弥
- 6 審査事件 別 紙
- 7 審査結果 別 紙

委員長 牧野 茂敏

◇審査内容

(10:00 開会)

- 委員長（牧野茂敏） ただ今より総務文教常任委員会を開催します。
本日は付託された陳情の審査でございます。陳情第14号、高齢者の外出の交通手段の確保を求める陳情を案件といたします。先日、継続審査といういこととございましたので、本日、企画より説明員を来ていただきまして、説明をいただくことになっておりますが、その方法でよろしいでしょうか。
- （はい、の声あり）
- 委員長（牧野茂敏） それでは、ご意見がないようですので、説明をしていただきます。企画の方、よろしくをお願いします。
- 企画室長（堂前芳昭） 今日出席の説明員を、紹介させていただきます。私、企画室長の堂前で。隣が伊藤参事でございます。岡田副主幹でございます。今日はよろしく、お願いいたします。
- 委員長（牧野茂敏） それでは、早速お願いいたします。
- 企画室副主幹（岡田直之） それでは、私のほうからご説明をさせていただきます。座ったままよろしくをお願いいたします。まず、本日お配りさせていただいてます資料であります。まず、高齢者の外出の交通手段の確保を求める陳情に係る資料ということで12pまである資料が一部、それと資料の1、それと資料の2、それと資料の3、それと参考としてコミバス等に係る新聞記事、情報ということでつけさせていただきます。
それでは、12pものの資料に基づいて説明させていただきます。
まず1pをお開きいただきたいと思えます。1pの前段、コミュニティバスとは、次に地域公共交通とは、文言の説明を載せてありますけれども、後ほどご覧いただきたいと思えます。1番上の平成14年度に行われましたコミュニティバスの実証実験運行についてであります。（1）番め実証実験運行の目的でございますが、①から③までのこの3点を目的として、実証実験運行を行っております。（2）番め実証実験運行までの経過でございますが、②番め平成13年8月30日、第1回コミュニティバス実証運行ルート検討委員会を開催しております。この委員会のメンバーにつきましては、公募委員8名、行政関係委員8名の合計16名の構成となっております。その後、⑤番の平成13年11月14日までに4回行われております。その後⑦番め、平成14年7月12日に幕別町コミュニティバス実証実験業務の契約をしております。これは、十勝バス㈱と契約をしております。
その後、⑩番であります。平成14年9月18日にコミュニティバス実証運行業務調査分析委託を北王コンサルタントと契約をしております。これは、実証実験運行業務の内容の分析業務であります。
次2pにいきまして、（3）番の実際の運行等でありますけれども、①番め、運行期間につきましては平成14年10月1日から平成15年1月31日までの4か月間の試験運行であります。
②番、1号車、これはクマゲラAと名前をつけさせていただいております。幕別駅前発着で1日3便、8時30分、12時30分、15時という発車時刻であります。
③番、2号車ですがこれはグマゲラBと名前をつけさせていただきまして、札内支所発着で時間は同刻となっております。
④番、運行後の経過でありますけれども、運行後は平成14年12月25日から翌年の1月31日まで、利用者の実態調査を行っております。また、町民アンケートも翌年行っている状況です。
次に（4）番め、当時の運賃であります。1回100円、どこから乗ってもどこから降りても、1回100円という設定をしております。小学生が半額、乳幼児が無料。また、回数券もバスの社内で販売してございまして、これにつきましては、10回分で900円という料金の設定となっております。
次（5）番、運行経路等についてであります。まず、運行ルートの基本的な考えであります。ルート検討会では、ここに○印4つございますけれども、こういった4つの考え方を基本に1号車が幕別駅発で左回り、これは幕別町を地図で見たときに幕別駅から国道を通過して左回りになるものであります。2号車が札内駅発で、右回りの2路線の周回ルートということで設定をいたしま

した。

12 p、最終 p であります。12 p をご覧いただきたいと思ひます。ここに、当時の時刻表と簡単な路線図、ルートが書いてありますけれど、左下のほう、真ん中にパークゴルフのクマゲラのマークが入ってますけれど、クマゲラ A が幕別駅前を発車しまして、国道をとおりまして百年記念ホール、それから札内地区、札内駅前、札内支所を經由しまして、今度は旧国道をとおって、東工業団地をとおって、また本町のほうに戻るといふ左回りのコースがクマゲラ A でございます。

クマゲラ B につきましては、札内支所を出発しまして今のルートを反対回るといふコースで運行をしております。

2 p へお戻りいただきたいと思ひます。(6) 番の実証実験運行の事業費についてでありますけれど、収入につきましては自動車事故対策費国庫補助金、これは国からの補助金でありまして、235万7千円。これは事業費に対しまして、補助率が二分の一でございます。次に北海道バス利用促進等総合対策費事業費補助金でございますけれど、117万8千円。これは道の補助金でありまして、補助率が補助対象事業費の四分の一、となつてございます。

