

平成28年第4回長与町議会定例会総務文教常任委員会会議録（第5日目）

本日の会議 平成28年12月16日

招集場所 長与町議会議場（第1委員会室）

出席委員

委員 長	喜々津 英 世	副委員 長	中 村 美 穂
委 員	安 部 都	委 員	安 藤 克 彦
委 員	金 子 恵	委 員	岩 永 政 則
委 員	山 口 憲一郎	委 員	堤 理 志

欠席委員

な し

職務のため出席した者

議会事務局長 中山庄治

説明のため出席した者

副町長	鈴木典秀	総務部長	荒木重臣
企画財政部長	久保平敏弘	建設産業部長	緒方哲
教育次長	帯田由寿	住民福祉部長	久松勝
健康保険部長	谷本圭介		

(総務課)

課 長 山本昭彦

(政策企画課)

課 長	荒木 隆	課長補佐	峰 修子
係 長	尾田光洋		

本日の委員会に付した案件

議案第 89号 長与駅一般会計補正予算（第4号）

所管事務調査 コミュニティバスについて

開 会 12時58分

散 会 14時30分

**○委員長（喜々津英世委員）**

皆さんこんにちは。定刻前でありますけれども、定足数に達しておりますので本日の総務文教常任委員会を開会します。

平成28年第4回定例会本会議におきまして、本常任委員会に付託を受けました、長与町一般会計補正予算（第4号）の件を議題とします。本案については、質疑は終了をしておりますので、本日は討論及び採決のみといたします。

これから討論を行います。まず、反対討論ありませんか。

次に、賛成討論ありませんか。中村委員。

**○委員（中村美穂委員）**

私は議案第89号、平成28年度長与町一般会計補正予算（第4号）について賛成の立場で討論いたします。今回の補正予算は、人事院勧告による給与等の改定、また11月の人事異動による増減、長与小学校グラウンドの防球ネット工事とPTA・民生委員・自治会長による危険箇所点検に基づく危険箇所90か所のうち、緊急性の高い60か所を補修するというようなものが主なものでございました。補修の件に関しましては、今回は緊急性の高いものを60カ所、90カ所あるうちに60カ所ということですので、今後につきましては、当初予算等でそれ以外の30カ所も含め、次回の当初予算に盛り込んでいただき、危険箇所ができるだけ少なくなるよう要望しながら、この補正予算に対し賛成をしたいと思います。以上です。

**○委員長（喜々津英世委員）**

次に、反対討論ありませんか。

次に、賛成討論ありませんか。次に、反対、賛成いずれでも結構です、ありませんか。討論なしと認めます。これで討論を終わります。

これから議案第89号、長与町一般会計補正予算第4号の件を採決します。

本案は原案のとおり可決すべきものと決することに御異議ありませんか。

（「異議なし」の声あり）

異議なしと認めます。よって本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

場内の時計で13時15分まで休憩いたします。

（休憩 13時01分～13時15分）

**○委員長（喜々津英世委員）**

委員会審査に引き続いて、これから所管事務調査を行いたいと思います。既にお諮りをしておりましたように、コミュニティバス関係の27年の補正第5号で、委託料等を計上してありましたけれども、その後、この計画がどのように進展しているか等について調査をすることを申し合わせておりましたので、今からその調査事項についての説明を求めたいと思います。荒木課長。

**○政策企画課長（荒木隆君）**

皆様こんにちは。よろしくお願ひいたします。お手元にA4とA3、2枚の資料を配

付いたしております。まずはこの内容につきまして御説明を申し上げます。地域公共交通網改善計画策定業務の進捗状況でございます。この業務につきましては、委託料を昨年度の3月の議会において予算を議決いただきました。それを繰り越しまして、今年度具体的に進めているというところでございます。この調査ですけれども、本町においては国が示しております公共交通アクセシビリティの評価、これは何度か皆様にも御紹介をしておりますけれども、バス路線の密度ですとか運行間隔、本数などにおいては全国平均や同規模の自治体と比べて約3倍程度充足をしていると。しかしながら一方で、総合計画の策定に当たって実施いたしました町民意向調査の結果においては、商業に次いで公共交通機関への満足度が低いという結果もございました。実際に町内の主要施設へのアクセスが悪い地域ですとか、バス停の利用が不便な地域など、そういった実態を客観的に調査したいということで今回委託をしたところでございます。趣旨といたしましては、町内の公共交通利用に関する問題、課題を分析し、その課題解消のための既存路線バスの再編、見直しや新交通システムの導入可能性の検討、実現に向けた方策を検討するものとなっております。これまでの経過といたしまして、5月2日にこの業務の委託を随意契約で公益財団法人長崎地域政策研究所に決定をし、324万円ということで業務を委託しております。その後、長崎地域政策研究所、通称シンク長崎とっておりますけれども、こちらの方との打ち合わせを重ねながら、その内容といたしましては、業務の進め方から始まって町内の路線バスのルートの洗い出しですとか、あと人口動態分析、公共施設の集客施設、こういったものがどういう分布になっているかなど、調査の進捗に合わせて報告をいただくとともにその後の進め方というものをずっと打ち合わせをやってきたというところでございます。1つ言い忘れましたけれど、この委託契約の期間は3月末までとなっております、本日お示しするものにつきましてはまだ最終的な報告でございませんで、中間での御報告になるということをまずは御理解いただければと思います。それから並行しまして、長崎バスとの協議も4回、これまでに行ってきております。これについては、今年度においてこの改善計画の策定を予定しているということを前提に、種々その改善に向けて御協力をいただきたいということをお願いをして参ったというところでございます。これまでの経過の中で青字で示してる部分、これは具体的に今回の計画策定業務には関係をしませんが、最近の動向として10月13日には長崎地域の交通連絡会議というものが発足をいたしました。これは九州運輸局長崎運輸支局をはじめ、県・長崎市・西海市・長与町・時津町で構成をする組織でございまして、地域公共交通の活性化及び再生に向けた意見交換など、広域的な観点から意見交換を行うということで発足しております。また11月17日、これは連携中枢都市圏の取り組みの中のビジョン会議でございしますが、今回、連携中枢都市圏で連携して取り組むと想定をしている中に公共交通に関する分野がございまして、具体的には1市2町で協議の場を設けるということでしたが、ビジョン会議の委員の中にはバス事業者の委員もいらっしゃいまして、そうした行政だけの協議の場ではなくて、

交通事業者もぜひそこに参加をして、一緒に協議をして効果的に進めていってほしいという御意見がございましたので、一応それも紹介しております。こうした広域的な動きもあるという御報告でございます。そうした中で公共交通の検討状況、これまでにどういった検討を行ってきたかという部分でございますが、まずは、本町の人口動態・人口分布の分析、それから現行のバスのダイヤ・ルート洗い出し分析、これについて後ほど資料を用いて御紹介をいたします。それから公共施設・集客施設の分布状況、路線バスの利用者数の状況。それから、以前実施をいたしました町民アンケートの結果を、再度詳細に分析をするということで、自由意見までも含めて地域ごとに住民ニーズというものを整理しております。そうした分析の結果、浮き彫りになった課題を整理するということで今進めてきております。

