



市民の声を市政に反映

杉森ひろゆき

市議会議員 ニュース

杉森弘之後援会広報委員会発行
728号 2018年10月2日
 〒300-1235 牛久市刈谷町1-41-8
 TEL・Fax : 870-0335
 携帯 : 090-5587-7693
 Mail : sugimori@max.hi-ho.ne.jp

公共交通

空白の地域と時間帯

第3回定例会一般質問 ①-B

杉森議員は9月6日、牛久市議会第3回定例会で、①公共交通、②介護保険、③教員の過労死水準の勤務時間、について一般質問しました。今号では①のBを掲載します。

市営の路線バスかっぱ号

【杉森議員の質問】 つぎに、市営の路線バスであるコミュニティバスかっぱ号に関して、2017年度の変化を聞きます。

【経営企画部次長の答弁】 かっぱ号は、2017年度の利用者数が287,688人で、2016年度と比較して、約3,000人の減少となっています。

運行経費は、84,322,433円で約5,010万円の増、運賃収入は、24,193,178円で約190万円の減、国庫補助金は10,461,000円で約100万円の減、結果として、市の負担額である運行補償金は49,668,000円で、約700万円の増となっております。

一方でバス1便当りの平均乗車人数は依然として10人を超えており、コミュニティバスとしては県内でも高い水準を維持しています。

【杉森議員の質問】 乗客数が約0.1%の減で、運賃収入が約7%減になるようですが、乗客数と運賃収入に大きな乖離があるように見えます。どのような事情なのでしょう。

【経営企画部次長の答弁】 運賃が170円の通勤ライナーの乗客数の減少が影響したものと考えられます。

公共交通空白地有償運送

【杉森議員の質問】 続いて、奥野地区の公共交通空白地有償運送について聞きます。また、運転手確保の困難性の解消については、



要望書もだされていましたが、何か進展はあったでしょうか。

【経営企画部次長の答弁】 公共交通空白地有償運送については、NPO法人サンライズが、公共交通空白地の指定を受けた奥野地区の住民を移送するために、国土交通省に登録の上、実施しているサービスです。

2017年度は登録者数109名に対して車両5台でサービスを提供し、利用件数は2017年度が2,144件で、2016年度の2,069件から75件の増となっています。

このサービスは、公共交通の性質が強いことから、市で補助金を交付しており、補助金額は2017年度は250万円、2016年度が373万円となっています。

運営経費に関しては、2017年度は約341万円、2016年度が約572万円との実績報告を受けています。2016年度は車両購入があったため、金額が大きくなりました。

なお、昨年度、実施団体から常時勤務運転手確保を目的とした補助金増額

公共交通は民営 市営の路線バスと本格的デマンド交通の二本立て

要望が出されていましたが、要望内容を精査して、2018年度は144万円を増額し、394万円を交付することとしています。

福祉巡回バス

【杉森議員の質問】最後に、福祉巡回バスについて聞きます。

【経営企画部次長の答弁】福祉巡回バスの利用者数は、2017年度は13,149人で、2016年度の10,675人から2,474人の増となっています。

運行体制としては、運転手2名・バス2台により、総合福祉センターの開館日に合わせて、月曜日から土曜日まで、毎日4ルートを運行しています。これについては、2016年度と比較して、変更はありません。

運営経費は、決算ベースで人件費と車両管理費を合わせて、2017年度は約695万円で、2016年度の約633万円から62万円の増となっております。

【杉森議員の質問】福祉巡回バスの場合は、運営経費のすべてが市の負担なのか、補助があるのか、確認します。

【経営企画部次長の答弁】全部、市の経費です。

空白の地域・時間のカバー

【杉森議員の質問】以上、牛久市の公共交通の現況について聞いてきたわけですが、民間の路線バスと、いわば市営の路線バスであるコミュニティバスのかっぱ号は、市内公共交通の柱として、主要な地域をカバーしています。そして、公共交通の空白地域、あるいは便数の不足による空白時間の問題を残しています。しかし、これらの空白地域と空白時間をカバーするには、**これ以上のバス路線と便数の拡大は財政的にも効率性からも基本的に無理**であると思われま

す。他方で、**公共交通空白地有償運送、福祉有償運送**は、これら空白地域と空白時間の一定カバーすることは可能としても、運転手がボランティア的な運営のため、**運転手の確保が困難**で、予約をしたくても予約できないなどの声も聞かれ、**空白地域と空白時間をカバーす**

る主要な手段としては無理であることも明らかです。

そのためには**新たなデマンド交通を本格的に確立していく必要**があるのではないのでしょうか。「本格的に」と言うのは、現在の民間の路線バスやタクシーは別として、かっぱ号の一部、福祉巡回バスなどの再編も含め、現在の空白地域と空白時間をカバーするために、本格的なデマンド交通が必要ではないかと考えるからです。

3 本立ての公共交通体系

実際に、お隣のつくば市でも、鉄道駅を中心にして、民間の路線バス、市営の路線バス「つくバス」、そしてデマンド交通としての「つくタク」の3本立てで公共交通の体系を組み立てています。

昨年の9月議会で、執行部はデマンド交通に関して、「市としても議員のご指摘のとおり、その必要性を感じています。しかしながら、他自治体の事例では非常にコストがかかることから、本年度も一団体が事業実施検討中ですが、ボランティア移送サービスの担い手の検討を全市的に行い、経費の節約に努めた後に、サービス開始を検討したいと考えています。」との答弁でした。この間の検討はどのようにしてきたのか、まず質問します。

【市長の答弁】昨年度から検討を進めておりました中では、昨年の9月定例会で答弁申し上げた、「**ボランティア移送サービス**」についての進展がございました。

このサービスは、ご質問にある本格的なデマンド交通ではございませんが、地域住民が実費相当額の利用料で同じ地域の住民を移送するサービスであり、**本格的なデマンド交通を補完するサービス**となります。

具体的には、岡田小学校区地区社会福祉協議会での取り組みがまとまりつつあります。

現在、国土交通省などの関係機関との調整が最終段階を迎えており、本年10月サービス開始の予定となっております。このサービスは、既に実施している牛久第二小学校区地区社会福祉協議会の移送サービスに続き、本市での2つ目の取り組みとなります。(つづく)