次に運賃収入でございますが、23万5,050円でございます。備考欄でございますが内訳といたしまして、大人が2,159人と書いてありますが、2,259人の誤りです。大変、申し訳ございません。訂正をお願いします。小学生につきましては、半額で205人となっております。この数字に、100円と50円掛けても、235,050円にはなりませんけれども、それは回数券の利用等がございまして、そういうことになっております。あと、一般財源が2,146,805円で事業費の収入合計が、5,916,855円となつてございます。

次に支出でございますけれど、幕別町コミュニティバス実証実験業務委託料、これは十勝バスさんと契約しているものであります。4,005,750円でございます。次にコミュニティバス実証運行業務調査分析委託料でございますけれど、945,000円、これは北王コンサルタントさんと契約を結んでおります。

3 p へいきまして、コミュニティバス業務委託料でございます。これにつきましては、補助の対象とならない停留所の管理費ですとか、バスのデザインですとか、広告費とかそういうものがございまして、これも十勝バスさんと契約をさせていただいております。966,105円でございます。支出の合計も5,916,855円となっております。

次に(7) 番め、平成14年度のコミュニティバス実証実験運行の調査分析結果についてでございます。これは、今、ご説明をいたしました北王コンサルタントさんに調査を委託しまして、平成15年3月に報告を受けたものの抜粋であります。調査項目の主なものを掲載しておりますけれど、①の乗車人数でございますけれど、合計欄の右下のほうご覧いただきたいと思ひますけれど、10月から1月までの合計の乗車人数でございますけれど、2,493名。一日平均にしますと、24.7人、一便平均でいきますと4.1人という乗車人数でございます。

4 p へいきまして、⑤の運行実績のまとめについてでございますが、利用人数は増加傾向にあるものの、絶対数が低く1便4.1名である。一日3便運行してございますけれど、昼の便の利用が一番多く、朝も同程度ありました。利用者の6割強が老人でありました。乗降者ともに幕別駅の利用者が最も多いという、運行実績となっております。

次、⑥、コミュニティバスに関する町民アンケートでございますけれど、町民アンケートにつきましては500世帯を対象として、アンケートをとっております。そのうち、231世帯からの回収となっております、回収率は46.2%となつてございます。町民アンケート結果の主な項目を掲載しておりますが、5 p へいきまして中段、町民アンケート調査結果のまとめでございます。

アンケート結果のまとめとしましては、町民の方は現在の主な交通手段は自家用車を利用している方が、非常に多い。次に、コミュニティバスの認知度は高いんですけど、利用率が、非常に低い状況。ただし、このような交通システムは必要であり、また、「利用したい」としております。コミュニティバスは通院や買い物に主に利用している。より利用率を上げるためには、ルートや運行本数の改善が必要である、という結果となつてございます。

次に⑦の利用者実態調査であります。これは、実際にコミュニティバスに乗りいただいた方に、

アンケートをお配りしたものでございます。80名の方から回答がございました。これにつきまして、主なものを掲載しておりますけど、6 p の中段にいきまして利用者実態調査の結果のまとめでございます。利用している方は主に高齢者で女性が多い状況であります。毎日のように利用している人は、比較的少ない状況にあります。満足度は非常に高い状況にありますが、運行本数を改善するとより満足度は上がると思われまます。必要性を多くの人を感じており、今後も利用する可能性が高いことが、アンケート結果からうかがえます。

⑧の課題と今後の展開でございますが、コミュニティバスの利用者数は一便平均4.1人でありまして、小型マイクロバスである必要性は低い。もう少し小さなものでも十分ではないかということです。コミュニティバスは高齢者や交通弱者支援のため多くの自治体で実施されている公共交通システムではありますが、本町の現状に必ずしも即しているとは言えない、ということあります。しかし、公共交通利用者の減少傾向や高齢化の進展を見ると、既存公共交通システムを補完するシステムの構築が必要である。今後の展開としては、バスの小型化や乗り合いタクシーなど様々な可能性を考慮し、町民の利便性や生活環境の向上に資する公共交通システムを検討していく必要がある、という結論付けでございます。

次に(8)の平成15年度当時、この実験運行後の町の考えでありますけれども、ルート検討委員会からは2点ほどご意見がございました。1点目は、年間1,500万円程度のランニングコストがかかることや、1便当たりの乗車率が4.1人と少ない結果では時期尚早であり、費用対効果の面からも非継続はやむを得ない。2点目は、当面は高齢者や重度障害者などの交通弱者について、現行制度の拡充や新規施策について、関係機関、団体と協議調整すべきである。という意見が出されておまして、これらの意見をもとに庁舎内で検討した結果、非継続はやむを得ませんが、交通弱者対策として次の対策を検討する、ということで、外出支援サービスの拡充について2点検討させていただいて、これらの施策については現在実施されていると、いう状況でございます。