それでは、もう1枚のA3の方の地図の資料をご覧ください。まず右側でございますけれども、右側の地図の中に青色ですとか黄色、こうした正方形で示してる部分があるかと思えます。これは小さい四角が250メートル、大きい四角が500メートル四方のエリアにおける人口分布を色分けで表示をしております。これは22年の国勢調査の結果を基に表示をしております。円に重なって見にくい部分もあるんですけども、色分けについては右下の凡例に示すとおりで青い部分がゼロから49人、その四角の枠内に人口があるというふうにご覧いただければと思います。それから黄色の円ですけども、これは町内のバス停を中心とした半径300メートルの円をお示しをしております。いわゆるバス停がカバーするエリアというふうにとらえていただければ結構かと思えます。その円の外に数カ所オレンジで示す区域がございます。例えば、上の方で岡中央ですね。岡中央と書かれた下の黄緑色の四角の中に少し赤い部分で塗ってるところがあると思えますけれども、これは住宅が集積をしている地域をお示しをしております。円から外れているところということですね。この地図では、その円の外側を交通空白地区として表示をしておりますけれども、このとらえ方としましては、地方においてはこの半径500メートルということが一般的に設定をされておまして、この500メートルの外について一般的な交通空白地区だよというふうなとらえ方がされております。ですが、本町においてはこういう500メートルで今回円を取ってしまうと、今申し上げたその赤い部分のエリア、これがおおむねカバーをしてしまうことになって課題が抽出されないで、若干小さめに300メートルということで整理をして一定そこから外れる住宅がどのように分布がされてるのかということを出したものだということになっております。黄色の円については本町内を經由する路線が13路線、バスがあるんですけども、それぞれに作成したものをその人口規模の上に全て重ねたというものになっております。これによってバスのルートが一定見えるということと、それが充足している地域もしくはバス停から一定の距離がある地域、そこにおける人口の規模というものがわかるという地図になっております。次に左側の地図でございます。まずは、今申し上げたような空白地区としてオレンジ色のエリアを丸で落とし込んでおります。これは先

ほど申し上げた右のオレンジ、住宅集積地域に対応するものでございます。そのうち、左下に急傾斜地、狭隘な、ということで表示をしておりますけれども、これは自由が丘やヤクルト団地でございます。他の地域に比べて急傾斜、狭隘な道路が顕著な地域としてお示しをしております。それから、役場を中心としたエリアにつきましては公共施設の集積、それから乗降客が多い、バスの利用者が最も多いゾーンとしてお示しをしております。その付近に榎の鼻土地区画整理事業地、新たな都市拠点として赤丸で示しております。それから先ほど申し上げました本町内を経由する13の路線を個別に分析をした結果です。寺の下よりも北側に当たる地区においては、時津方面、昭和町方面、長与駅方面のバスが不足しているという状況。また、町の東側部分につきましては、同じく時津方面、昭和町方面のほか、役場方面のバスが不足している。西側については、時津方面、役場方面、それから川平バイパスを経由する長崎方面が不足している。南側には、時津方面、日中における役場方面、それから川平バイパス経由の長崎方面が不足しているというふうな整理を一定しております。それらをまとめますとA4の資料の最後になりますけれども、4点、課題として整理をしております。まず長崎市方面のバスは一定充足をしておりますが、役場や長与駅方面などへの町内の横移動が弱い状況があると。また、時津方面へのアクセスが不足している状況もある。それから急傾斜地、狭隘な道路で形成された交通不便地区住民の高齢化の対応も必要ではないか。それと榎の鼻土地区画整理事業地内の団地整備、一定進んでますのでこれに対する対応が必要ではないかというふうな整理をしております。資料の説明は以上でございます。

**○委員長（喜々津英世委員）**

説明が終わりましたので、これから質疑を行います。

今2枚のペーパーを基に説明が終わりました。この資料に基づいて、これから質疑を行いたいと思います。質疑ありませんか。安部委員。

**○委員（安部都委員）**

御説明していただいて分かりましたけれども、ちょっとお聞きしたいんですが、例えば先ほど言われましたように、時津方面へのアクセスの不足、そこもそうなんですが、役場、長与駅方面町内の横移動が弱いということと、狭隘な道路で形成された交通不便地区住民の高齢化への対応というところで、以前は乗合バスとかコミュニティバスなんかのお話も出ていたと思うんですけども、そのあたりはどうなってるんでしょうか。

**○委員長（喜々津英世委員）**

荒木課長。

**○政策企画課長（荒木隆君）**

一定課題の整理をいたしまして、今後どのように検討を進めていくかということですが、先ほど最後に説明した課題の部分、この4点について、今の現段階で想定としてそれぞれ御説明をしたいと思います。まずは、4点目の榎の鼻土地区画整理事業の件なんですけれども、これにつきましてはその上のこれまでの経緯のところにもお示し

をしておりますとおり長崎バスとも協議も重ねながら、今月12日に北陽台団地への路線バスの乗り入れについて長崎バスの方へ正式に要望書を提出したというところでございます。これをもって長崎バスさんの方へ乗り入れのバスのルート、ダイヤを検討いただきたいということでお願いをしております。それから横移動の件なんですけれども、これにつきましては、以前平成12年から15年ぐらいの間にかけて、町内の循環バスというものが走っておりまして、今回、一定こうした整理をして客観的なデータが出ましたら、それを基に再度そういった町内循環のバスの検討ができないものかということをお聞きしたいと考えております。これについては、以前と道路の状況も変わっておりますし、住民の高齢化というのも一定進んでおりますので、残念ながらその前回走っていた際には利用者が少なかったということで廃止になっている状況もございまして、改めて、これについてはお願いをしていきたいというふうに考えております。それから時津方面へのアクセス不足につきましても、これもバス事業者へのお願いになるかと思いますが、今回連携中枢都市圏ということで、広域的な協議を行っていききたいという想定もございまして、時津町ということになれば地域間の連携も出てきますので、そうした場で1市2町で協議ができればと。ちょっと中長期的な課題にはなるかもしれませんが、そのように考えておりまして、先ほど御紹介いたしました広域的な組織ですとかビジョン会議の意見も踏まえると、効果的に進めていけることができるんじゃないかというふうに考えております。それから、急傾斜地、それから狭隘な道路、今後高齢化への対応ということですが、こちらについては、例えば道が狭いもので、そこに入るようなバスもしくはジャンボタクシー等、こういったものが運行できないかということをお聞きしたいというふうに考えております。以上です。

○委員長（喜々津英世委員）

他にありませんか。金子委員。

○委員（金子恵委員）

この間の一般質問の町長の答弁で、イオンタウンの方が独自でバスを検討しているような答弁があったかと思うんですけども、そのあたりと長崎バスとの競合というか、そういう点はどういうふうになっているのでしょうか。詳しくわかればお願いします。

○委員長（喜々津英世委員）

荒木課長。

○政策企画課長（荒木隆君）

先ほど榎の鼻土地区画整理地の団地への乗り入れということで私の方から御説明をしました。これについては、長崎バスの方と実際協議も行って、今こういう要望書を提出するに至ったというところでございます。先般、一般質問に出た事業者が準備を、準備と言いますか想定をしてるバスとはまたこれは別のものになっておりまして、私どもがお願いをする協議の中で、そのバス事業者の方からそういった要望もあっているということまでをお聞きしているという状況でございます。

○委員長（喜々津英世委員）

久保平部長。

○企画財政部長（久保平敏弘君）

私から若干の補足をさせていただきたいと思います。イオンタウン等の事業者が一定負担をしてコミュニティバスのようなものを走らせることの可能性についての質疑は以前にもございまして、そこで、事業者に対して投げかけてみますというお答えをして、その後事業者とお話をさせていただきました。そのときの感触といたしましては、まだその当時は具体的なものが何も見えてない、今もあまり変わってないんですが、その具体的なものは何かと言うと、既存の公共交通、要は既存のバスのルートがどうなるのかと、そういったものが見えてない中ではなかなか事業者としても検討しづらいということがございました。ただ、私どもの投げかけに対して、一定検討の余地があるというような感触は私ども受けとめております。今、課長から説明申し上げましたけれども、バス事業者として、そこに商業施設だけではなくて既に350世帯、住宅が張りついていますので、そこにバスが乗り入れると。バス停の位置なども私どもも一応確認をさせていただいてるんですが、そのルート、それとダイヤはどうなるのかと、そういったものを踏まえまして、もし必要があればその事業者と今後検討をしまいたいと思います。ですので、まずは既存のルートがどうなるのかというところを踏まえての検討になっていくというところなんです。ですので、具体的にイオンタウンの方で検討してくださっているという段階にはまだございません。以上です。

○委員長（喜々津英世委員）

金子委員。

○委員（金子恵委員）

ではもう1点。この分が今年度中に検討を終わるというか、28年中で、29年度までは長引かないということでしたけれども、イオンのオープンが5月に控えて、それまでに交通体系というのがある程度のめどが立つのかというタイムスケジュール的なところというのはどうなんですか。実際に走り出すというところのタイムスケジュールですね。いかがでしょうか。

○委員長（喜々津英世委員）

荒木課長。

○政策企画課長（荒木隆君）

まずはその私どもがお願いをしております団地内への乗り入れのバスですけども、これは西高田線の供用開始、工事が3月末までということですので供用開始に合わせて運行ができないかということで今お願いをしてるところです。もう1点のイオンタウンにつきましては申し出があつてという程度のことしかまだお聞きしておりませんので、その運行をいつに予定されてるとかそういったところまで把握しておりません。以上です。

○委員長（喜々津英世委員）

他にありませんか。堤委員。

○委員（堤理志委員）

すいません、過去からの流れをちょっと自分なりに思い起こしてるんですけども、長与町内でそういう交通弱者に対する対応をしないといけないということで、以前は斉藤、毛屋白津、あのあたりの方、それから丸田、南田川内、あのあたりの方に何とかバスを走らせられないかということで検討をしてたけれども、何か核になる場所がないといけないということで、一旦ちょっと待ったをかけたんじゃないかなと思うんですよ。元々の考え方はそうした方々を、例えば町外、時津方面や長崎市の方に運ぶということになってしまうと、町内の商工業の振興というものと相反するんじゃないかというような考え方も含めて、それで見直しが必要じゃなかったかと思うんですよ。そういう中で検討していく中で今度は連携中枢都市圏の問題も出てきて、今のお話をお聞きしますと、少しニュアンスが変わってきて、当時とは違って時津方面へのアクセスもやらないといけないというふうに変わってきたのかどうかですね。それと、先ほど榎の鼻については何とかそこに行き来するようなことも考えないといけないというのはわかるんですが、時津の方にも少し利用を促進するような方向になっているのかというのが1点と、それから町長が榎の鼻の商業施設の問題でよく言われるのが、現在の商店街がやっぱり疲弊しているので、できればそこの共存共栄を図って、地元の既存の商店街を活性化させなければならぬっておっしゃってますが、今回の計画でそういう地元の既存の商店街の振興とどう結びつけていくのかという協議がどういうふうになってるのか、このあたりをお伺いをしたいと思います。

○委員長（喜々津英世委員）

久保平部長。

○企画財政部長（久保平敏弘君）

今日お示してる資料につきましては、今年度の進捗を時系列にお示ししているものですが、降って湧いたような話ではなくて以前からの経過がございます。おっしゃるとおりです。平成24年に新たな地域公共交通導入可能性調査というアンケート調査を実施しておりまして、町内の皆さんから1,560名の皆さんから回答をいただいて報告書としてまとめております。それを基に検討をいたしまして、平成25年度に予算化しようという具体的な検討をした経緯がございます。このときのルートは南田川内から時津、当時から時津、溝川へのバスのルートというものが住民の皆さんからの要望が多かったということもございまして、検討をされてたということがございましたが、堤委員がおっしゃったように、結節点がはっきりしてないというところが1つ、それと購買力をこれまで以上に時津町に流出させてしまうことの妥当性、こういったことがありまして、見送った経緯がございます。今回も一定時津への方向性というものは、先ほどの課長の説明の中にもありましたとおり、ちょっと無視できないものがございます。ただそれはたくさんある観点の中の1つでございまして、御紹介申し上げますと、現在でも時津方



面へのバスのルートというのは、一定朝夕を中心にございます。1つは長与ニュータウンと上横尾を結ぶルート、これが上下で合わせて18本、片道9本ずつございます。それともう1つが長与ニュータウンと時津というのは、これ4本ずつございます。ただ、日中はあまり多くないというような状況がございますけれども、それなりに走らせてくださってるというところがございます。特に時津だけを意識して今回検討するということではございませぬ、町内の横移動の先に時津町へのルートもひょっとしてあるのかなというようなことも考えているようなところですが、ただ、以前とは違いまして本町にも一定商業機能の集積ができますので、一方的な購買力の流出だけではなくて逆に呼び込むということも今後はありうるのかなというふうにも考えております。それと2つ目の御質問、地元商店街との共存共栄の考え方でございませぬ、町内の平行移動につきましては、これはいきなりコミュニティバスとかの検討をするのではなくて、以前ございませぬような町内循環線、そういったものを改めて長崎バスのほうに検討していただきたいということで要望はもう既にお伝えをしております。これについても、バス事業者としても、特にその難色を示されているような感触はございませぬ。ただ、以前あったルートがほとんど乗る人がいなくて廃止されたということですが、仮に今後走らせていただくとした場合は、地元、それと行政、一体となって利用促進を図っていくということが必要になるということも合わせてお話をさせていただいているところでございませぬ。町内循環線のようなルートが仮に実現をしたとする場合は当然その既存の長与の商店街もそのルートには入ってくると。新しい市街地と長与商店街を距離的には非常に近いので、それを結ぶような当然ルートも想定できるというふうにも考えております。