今後の公共交通のあり方については、スクールバスの住民混乗を図るなど一部改善が図られてきておりますけど、市街地間においてはタクシー助成等を含め、色々な方法についてさらに検討を進めることが必要であるとしております。

次に、大きな2番目であります。地域公共交通の活性化・再生に向けた国の現在の支援策であります。(1)と(2)は今年度までの事業でございますけど、まず(1)ですがこれは、地域公共交通総合連携計画という計画を策定するための支援策でありまして、原則1年間。例えば例といたしまして、計画を策定するためにコミバス等の実験運行ですとか、アンケート調査、そういったものを対象とした補助メニューでありまして、補助率は100%で上限は2,000万円です。

(2)につきましては、この計画に基づいた事業の実施に要する経費の補助でございます。これは最大3年間のみの補助となっております。これは補助率が二分の一でありまして、コミュニティバスの本運行までの実証運行ですとか、車両購入等の事業費に対する補助であります。

これは、平成22年度までの事業でございます。、(3)番目に来年度以降の事業の概要を書かせていただいておりますが、まだ事業の具体的な中身については示されておりません。仮称でございますけど、地域公共交通確保維持改善事業というものが創設される予定でありまして、これは今年度までありました、今、(1)、(2)でご説明しましたコミュニティバス等の立ち上げ等に対する補助と、今、現在、十勝バス等で路線バスを走らせておりますけれども、その赤字路線についての補助、こういった補助を総合的にまとめた補助事業というものを、国土交通省のほうでは検討しているようでございます。

次に8 p の3番目、管内のコミュニティバス等の状況でございますけれども、本運行しているところにつきましては、上から2番目の帯広市、これは平成16年から大正・川西地区でのりあいタクシーとのりあいバス、これを本運行しております。次、音更町でありますけれども、音更町は平成13年からコミュニティバスの運行をしております。次に大樹町であります。大樹町も平成13年から、ふれあいバスという名前で7路線の本運行を開始しております。豊頃町につきましては、今年度、平成22年度からコミュニティバスの運行をしております。また、足寄町につきましては、平成21年度から乗合タクシー、これは高齢者とか障害者の方を対象にしました乗合タク

シーでありますけれど、これの運行をしております。それ以外の所につきましては、試験運行、実証運行の段階でございます。

次に4番目、音更町のコミュニティバス、これはしらかば号・すずらん号ということで、二つのバスを運行しておりますけれども、これの事例についてであります。資料の1に時刻表と、大変小さくて見づらいんですけど、時刻表と運行路線図をつけさせていただいております。後ほど、ご覧いただきたいと思っております。

(2) 番目の事業概要でありますけれども、運賃は大人100円、小学生が50円、小学生未満が無料、回数券が11回で1,000円となっております。運行便数ですが、1日6便、平日・休日ともに運行しております。

9 pにいきまして、(3) 番目の平成21年度の月別利用状況でありますけれども、年間の総利用者数は、計のところに書いてありますけれども、32,018人、一日平均の利用者数は88人、一便あたり14.7人と、非常に利用者が多い状況にあります。

(4) 番目の収支でございますけれど、総事業費が13,433,920円でございます。事業収入が、3,057,860円。これは、事業者が直接収入するという仕組みになっております。バス事業者に対する町からの運行補助金は、総事業費から事業収入をひいたものでございまして、10,376,060円という状況になってございます。

次に、10 pへいきまして、5番目の帯広市の事例でありますけれども、帯広市では(1) 番のあいのりタクシー、これは大正地区で運行をしております。16年4月から本格運行をしております、当時は大正の地区内のみでの運行でありましたけれども、18年の10月からは市街地までの乗り入れということでございます。⑤番目の総事業費でございますが、12,344,950円、事業収入が2,061,250円でありまして、バス事業者に対する市からの運行委託料が10,283,700円となっております。21年度の利用者数は4,218人ということでございます。

(2) 番のあいのりバスでございます。これは川西地区で運行しているものでございまして、資料の2番目で、この緑の紙、あいのりバスのパンフレットもつけさせていただいておりますので、後ほどごらんいただきたいと思っております。川西地区につきましては、こちらの運行開始は平成17年10月からでございまして、これも大正地区と同じように平成18年10月からは、市街地までの乗り入れをしております。

5番目の21年度の総事業費でございますが、事業費が15,100,250円、事業収入が3,735,050円ありまして、バス事業者に対する市からの運行委託料が、11,365,200円という状況でございます。