以上でございませぬ。

**○委員長（喜々津英世委員）**

他にありませぬか。安藤委員。

**○委員（安藤克彦委員）**

先ほどイオンタウンの話が出てましたので私もそれに関連して、イオンタウンができてことでの住民の移動傾向って変わると思ふんです。買い物施設ができ、病院ができ、それはここに織り込まれてるんでしょうか。それによっていわゆる必要路線というのは変わってくるんじゃないかなと思ふんですけど、まず1点目それです。お願いします。

**○委員長（喜々津英世委員）**

荒木課長。

**○政策企画課長（荒木隆君）**

本町における公共交通の結節点が榎の鼻ということでございませぬ、そこを起点に当然南北ルートというものが既存でもございませぬ。これを落とし込んだのが資料の右側になっておりますけども、一定乗り換えということも必要になるかもしれませんが、もちろんそれも踏まえた形で検討をしていると。それについては一定充足をしているのではないかなというふうにも考えております。以上です。

○委員長（喜々津英世委員）

安藤委員。

○委員（安藤克彦委員）

時津の要望は以前から多かったということでしたけれども、やはり買い物をするために時津に行きたいという方の御意見が多かったと思うんですね。あるいは病院ですよ。そういったことで、大きく今度は、私は変わってくるんじゃないかな、以前アンケートとかとられてましたけれども、もう1回アンケートをとり直すぐらい大きく変わるんじゃないかなと私は思っております。ちょっと右の表の説明があったんですけども、ちょっと私よくわからないのですが、右の表の中で交通空白地区というのは一体どこになるんですかね。具体的に、岡中央の話のどこですか、あったんですけど。ちょっと教えていただけますか。

○委員長（喜々津英世委員）

荒木課長。

○政策企画課長（荒木隆君）

円で示しているものが、バス停を中心とした半径300メートルのエリアで、そこに接する部分、オレンジ色と言いますか朱色と言いますか、でお示しをした部分、ここに一定の住宅の集積がございますので、住まれてる方々がいらっしゃると。この方々はバス停までちょっと距離が遠いということで、この地図においてはここを交通空白地区としてお示しをしております。すいません。補足いたします。具体的には先ほど申し上げた岡中央と書いたところの少し下、赤く少し色づけをしてあるところ、南下していきますと佐敷川内付近、それから嬉里谷、丸田谷付近。それと内園と書いた北側に少し大きめのエリアがあると思います。それから東側に行きますとフォーレツインキャッスルと書かれたところの少し上、それから西高田、東高田、それから道の尾の付近というふうな形になっております。

○委員長（喜々津英世委員）

安藤委員。

○委員（安藤克彦委員）

地域公共交通の話をいろいろ聞いていくと、やはり既存路線の充実とか、あと新しいコミュニティバスとかという考えなんですけれども、今見た交通空白地帯にいわゆるバスを通すことでは多分、ほぼ不可能な状態の地形じゃないかなと思うんですね。ですので、これはもう本来は500メートル半径が300メートルに狭められたということでちょっと無理矢理ひねり出した部分なのかなという感もあるんですね。私は以前から地域公共交通、いわゆるコミュニティバスの件についてはあまりこう前向きな考え方というか、いろいろ視察とか見てきて悪い部分と言うか、負の遺産の部分が多いのをお聞きしたので、あまり推進している考えではないんですが、それで最後にもう1点ですけれども、今度このA4の1枚ものなんですけど、真ん中の青いところに長崎地域公

公共交通会議とありましたが、これは従来は27年度の補正の5号ですか、そこで説明があった地域交通会議のことなんですか。というのは、西海市まで含まれているので、うん、という感がちょっとあるんですね。それが1点と、この当時の答弁の中で地域公共交通会議のいわゆる内容を一般に公表していくというふうにおっしゃったと思うんです。その件がどのように図られているのか。ということをお伺いいたします。

○委員長（喜々津英世委員）

荒木課長。

○政策企画課長（荒木隆君）

まずその300メートルのエリアなんですけれども、一般的に500メートル以遠の地区が交通空白地区ということでされておりますけれども、今回、そうしてしまうとなかなか本町における課題というのが見えづらいということで、少し狭めてそれにおいて、どういったところが不便地区と言いますか、バス停から遠い地区なのか、それに合わせてシンク長崎と一緒に現地調査にも参りまして、その地形的なものというものも確認をしております。ですから、これで外にあるからどうこうというわけではなくて、外に位置するところで、なおかつそういった地形も踏まえて本当に困ってらっしゃるところをあぶり出したいという趣旨でございました。それで会議の方でございますが、今回お示ししております会議については、コミュニティバスの運行に係る地域公共交通会議とは別でございまして、広域的に長崎市だけ長与町だけで納まるような公共交通でございませぬので、広域的なエリアを考えて活性化といいますか、に向けた協議をする場ということで設置をされたものです。

○委員長（喜々津英世委員）

久保平部長。

○企画財政部長（久保平敏弘君）

ちょっと私から若干の補足をさせていただきたいと思います。A3の右側の図、おっしゃるとおり500メートルをあえて300メートルにしてこれは作成をしております。500にするとカバーしてしまうというところ、これはむしろ本町は非常に、非常と言ったらあれですが、バス停がおおむねカバーできているということをお示したいと、むしろ逆の意味で作ったような意味合いもございますので、そのように御理解いただきたいと思います。ですから、これから外れているところに即、何か考えないといけないと私どもはそう考えているわけでは毛頭ございませぬに、今申し上げたとおり、おおむねカバーできてますよと言うところをこれで御理解いただければと思います。左下に、道の尾の左上に丸い赤がありますね、これは外側にはないんです、外側にはないけどもここはあえて急傾斜地・狭隘道路（自由が丘）という形で書いてあります。ですから、その円の外にある内にあるというだけではなくて、課長が申し上げたとおり、地域の地形であるとか特性であるとか高齢化の度合いであるとか、そういったものをも踏まえてここで整理をしたというふうに御理解いただければと思います。以上です。

○委員長（喜々津英世委員）

他にありませんか。岩永委員。

○委員（岩永政則委員）

この進捗状況のまず第1点、12月12日に北陽台の関係のバスの乗り入れの要望を出しておられるようですが、これ、もう少し詳しく内容をルート等含めて説明いただければと思います。

○委員長（喜々津英世委員）

12月12日の北陽台団地乗り入れに関する内容ですね。荒木課長。

○政策企画課長（荒木隆君）

内容につきましては、まずは北陽台団地については、28年11月末現在で359世帯が入居していること。新興住宅であるのでバスの路線が開通されていないことですね。それから通勤通学これも一定考えられることから、その団地内への乗り入れというものをお願いしたいということがこの要望の趣旨でございます。ルートとしましては私どもが想定しているのは、新しい西高田線、今工事をしてる部分ですけども、そこから団地内へ入って、同じところから出てきて、さらに先へ抜けるというふうな想定で考えております。ただ、これについては長崎バスの方がどういうルートが、例えば時間の遅れですとか、そういったものも踏まえて検討されると考えておりますので、そのように御理解をいただければと思います。以上です。

○委員長（喜々津英世委員）

岩永委員。

○委員（岩永政則委員）

ルートといいますと今は榎の鼻を通っておるのは北側の岡の方面から来る船津から出発、総合公園のあたりから出発するもの、そういうものが榎の鼻を通って行きますですね。それと本川内から出たルートも榎の鼻を通っていくわけです。ニュータウンからはもう駅の先の、崎尾団地から曲がってほとんど全部行ってるわけですから、高田に行くのは小さなバスが行っておるわけです。そういうことを考えますと、今榎の鼻を通っておる2ルート、大きく言えば、これをこの北陽台の今の西高田線、その前に寄せてそうして榎の鼻を通らずに、こちらに本川内からのものは伸ばしてそれで北陽台に上ってくださいと。それからこちらからも同じように回っていくのを手前から入ってくださいというような具体的な路線を含めた要望書を出しておられるんですか。そういうことをしていかなければ向こうも、単純に西高田の線ができたところから上にあげてくださいというだけではよくわからないだろうということを思うわけですね。だからより具体的なものを持って要望していかなければ、なかなか回答出てきづらいだろうと私は思うんですけど、経験上ですね。どんな要望をされてるんですか。

○委員長（喜々津英世委員）

久保平部長。

### ○企画財政部長（久保平敏弘君）

要望書の文面は先ほど課長が申し上げたとおりでございます。ただ、その文面だけでお願いしますというような話では当然ございませぬ、何度となく長崎バスとの協議というのがございまして、この中においていろんな話をして参ってきてもというところでございます。この協議の中にはイオンタウンもしくは徳洲会病院の方も一緒に同席したような話もございました。ただ、そういった事業者の方は事業者の立場でいろんなことを申し上げるんですが、私どもは町内全域を俯瞰した中での御意見も申し上げていると。私どもが同席したのは、やはりその事業者だけの観点で判断していただければ困るというようなこともございましたので、私どもも私どもの立場でちゃんと申し上げるべきことはお伝えしてつもりです。そういう中において、こういったある意味形式的な文章で正式に要請をした、依頼をしたというふうに御理解いただければと思います。それともう1つ、今回の一般質問の中でもございましたけども、大店立地法の駐車場の話で、事業者の縦覧の文書の中にそのバスの敷地内乗り入れの話がございました。あれについては、私どもは直接は関与しておりません。ただ、事業者として長崎バスに、イメージとしてはミカンバスみたいな、ああいったサイズのバスを考えてくれないかというようなことを事業者としてバス事業者に要請をされてるということは承知しております。参考になりますかどうか、例えば時津のミスターマックスというのがありますね、あそこには平日は店の敷地内にバスが入っておりますけれども、それは事業者とバス事業者との話の中で、平日はダイヤに大きな影響がないということで、そういった措置がなされてるということもお聞きしておりますので、一定そういった話もありながら私どもは私どもとして、ちゃんと私どもの希望は伝えてあるというふうに御理解いただければと思います。以上です。

### ○委員長（喜々津英世委員）

岩永委員。

### ○委員（岩永政則委員）

これやっぱり住民は興味を持っておられるわけですよ。北陽台に行くだろうと、それでどこどこがどうなっていくだろうというような、そういう疑問を持っておられる状況もありますので、なかなか難しい面があるろうというふうに思うんですが、やっぱり長崎バスはその長与町全体その認可区域に持つておるわけですので、それが勝手にバスだけでは判断ができない、その認可の問題もありますね。より具体的な要望を町として、こういうふうな立場で要望していくということは心がけていかれた方がいいんじゃないかなということを思いますので、その点を申し上げておきたいというふうに思います。今回の補正予算で490何万やったですか、その補正を3月末にされておりますけども、その一環としてこれを調査をして、大体の課題が見えてきたということを今報告をいただきましたので、よかったんだなというふうに思うわけです。ところが期間がこの1年間の繰り越しをして28年度いっぱいのことにはしかなってないわけですね。どこまでこ

れがコミュニティバスに関わるものが実現できるのかなというふうに心配もしますし、どこまでいくのかなという感じも不明にこう持つとるわけです。したがって、長崎バスとの十分な協議を前提としていかなければ、その後のものは進んでいかないということも第一義的な前提があるわけですたいね。そのあたりで、より緻密な協議をしていくべきだというふうに思うんですね。この予算からいきますと472万、これで予算をとっておられるわけですので、その中には先ほどから出てまいりましたこの委託の費用、それと車両購入というものが予算に入っておりましたですね。車両購入、それと運行の補助と言ったような説明もしてあるんですが、車両購入なんかはどうするんですか。ないんですか。これは委託料だけか、はい。そうすると、どこまで今年度は、先ほどタイムスケジュール問題が出ておりましたけどどこまでいこうとしておられるんですかね。それとあとはどうしようとするんでしょうか。今29年度の方角づけも今予算的には時期が近まっておりますけど、そのあたりをもう一度いただきたいと思います。

○委員長（喜々津英世委員）

荒木課長。

○政策企画課長（荒木隆君）

今回の公共交通網改善計画については委託をしております、今年度中の策定といたしますか、一定の報告を業者の方からいただくように考えております。その中で現段階では今課題が見えてきたというところで、今後でございますが、幹線系統、現在の既存の路線バスのルート・ダイヤ、これがどうなのか、見直す必要があるのか、再編する必要があるのか。それから支線系統といいますか、その幹線へ導くためのルート、こうしたものがどうなのか。それについては新しい交通システムの導入の可能性が必要なのかどうなのかと。またはそれらの利用促進についての政策、こういったものを検討していく必要があろうかと思えます。その中には、実際走らせるとしたら町としての負担が発生するものかどうなのか。こうしたものも整理が必要かというふうに考えております。その後ですけれども、例えばその中で新しい公共交通システムの導入が必要ではないかというふうな判断に至った場合には、交通事業者、それから利用者、住民の方々、こうした関係者と一緒になって協議をする場ということで地域公共交通会議の設置、その中で、実際にどの事業者が運行するのかとか、運賃はどの程度になるのか、それからルート等も含めて、それによって町の負担がどれぐらいになるのかといった形のものの合意形成が必要というふうになってこようかと思えます。それについては、来年度以降、今回の計画報告の結果を踏まえて、進めていきたいというふうに考えております。以上です。

○委員長（喜々津英世委員）

岩永委員。

○委員（岩永政則委員）

次年度はまだ見えないような感じを今の答弁では、どうするのという課題は見えてきたけれども、今後どうするのかということで、ややもするとその課題だけは見えてきた

けれども、どうも先には進まないというようなことで、例えば百合野の例の2年間の試行をやられたわけですが、それを全町に広めていこうというのが、はっきり言いますとこれパーになってですね。本当に無駄な経費じゃなかったのかということがよく言われておるんですが、この件もそのような、何か予感もせんでもないわけなので、本当にそのコミュニティバスが実現ができるのか、ある議員も言っておられましたけれども、私は私なりに考えてみてどうもそのコミュニティバスの実現というのは不可能じゃないのかというふうに最初から実は思っておるところなんです。従ってその先ほどちょっと触れましたが、もう予算要求が締め切る時期だろうというふうに思うんですが、29年度でどうするのかというようなことの方角は出ているんですか出てないですか、全く不明なんです。そのあたりをお尋ねしたいと思います。