平成21年度の利用者数は、6,735名の利用となっております。

帯広市では、そのほかにここに書いてあります(3) 番目の高齢者バス券交付事業というものを、行ってございまして、11 pをご覧いただきたいと思っておりますけれど、④の満70歳以上の帯広市民で前年度の住民税が非課税な方、または前々年分の所得税が非課税の方でバスを利用できる健康状態の方につきましては、一人当たり年間8,000円分のバス券を交付しているというものでございまして、総事業費が69,269,000円でございます。これは、事務費を含んだ金額でございまして、このうちバス券の使用料分としましては、63,593,000円でございます。対象者につきましては、18,792名でございまして、申請者が12,927人で交付率は68.8%という状況でございます。

6番目に、芽室町の今年度行われている試験運行の概要でございますけれど、芽室町につきましては今年度、試験運行を行っておりまして、運行便数が一日6便で運行をしております。試験運行の期間は、③にありますけど今年の10月7日から25日までと、来年の1月10日から2月9日までの2回試験運行を行っております。事業費につきましては、試験運行委託料が400万円、これは補助対象となっております100%補助となっております。これは試験運行2回分と、アンケートですとか既存バス路線の乗降調査等を含めた委託となっております。次に一般財源でございまして、これは補助対象外の経費172万円でございます。芽室町ではバスをバス会社から無料で貸与を受けまして運行しております。このバスの輸送費ですとかそういったものに対する費用が、補助対象外として計上しております。また、運賃収入につきましては14万円を見込んでおります。

6番目の試験運行の結果、まだ1回目、10月7日から25日までの試験運行の結果ですけど、乗

客数は延べ1,103人、一日当たり平均58.05人、一便当たりの平均が9.7人と、非常に利用者が多いという状況にあるようでございます。また、60歳以上の高齢の方が約半数を占めておりまして、土日と祝日の利用が非常に多い、という状況でございます。私の方からの説明は以上でございます。

○ 委員長（牧野茂敏） 説明が終わりましたので、質疑を受けたいと思います。何か皆さんの方からありましたら、お願いします。増田委員。

○ 委員（増田武夫） 平成14年に行った試験運行についてでありますけど、町民アンケート、利用者の声などを見てみますと、こういう交通システムは必要で、また利用したいとしている人が多いとか、より利用率を上げるためには、ルートや運行本数の改善が必要だというような、積極的な意見も寄せられています。利用者の実態調査の結果のまとめにおいても、必要性を多くの人感じており、今後も利用する可能性が高い、というようなものも寄せられておりまして、この結果、継続して行うことにはならなかったんですが、やはり改善して運行方法を変えることによって、さらに利用が増えるのではないかとということは、十分予想されたわけなんですけど、それがその後きちんと検討されたのかどうか。

先日の審議の時にも申し上げましたけれど、高齢化が急速に進展していきまして、本町地区で32%というような実態もありまして、非常に日常、外に出ることが現状では中々厳しい状況にあるという声は、これからますます強くなっていくという状況はあると思うんです。

町のほうでは、こうしたコミュバス、それからタクシー等の交通手段の必要性というものをね、この試験運行が一便平均4.1人と少なかったことは少なかったんですが、だけど何とか改善してやっていくべきだという声が多かったと思うんですが、そうした検討はその後、行われたのかどうか、お聞きしておきたいと思います。

○ 委員長（牧野茂敏） 企画室参事。

○ 企画室参事（伊藤博明） 当時としましては、4カ月間ですけれども、平均で4.1人。年間ベースで同じ形態で走った場合に、1,500万円かかって、運賃収入については多く見積もっても、100万円程度だと思うんですね。そういう一番大きかったのは、費用対効果の面だったと思います。

もうひとつ、利用された方には当然、好評だったわけです。ですから、ここに入っている利用者実態調査というのは、あくまでも利用された方の意見として書かれているわけなんですけども、当然その便数を増やすとなれば、それは魅力は増すわけですけれども、その分、また経費もかかってくるということからですね、最終的には平成14年度、15年度の段階では時期尚早だという、当時としては判断をさしていただいたということでもあります。

当時の高齢化率というのが、幕別町全体で19.8%でありました。当時から幕別地区は高かったわけなんですけど、札内はまだ17%程度という状況もありまして、ほかの今回お配りした資料の中でも、十勝管内の状況から言いますと、かなり幕別は実証運行早かったという状況にあります。

この段階でも東京の武蔵野市とか、そういうところではやっておりましてから、全国的にみれば決して早いわけじゃないんですが、十勝管内的に見ればまだコミュニティバスというものの認知度が、あまりされていなかったのかなということもありますけれども、そういったことから一番大きい点は費用対効果で、当時としては時期尚早という判断をさせていただいて、それを受けて特に交通弱者の中でも障害者の方ですとか、高齢者の方に対する外出支援サービス等の、若干ではありますけれども、利用回数の増を図ってきたということでもあります。以上です。