○委員長（喜々津英世委員）

久保平部長。

○企画財政部長（久保平敏弘君）

このコミュニティバスといいますか地域公共交通の所管事務調査は、確か今回2回目だと思います。以前はスキームのお話をさせていただきました。それと標準的にどれぐらい時間がかかるかというような話もさせていただきました。今年度中に具体的なそのルートであったり、運賃までというのは、これはもうどれだけ急いでもこれは元々無理なスケジュールでございます。御懸念の一応成果品だけできて、その後全然具体化しないということをお心配いただいているわけですが、実は、以前の所管事務調査でも御説明申し上げましたけれども、やはり既存のバスルートを損なうことがないようなコミュニティバスであったり、乗り合いタクシーでなければいけないと。ですから、元々非常に制約が多い、同じ路線は基本的に走らせることはできませんし、先ほどから出ております地域公共交通会議、これは利害関係者が一堂に集まって調整をするような会議ですので、なかなか難しい場面も出てくるかと思えます。そういう中で、過去の一般質問でもお答えしておりますように、既存のバスルートがどうであろうと、やはりその急傾斜地で道路が狭くて車の離合もなかなか難しいというようなところで非常に高齢化していると、こういった地域においては外出支援というような観点が必要ではないかというようなことも申し上げておりますので、具体的な検討はこれからではあるんですが、優先順位としてやはりそういったケースといいますか、そういった地域が優先度が高いのではないかというふうに考えております。あと町内での横移動であったり、そういった観点につきましては、今後の北陽台への乗り入れの状況であったり、住民の皆さんの新たな、新市街地ができたことによる移動の状況なども見極めながら検討していく必要があるかと思えます。ですので、やはり、ここ1、2年という形ではなくてやはり2年から3年もしくは5年ぐらいのスパンで考えていきたいというふうに考えてるところでございます。以上です。

○委員長（喜々津英世委員）

堤委員。

○委員（堤理志委員）

A3の課題分析という部分の右側の方に、バス空白地区ということで書かれてある部分ですが、バス停から300メートルの円でずっと網羅してあるということで、分布を表してるんですが、先ほどの説明の中で通常は500メートルの円なんだけども、この中では300メートルにしてるといふようになってますよね、私はそれを聞いたときに、500メートルというのは、これは私の想像ですけども、一般的に平野部で、平坦地で何とか例えば自転車なりを使って移動すれば移動できるような場合は500でもいいんじゃないか。ただし、そうでない地形の場合に500メートルというのはかなり酷で、高齢者にとっては酷ですよ。だからそういうことで親切心でより住民に利便性を高めようという観点から300という設定をしたのかなと思ったから、何か今の説明ではそうではないんだということなんで、あれっと思ったんですが、そこは違うんですかね。

○委員長（喜々津英世委員）

久保平部長。

○企画財政部長（久保平敏弘君）

はい、そうですね。ちょっと私の先ほど説明が一面的過ぎたのかもしれませんが、一般的に500を300としましたという説明ですが、500にすると全部カバーしてしまうからあえて300にしたということを課長が申し上げました。私は、それはそれを裏返して申し上げて、これによって一定充足してるんだと。長与町は一定バス停からです。300メートルないし500メートルでカバーできてるんだということをこれでわかっていただきたいということを申し上げました。ただ、おっしゃるように高齢化の観点もしくはその坂道の観点、それをないがしろにしているわけではございません、やはり先ほど申し上げた道の尾のこの赤丸は300メートルの枠内に入ってますけれども、これはもう課題がある地区としてとらえてますというような意味合いで、ここは敢えて赤にしておりますし、もう1つ困難でかなり厳しい地域としては、皆前の右側に少し大きめのありますね、これは中尾団地でございます。ここも非常に私どもでも運転に苦勞するような坂道で狭いところ、離合に非常に苦勞するような地形でございますので、やはりそういったところを中心に考えていかざるを得ないというふうに考えてるところでございます。ですので、決して距離だけで一元的に判断しようとしているわけではないということを御理解いただきたいと思います。以上でございます。

○委員長（喜々津英世委員）

堤委員。

○委員（堤理志委員）

はい、そうですね。結局言いたいのは、そういうことはないと思うんですけども、この円だけでこう考えていきますと、今おっしゃったような急傾斜の地区に住んでおられる方々が見えない。ここを読んでみますとちゃんと急傾斜地域・狭隘な道路で形成され



た住民への対応が必要なんだということが書かれてありますので、そういうことはないと思いますが、やはり、我々も住民から付託されてこういう場に来てるわけなので、やっぱり何といたしますか、ここに網羅されていない地域にも一人一人の命がそこにあって生活がどうしても必要なんだという観点を、もしこの人が私の親だったらどんな気持ちだろうと。やっぱりそういう気持ちになって考えていくというのは大切じゃないかなと思います。それからもう1点、ちょっと関連するんですけども、ここ最近テレビなんかで高齢者の交通事故が非常にクローズアップをされておりまして、高齢者はもうなるべくもう車は返納してくれというような流れになって、これは一定致し方がない、いろんな運動機能とか反射機能の低下が高齢化によって、そういった事故を招く面がありますもんですから、そういう人たちが生きていくためには何が必要かと言ったら、やっぱりどうしても公共交通機関の役割というのは今後増大するんじゃないかと思うんですよ。赤の他人だというふうに見るか、もしあれが自分の親だったらどうなるかなと見るかで、もう全然見方は変わってくると思うので、ぜひそういう心のこもって見方で今後対応といたしますか、考えていけないといけないんじゃないかと思っております。あわせて昨今の何と言いますか、高齢化で事故が増えている点も多分耳にしながら今回の施策へ何か考えないといけないなと思っていらっしゃるんじゃないかと思うんですが、そのあたりいかがでしょうか。

**○委員長（喜々津英世委員）**

直接、関係ない部分もありますけれども、総合的に答弁をお願いします。久保平部長。

**○企画財政部長（久保平敏弘君）**

はい、昨今の高齢者の交通事故の多発を受けて、その免許の返納に対する機運といたしますか、高まってきてると。ただ、どうしても生活に車が必要だという高齢者の方も一方でいらっしゃるという中で、地域公共交通が果たす役割というのが、以前にも増してやっぱり大きくなっていくということは、私どもも痛感をしております。今後、具体的に検討していくんですが、これは地域公共交通を担っている私どもだけではなくて高齢者を所管している部署もしくは障害者を所管している部署、そういったところとも協議をしながら公共交通という観点だけではなくて、福祉、外出支援とそういった観点も必要でしょうし、例えば機能回復といいますかりハビリの一環として、わざとそのショッピングセンターに連れ出すというような取り組みは全国で今なされておりますので、ですから、コミュニティバスや乗り合いタクシーで全て解決できるわけではありませんので、やはり福祉との連携が重要になってくると考えております。ですので、そういった部署とも強く連携を進めながら考えていきたいと考えております。以上です。