○ 委員長（牧野茂敏） 増田委員。

○ 委員（増田武夫） 今の話にもありましたけれど、高齢化率も段々上がってきているということもあります。また、この音更の運行例などをみますと、非常に一便当たりの運行も多いわけなんですけど、運行ルートの工夫ですとか、そういうものがこの利用率の高さにつながっていると思うんですが、もう一つ、音更の担当者に今回聞いたんですが、今年の2月から車両を入れ替えて、そして体の弱い人だとかお年寄りだの利用に合わせて、2台の新しいバスを購入してそしてバス会社に貸し付けてやっているわけなんですけど、そのことによってものすごく利用が増えている。

これでは平成21年度の利用状況が載っていますが、これより利用がだいぶ増えた、ということ

も言っておられて、だから高齢者が外出時に何とか足があれば、もっと積極的に出かけていっていろんな活動ができるし、買い物だとか病院だとか、そういうふうにお年寄りが積極的に出て行くことによって、家に引きこもりだとかそういうことも防げるし、その地域全体が活性化してくるんだと思うんですね。だから、そういうことを考えると、バス路線のもっと詳しい検討だとか、より乗りやすいバス、大型のバスの必要はないかもしれないし、ここにもでてきますけども、もっと小さい自動車であればもっといいんでないか、ということも出てきますけれど。

そういういろんな工夫をしてやるのが、お年寄りの社会参加を手助けすると。地域の人たちの意見なんか聞いてみますと、そういう住みやすい町に、高齢化社会がますます高まる中で、住みやすい町にできないかという、意見が非常に強いということも、うなづけるとこだと思うんです。

そういう点で、工夫と努力が必要だというふうに思いますけど、現時点ではどのように考えられているか、伺います。

○ 委員長（牧野茂敏） 企画室参事。

○ 企画室参事（伊藤博明） 確かにですね。先ほどの質問に私、適切に答えていなかったんですけど、運行ルートという点からいえば、この運行ルートの選定に当たっては、町民の方8人にも加わっていただいて、そして役場職員8人とで、運行ルートどうしましょうかと検討しました。

その際にですね、どうしても幕別と札内を結びたいという気持ちが当時ありまして、幕別の市街地と札内の市街地をそれぞれぐるっと回った上で、なおかつ結んだんですね。幕別というところは、幸いにもJRが現在でも14往復走っておりまして、幕別地区の町民の方はかなりJRに公共交通として依存している割合が高いわけです。ですから、そういった意味からも幕別の中をぐるっと回っている分には、利用者はあったのかもしれないんですけど、それを更に全部ぐるっと回って2時間かかるルートなんですよ。そういう意味でのルートの問題は、確かにあったと思います。

それで、現在、どのように考えているかということですが、現状の中ではこの10年くらいの中に、かなり高齢者の方々に対する交通の確保というのは、変わってきているなというのがあります。

一つには病院の送迎バスというのが、かなり充実という言葉を使うと語弊がありますが、病院の送迎バスがでてます。結構、これを利用されている方が多いという実態があります。

それと、実際に14年度に一回やっているもんですから、中々その実証運行というのを矢継ぎ早に展開していくということも、その時点の判断があつてできなかったということもありますが、私どもも、公区長さんですとか今回の署名の内容もそうですけれど、状況として幕別町全体でも高齢化率が25%、特に幕別地区にあつては30%、幕別市街地区にあつては超えておりますので、高齢者の方々やそれから障害者の方々の移動手段の確保というのを、考えなくてはいけないという、強い認識にはたっておりますけど、具体的に今の段階でコミュニティバスをどうこうするというところには、至っておりません。

○ 委員長（牧野茂敏） よろしいですか。その他。助川委員。

○ 委員（助川順一） 国の支援策とかいろいろ今までの分です、今度新しくなるということですけども、こういった部分は、例えば、前13年実証試験やっておりますよね。これ、またやるとしたら、それはそれで適用になるということはあるんですか。

それと、もう一つ、最大3年間ということですよ。支援策。これは3年経つと、町単費でやらなければならないと理解してよいのか、その2点、お願いします。

○ 委員長（牧野茂敏） 企画室参事。

○ 企画室参事（伊藤博明） 国の補助、来年からに関しましては、現段階で国土交通省の案、考え方という段階で正式に決まったものではありませんけれど、これは対象になる可能性はあると思います。それと、一番問題はですね。質問の2点目にいただいた運行経費に対する補助はあるかということですが、これはあくまで実証運行の期間中については22年度中まではあるんです。

今の段階でも本格運行に当たっては、経費から運賃を差し引いた分については、すべて一般財

源ということになります。

- 委員長（牧野茂敏） 助川委員。
- 委員（助川順一） これこういうことをやっていけば、例えば地方交付税の算定基準というか費用単位とかで見てくれるという部分はないのかな。
- 委員長（牧野茂敏） 企画室参事。
- 企画室参事（伊藤博明） 普通交付税上はないんです。特別交付税というのは、その町その町の臨時的などいいますか、財政需要がある場合に、私たちの方から、当然これが運行したらですね、財政のほうから町として幕別町としては、こういう特異な財政事情がありますよというのは、申請します。ですから、くださいというのはありますけど、これは一方の十勝バスに対する運行費の補助のように、特別交付税で8割補填しますよというように、省令で予め定まったものであれば、間違いなく入ってきますけれど、そうじゃありませんので、それは手を挙げて数字を記載して1,000万円マイナスでしたと書いても、特別交付税に反映されるかどうかというのは、不明なところであります。開示されておりませんので。
- 委員長（牧野茂敏） ほかに。乾議員。
- 委員（乾邦廣） 当時、平成14年から実証で始めたんですけど、始める前にだいたいの一日の利用人数ですとか、総体的にどのくらいの人数を目標として想定したのか。
それとですね、単純に、今現在これをまた運行するとき、実証試験のときに一日3本ですか、これを今、単純に、今現在、復活してやる時にどのくらいの利用人数が想定されているのか、お考えがあったらお聞かせください。
- 委員長（牧野茂敏） 企画室参事。
- 企画室参事（伊藤博明） 当時の資料を見る限りでは、どの程度の利用が見込めるのか、分からないから実証運行やるといったらあれですけど、特段、目標とかそういうもの設定しておりません。それと、現段階でというのは非常に難しい話でして、どういうルートを選定するのか、それから便数をどれだけにするのか、料金をどれだけにするのか、ということによって変わってくるのかなとは思いますが、コミュニティバス自体に対する世間の方の認知度は上がっていますので、注目はあるだろうなと思います。
- 委員長（牧野茂敏） 乾委員。
- 委員（乾邦廣） 芽室で今年ですか、やっておりますけれど、利用人数も増えているし、幕別町もさっき説明されたとおり、高齢化率も上がってきております。これ、前回の実証試験の運行を、そのまま現段階でしたとしても、実証試験よりも利用人数は、私は増えるのではないかと考えておりますけれど、そこらへんどうでしょうか。
- 委員長（牧野茂敏） 企画室参事。
- 企画室参事（伊藤博明） 個人的考え方では、確かに高齢化率、かつては20%だったものが25%になっておりますし、私どもも地域の方々とお話をすると、幕別地区にあっては緑町から駅まで出てくるのが大変なんだとか、旭町から駅まで出てくるのはタクシー使ってるんだ、という話は聞きますんで、そういう方々の潜在的需要はあると思うんです。ただ、その方々が乗車に結びつくかどうかというのは、バスがどのくらいの頻度で回ることができるか、それによつてのべつ幕なしに、ノンストップでぐるぐる回るような周回コースでやってれば、一時間に一本くるんだなというような目処がたてば利用はたつでしょうけれど、そうすると経費で当時平成14年度に1,500万円と見込んだものが、どのくらいになるのか、ということもありますし非常に難しいなと思います。
- 委員長（牧野茂敏） ほかに。藤原委員。
- 委員（藤原孟） 実態調査で、だいたい買い物のお客さんが3割くらい利用している、ということがデータにでていますけど、ということは一番気になるのは、これに乗った方がどこに向って買い物に行っているのかというのが非常に気になります。いわゆる地域の小さな商店が、札内地区のスーパーに向っていくんじゃないかと、そここのところが気になります。
また、今回、補正です、地域活性化交付金という弱者対策といいますが、買い物難民に対

しても、いろんな予算をつけてもいいような予算が、幕別町にも1億6千万円くらいついたらと思いますが。この中、ちょっと聞きますと、いわゆる小さな店屋さんが自分で惣菜店を大きくしてお客さんをお呼び込む費用に使ってもよいとか、それから車で移動して物を売って歩くような、そういう車の購入費用にあててもよいというようなことを聞いてます。コミュバスだけでなく、商店側からの働きかけというの、これ必要なことではないかと私は思うのです。

ですから、そういうことの意識調査もしながら、コミュバスをどうするかということも、踏まえて欲しいですから、そういう「商」との関連は今、企画室としてはどう捉えているかお尋ねします。