**○委員長（喜々津英世委員）**

山口委員。

**○委員（山口憲一郎委員）**

長与には4つの駅がありますけれども、今こう全然出てきておりませんのでJRはどの

ように考えておられるか、お願いいたします。

○委員長（喜々津英世委員）

荒木課長。

○政策企画課長（荒木隆君）

おっしゃるとおりJRも本町の主要な公共交通として位置づけております。今後も利用者数が増えているということもありまして、整備促進ですとかダイヤの充実など、それももちろん要望をしまいたいと考えております。町全体の公共交通網というふうに考えたときに、JRの駅を起点にだいたいバスが運行されているというふうに考えておりまして、バス、JRの沿線地域についてもバスの幹線とも重複をしていると。ただ一方で、そのバス停が遠いというエリアもありまして、それも含めて駅へ誘導すとか、最寄りのバス停へ誘導すとか、そういったことも考えながらの全体の公共交通という位置づけでございます。以上です。

○委員長（喜々津英世委員）

山口委員。

○委員（山口憲一郎委員）

駅と連携しながらバスを回しているということで、私ももう以前から考えておったんですけども、なかなかこうバスに乗る機会がなくて、どういった流れでなってるかわからない面もあったもので。今、部長の方からも出とったんですが、ミカンバスですね。ああいうのをもうやられているかはわかりませんが、私の思いとして、長与駅を基点として、そこから常時、何と言うかな、電車が着いたときにはサイクル的にこう回すような、そういったシステムになればいいかなという思いがあるんですから、そのへんはもうやっておられるんですかね。

○委員長（喜々津英世委員）

荒木課長。

○政策企画課長（荒木隆君）

そうですね、これまでもJRとバスの連携という観点からは、その運行時間で乗り換えが容易になるような時間帯の設定と、そういうことでお願いもしてますし、運行もしていただいていると考えております。それから、横移動の件ですけれども、これもやはり、長与駅ですとか役場、こうしたところを経由するようなルートを全域としてお願いをしていきたいというふうに考えております。以上です。

○委員長（喜々津英世委員）

他にありませんか。久保平部長。

○企画財政部長（久保平敏弘君）

ちょっとまた補足をさせていただきますが、先ほど課長から町内循環線について、改めてバス事業者に要望を出しているという話でしたが、以前の長与町内線というのが2ルートありまして、それを含めたところで2つを合わせたところで循環線とい

うような言い方をしていたようですが、以前は長与駅からサニータウン、青葉台団地を回ってまた長与駅に戻るというルート、それともう1つは満永から船津橋、榎の鼻、長与駅、長与ニュータウンというルート。要は、本当はバス事業者は競合するものだから、本当は走らせたくないのが本音なんです、やはり要望が多かったというところでそういうルートを設定してくださったと。今後はやはり、以前のこれを踏まえながら、私どもも要請をしていきたいと思っております。それともう1つ、現在でも朝夕に満永から長与駅行きというのは朝2便あるんですね。満永から長与駅で降りてJRに乗り換えてというようなことが可能となるようなダイヤも想定をしてくださっているんです。現にあるんですが、実際なかなか利用されていないということもございます。ですので、そういったひょっとしたら御存じない方がいらっしゃるのかもしれないので、そういった長与町全体の公共交通の利便性についての情報発信も今後、やはり必要になってくるのかなというふうにも考えているところでございます。以上です。

○委員長（喜々津英世委員）

中村委員。

○委員（中村美穂委員）

私どもも視察等行きて、独自にコミュニティバスを走らせるのは経費的になかなか難しいかなと正直なところ思っているんですけども、先ほどの町内循環線、かつてはあったけれどもとおっしゃいましたが、やはり町内循環線を、これが通るかどうかわかりませんが、そういう要望で、やはり私の周りの住民の方とか少ない年金の中でタクシー利用はやっぱりとか、緊急のときだけにと行って、そんなふうにはやっぱり慎まやかに、通常の生活では。そうなるのはやっぱり家族が休みのときにしかなかかなか出かけられないとか、そういうこともあるので、先ほど部長が福祉の面でということもおっしゃいましたので、私も自分は今、車を運転しますからどこにでも行けるんですけども、先ほど他の委員からもありましたけど、事故とかあいう免許証の自主返納も、自主返納を勧められてる理由はわかっている、危険が伴っているのは多分ご本人もわかっていると思うんですね。でもそれを返してしまったら動く手段が全くないというようなことになろうかと思うので、私が何を言いたいかということやっぱり自分でコミュニティバスとかいうのはなかなか難しい。これは今年度、そのような調査をされて検討されていって、バス事業者等とすると思うんですが、私がもう1つ心配しているのは、町内の渋滞が今現在もあるわけですね。もうイオンタウンというふうにな名前が出てますけれども、そこができて新たにいろんな方が町内に来ていただいて、消費喚起をされるのは非常にいい事ではあるかと思うんですけども、その点も含めて高齢者のことも考えつつ、またその住民がバスでもすぐ行けるよと、そこはもう要望されてるし業者の方もそういうふうな申し入れをしていると思うんですけども、それにつなげてバス事業者の方も利益がなければ、なかなかこちらの要望もかなえられないという点もあるので、今後、私が質問というか、そこをどういうふうにするか、先ほど答弁もされましたけども、そこまで今

一度強く要望をされるのかどうかということ、まずそこをお聞きしたいと思います。

○委員長（喜々津英世委員）

久保平部長。

○企画財政部長（久保平敏弘君）

はい、幾度となくバス事業者の方とも話をさせていただく中において、今おっしゃった何と申しますか、経営だけで判断されていないということは強調をされてます。やはりその地域のインフラとしての自覚をお持ちで、そういう中で何とか皆さんの役に立ちたいということをおっしゃってますし、実際地域からの要望なども上がってまいりまして、それをお伝えしたところ、可能な範囲でその要望にこたえてくださっているというところも私ども実感しております。長与町の通勤通学の50数%が長崎市ということで、従来は長崎市に向いていけば住民の皆さん満足していただけたかもしれませんが、そういった皆さんが定年を迎えて要は地域で今後活躍していただく必要がございます。ということであれば、やはり、先ほどから出ています町内の横移動に一定の利便性の確保が必要になってくるということも含めて、バス事業者の方には、私ども強くそこは今後も要求をして、要望をしてまいりたいと考えているところです。答えになってないかもしれませんが。以上です。

○委員長（喜々津英世委員）

中村委員。

○委員（中村美穂委員）

よく分かりました。先ほど他の委員もおっしゃってましたけども、JRとバス事業者がお客さんを取り合うからというような理由もあってか、既存のバス路線も長与駅に遠いものがあるわけ、もちろんバス停があるのも私も承知しておりますけれども、大きな自治体と言いますか、普通だったら何ですかねその駅の前のところに入ってきてそこでお互いがお客さんを共有すると言いますか。そういう形というのがなかなかこう望めてないのかなと思いますし、住民の利便性でいけば、高齢者のみならず学生とかやっぱり長崎市に向かっていく、またその諫早方面にも通勤されてる方もおられると思うので、長与駅を中心に考えて、やっぱり駅の重要性というのはかなりあるし、それで通勤されてる方もたくさんおられると思うので、今後より、今バス事業者だけですかねその話し合い、バス事業者とは何回も話をされてると思うんですけども、JRとかそういったところの今後その話というのを進めていくというのはないのでしょうか。