- 委員長（牧野茂敏） 企画室参事。
- 企画室参事（伊藤博明） 確かにコミュニティバスを走らせるということは、先ほどもいいましたように、小売店の問題もありますけどタクシーですね。ですからこれまでは、タクシーを利用して自宅から幕別駅まで移動していた方が、場合によってはコミュニティバスを利用することになりますと、タクシーに対する影響が一つです。それと、小売店も藤原委員もご存知だと思えますけど、町内の小売店にあっては電話一つで宅配をしている、というような状況がございいます。ですから、そういうところへの影響もあるのかな、と思います。14年当時、どこで降りたかという人数の、今日はお付けしておりませんが、それを見ると決して札内地区ばかりで降りているわけではなくて、幕別の駅前でも降りている方も多いのですから、だからといって札内に買い物に行った人がいないとはいきませんが、幕別で降りて幕別で買物をしている、札内で降りて札内で買物をしているということは、あったんだと思います。
- 委員長（牧野茂敏） 藤原委員。
- 委員（藤原孟） あと外出支援サービス事業、この枠をもう少し広げればですね、今いう地域活性化交付金、この1億6千万円の使い道がもっと有効に使えて、尚且ついろんな弱者の人も拾えるんじゃないか、という気がしますのでね、是非この外出支援サービス事業の枠を広げればかなりの人が拾えるんじゃないかと思いますが、いかがでしょうか。
- 委員長（牧野茂敏） 企画室参事。
- 企画室参事（伊藤博明） 外出支援サービス、確かに何台あってもいいというのがあります。これも一部には、札内地区では民間の方も営業しているという実態もあります。ですから、トータルのことを考えてやっていかなければならないのかな、とは思いますが。何事もそうですけど、たくさんあったほうがいいには、決まっているんですがそれに伴う財政負担、いまやすべてこれ一般財源でやっておりますので、かつては国の補助金がありましたけれど、今はすべて一般財源でやっておりますので、そういう点について民生部とも協議をしていきたいと思っております。
- 委員長（牧野茂敏） ほかにありましたら。増田委員。
- 委員（増田武夫） 高齢者、住民の要望として足・交通手段を、どんな形でもよいから確保して欲しいという、この要望が段々強くなるということは、はっきりしてるわけですね。その際にいろんな心配事も含めて、小売店がどうなるかだとか、そういうものを運行した時にどういう影響を与えるかだということを、総合的に判断しながら、やはり積極的な前向きな対応をしていかなければならないと、思うんですよね。どういう困難があるからこれには手をつけないということではなくて、そのコミュニティバスなり福祉タクシーなりを、うまく組み合わせることによって、日常生活がよりスムーズにやっていけるような、そういう社会作りをしていくことが、絶対不可欠な状況になってきたんだと思うんですよね。それがないと、幕別にね、高齢化になって、それでも幕別に住みたいということになっていかないと、人口も増えていかないと、町そのものが活気づいてこないと思うんですよね。だから、どんな町にするのか、どういう住みやすい町にするのか、一つの柱がこういう交通手段の確保でもあると思うんですよね。だから、そういう積極的な立場から、前回の利用者が確かに少なかったんですが、先ほどいったように2時間もかけてグルグル回るだけの、こういうコースでも4人利用した。ということも言えるかと思うので、そうした運行の仕方だとか、時間帯だ

とか、もっと精査して取り組めば、このコミュニティバスが街づくりの積極的な意味をもってくるんだと思うんですね。さらに、それに乗り切れない人たちに対する豊頃でやっているようなタクシーの助成というようなものも、組み合わせさえいけば、不公平なく町全体が暮らしやすい町になっていくと思うんですけど。それに対する意見とかにはならないんですけど、非常に重要な課題だと僕は思います。

○ 委員長（牧野茂敏） 企画室参事。

○ 企画室参事（伊藤博明） 私も介護保険立ち上げる時に担当しておりましたので、高齢者の方にとって地域で自立した生活を行うためには、食べることと動くこと、移動手段、この二つが確保されていけば、本当に地域で自立して生活していける、というのが十分理解しているつもりです。

ですので、これから本当に移動手段の確保というのは、大切な政策課題だと認識はしております。以上です。

○ 委員長（牧野茂敏） そのほか何かありましたら。藤原委員。

○ 委員（藤原孟） 清水町では、将来の公共交通あり方検討会とか、活性化協議会、そういういろんな形ができて、それでどうするかという、いわゆる積極的な町づくり、今、増田さんが言うように、私も決して否定するようなものではないし、これは将来にむけて積極的な行動をとるべきだと思っています。ただ、抱える問題がかなり、色々なこともっともっと我々も知らなければならぬし、当局に丸投げという形も、委員会として取りたくはありません。この問題に関しては。

もっと研究し、実態調査もしたいというのが現実でありますので、是非、企画としても委員会の委員を連れてですね、どこか視察に行くとか、そういうことを考えているのか、どうかということをお教えしてもらえれば、と思います。

○ 委員長（牧野茂敏） 企画室長。

○ 企画室長（堂前芳昭） 先ほどからいろんな意見を伺っているとこなんですが、過去の議会、あるいは予算委員会等で、こちらのほうからの答弁としましては、一定の検討をさせていただきたい、というようなことで答弁をさせていただいてます。したがって、これから色々と費用対効果の面もあるでしょうけれども、まだ調査の段階というところでございますけど、十分検討させていただきたいと考えておりますが、それに合わせて今回、総務文教常任委員会の中でお話をさせていただきました。委員の皆様と一緒にですね、実証運行している町村も多々ありますので、一緒に実際に体験をしていただいておりますね、見てもらうということも必要な、というふうには考えております。

○ 委員長（牧野茂敏） ほかにありませんか。なければ、説明員の方には退席していただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

○ （はい、の声あり。）

○ 委員長（牧野茂敏） それでは、暫時休憩いたします。

○ 委員長（牧野茂敏） それでは休憩前に引き続き、再開をいたしたいと思います。ただ今、企画室のほうから、説明を色々いただきましたが、それを踏まえて皆さんのほうからご意見をいただきたいと思います。増田委員。

○ 委員（増田武夫） この陳情の趣旨は、コミュニティバスなどの運行を行うこと。それから、タクシー利用についても助成を考えて欲しい。その2点なんですけど、今の町の方の考え方も高齢化社会を迎えた中で、何らかの形で高齢者の交通手段の確保をしていくことは必要なんだ、色々検討しているんだということなわけだと思うんですけど、そういうものを是非検討して欲しい、という陳情であって、それをどのようにやっていくかは行政の責任でやっていくべきことだ、と思うんで、先ほどいろんな町村の実態なんかも更に調査というお話もありましたけれども、僕としては今議会に預けられた陳情というのは、交通手段の確保・充実の必要性というのは全委員さんが認められているわけで、是非、会期内に結論を出して差し支えないんでないかな。そんな無理な陳情ではないかなという気はいたします。

○ 委員長（牧野茂敏） そのほかご意見。乾委員。

○ 委員（乾邦廣） 今回上がっている陳情に対しましては、前向きに検討する必要性はあると、私

は理解しておりますけれども、今、説明員から色々過去の事例もお聞きしましたが、まだ、ちょっと時間を掛けて各委員が個々に調査・研究をしながら、よりいいものを決めていったほうがいいんじゃないかと思っておりますので、ある程度時間が必要でありますので、会期内はもう無理かなと思っておりますので、閉会中の継続審査を提案したいと思います。

- 委員長（牧野茂敏） 今、乾委員の方から継続審査、閉会中の継続審査の要望がありましたけれども、ほかの皆さんはどうでしょうか。助川委員。
- 委員（助川順一） 先ほどの増田さんの言うことも十分分かりますし、この陳情については部局とも一緒に前向きに検討するというのも賛成です。ただ、副委員長の方からも話ありましたし、企画室長の方からも先ほどの話ありますし、そんなことでもう少し検討させていただきたいという、乾委員の意見に賛成です。
- 委員長（牧野茂敏） それでは意見が色々でたわけですがけれども、この後、増田さんの意見は違うんですけれども、この後、結論をだすのか継続審査で行くのか。乾委員。
- 委員（乾邦廣） 暫時休憩を求めます。
- 委員長（牧野茂敏） それでは、暫時休憩をいたします。
- 委員長（牧野茂敏） それでは休憩を解いて再開したいと思います。ただ今、継続審査ということでございますので、閉会中の継続審査ということで決定をしてよろしいでしょうか。
- （はい、の声あり。）
- 委員長（牧野茂敏） それでは、付託された陳情の審査についてであります。閉会中の継続審査とします。本日の委員会の日程はこれで終わるわけですが、次回の委員会の日程は、委員長・副委員長にお任せいただいてよろしいでしょうか。
- （はい、の声あり。）
- 委員長（牧野茂敏） それでは、委員長、副委員長にお任せさせていただきたいと思っております。
2番目のその他についてでありますけれども、所管事務調査の項目であります。所管事務調査については、もう一回というか何回あるか分からないですけど、継続審査あるわけですが、それとは別に行いますか。所管事務調査も。項目だけ決めていただいて、それも委員長・副委員長にお任せいただければ。項目だけ、皆さんのほうで出していただければ。事務局長。
- 事務局長（米川伸宜） 明日、最終日なんですが、継続審査の申し出と別に継続調査の申し出、これは大きく総務文教常任委員会に係ることということで、継続調査の申し出をしていただければ、ここに書かれている項目どの項目でもできますし、場合によって時間がない場合、取りやめるということも可能ですので、継続調査の申し出、審査と別にしておければよろしいのかな、と思っております。
- 委員長（牧野茂敏） 今、局長が説明したとおりなんですが、それでよろしいでしょうか。
- （はい、の声あり。）
- 委員長（牧野茂敏） それでは、ほかにありませんか。なければ本日の総務文教常任委員会を閉会いたします。

(11:05 閉会)