○委員長（喜々津英世委員）

久保平部長。

○企画財政部長（久保平敏弘君）

実はJRの方とは昨日話をさせていただきました。ただ、これはたまたま昨日というだけであってバス事業者の皆さんのように頻繁にということではなくて、年に数回、そういう機会を持たせていただいております。今のような話も出たんですね。ライバル関

係にあるでしょうけれども、やっぱり利便性を考えると、乗り継ぎということが非常に住民としては助かりますというようなことも申し上げましたし、それとあと何と言いますか、Suicaとかいろんなカードがあるじゃないですか、ああいったものの相互利用といいますかね、そういったちょっと飛躍した話題もあったんですが、JRの方もそういうのはどんどんおっしゃってくださいと。都会ではもうそういうのも普通になってますということもおっしゃってましたし、ですから、バス事業者だけではなくて、今後はそういった鉄道事業者等も含めたところで、より広い観点での検討も必要になってくるというふうに考えております。ついでで申し上げますとこの長崎駅前が再開発されますと、長与町の4駅の利便性が益々高まってくるということもございますので、やはりおっしゃったような観点は今後益々重要になってくると思います。以上です。

○委員長（喜々津英世委員）

他にありませんか。岩永委員。

○委員（岩永政則委員）

無理して、例えば何何が不足とか、何何が不足という、そういう表現をして、せざるを得なかったのかなという感じもせんでもないんですが。例えば百合野地区を見ますと百合野はちょうど私がいたときに入れたんです。長崎に入れたんですが、この百合野地区には、あの小さなバスがありますので、それで高田越に出てくるわけでしょう。そして長崎のもう左の方に入って行くんですけども、この高田越まであるいはその道の尾ですか、そこで乗り換えて西友の前で乗ると、ちょっと乗り換えると時津には可能なんですよ。だからそれを無理して不足だと、要するに今、ここの地区から中山の方向に行くのにこれが直接ないもんだから不足だという、そういうとらえ方もできるわけでしょう。例えば、本川内の方面でちょっとと言いませんけれども、時津方面へのアクセスが不足という表現がありますね。これは直接はないわけです。ところが池原まで下りてきて、それでニュータウンから時津行きがおりますので、これ乗り換えると可能なんですよ。なにを持って不足とこう表現をされておるのかわかりませんが、他の地区にしましても、そういうことが全部ほとんどこう言えるわけです。何か果たしてやっぱり全部直だとあるところから直あるところから直と、これがないから不足だという、そういうものにはなり得ないだろうと、そのあたりはおわかりだろうと思いますので、果たしてその不足という定義がどの程度なつとるのかよくわかりませんが、住民の説明に対してはそういうルートはありますよということはやっぱり明確にしておかんと。これは事実ですから。これをのこして、全部いないから全部不足ですと。だからどうするのと、コミュニティバスが必要なんですよ。そんな論法にはならないというに思いますので、おわかりであると思いますが、そのあたりは十分説明をしながら、それで公共交通機関としてのあり方ありようをやっぱり模索をしていくべきだというに思いますのでね、これは私の気づきですが、部長どう思われますか。

○委員長（喜々津英世委員）

久保平部長。

○企画財政部長（久保平敏弘君）

今日お配りしたA3の左側の部分だと思います。おっしゃるように、これはもうあくまでも現状の路線を分析をして、それを表現してるだけでございまして、例えば満永の方、昭和町方面の不足などという表現がありますが、昭和町に行きたい人ってほとんどいないんですね。ただルートが、ニュータウンが昭和町を通過して行くというだけの話でして、ですから、この表現を基に私どもは検討するというつもりは毛頭ございまして、これは単に分析をした結果というふうに御理解いただきたいと思います。ですから、おっしゃるように、これをいちいち受けとめますと、もうメッシュのような路線を想定しないとカバーできないということになりますので、これはあくまでもその分析の結果だけの表現というふうに、お考えいただければと思います。私個人もこれ見てすごく違和感を感じた次第でございます。ですから、あくまでも検討材料というふうに御理解いただきたいと思います。以上です。

○委員長（喜々津英世委員）

岩永委員。

○委員（岩永政則委員）

言われるように、おわかりのとおりでありますので、ただそのこれが表に出てまいりますとぱっと見たら、ぱっと見て中身をよう考えなければコミュニティバスをどうするのかというような発想からのものなんですね。すると全部、このアクセスが不足するとか、方面が不足するとか、こういう表現をばって見ますと、長与って住みにくい所だとか、えらい妙なあれだなあとか、路線が無いはいと生活に非常に不便なところだなどというように今日新聞記者もいらっしゃいません、今おりませんから、これをぱっと見ますと本当長与は不便な所だなどという感じをとるかもしれませんね。だからそのあたりは注意しながら、外に出す場合はどうあるべきかを十分考慮しながら、出してもらいたいというふうに思います。どうでしょうかね。

○委員長（喜々津英世委員）

久保平部長。

○企画財政部長（久保平敏弘君）

そうですね、検討段階でのいろんな資料が表に出てひとり歩きすると收拾がつかなくなってしまうので、今の御指摘は十分肝に銘じて進めてまいりたいと考えております。以上です。

○委員長（喜々津英世委員）

ちょっと質問をしたいので委員長を交代いたします。

○委員（中村美穂委員）

質疑はありませんか。喜々津委員。

○委員長（喜々津英世委員）

大体こういういろいろ意見等は出尽くした感がいたしますけれども、今回の委託業務というのは地域公共交通網の改善計画ということで、コミュニティバスの導入のための委託料ではないというふうにまず理解をしておるんですが、以前は久保平課長のときだったかな。この長与町の路線バス、こういったものは全国平均の2.5倍から3倍ぐらいのいわゆる率で、利便性は良いんだというたぶん説明だったと思うんですね。先ほども出ておりますけれども、そういった町で逆に駅も相当ある、利便性は非常に高いというふうに思っとるんですが、今大きな問題になってるのは高齢者の事故の問題、これに基づく免許証の返納、こういったものが今からどンドン表になって出てくると。交通弱者を救うためにはバス網の整備しかないんだということではないと思うんですね。先ほど答弁の中では、介護とか福祉とか、そういったものとの連携が今後必要になってくるということでありましたので、私もまさにそのとおりでと思う。ただ、この資料を見てみると500メートルにすれば空白地帯が出て来ない。だから300メートルにして無理やり空白地帯を引っ張り出して整備を図っていくんだということではなかろうと思うんです。もう一度、やはりそういう基本的に高齢者、障害者、こういったものを対象とした交通網体系ということはわかるんですが、そういう例えばタクシー券の問題とかいろいろ今までも一般質問でも出てきてますけども、そういったものとやっぱり総合的に考えて、そういう弱者をどうするのか、対策をどうするのかということを私はやっぱり考えるべきじゃないかと思うんで、そこらへんについてはどのように考えておられるか。

**○委員（中村美穂委員）**

久保平部長。

**○企画財政部長（久保平敏弘君）**

御指摘のとおり、地域交通網改善計画という名称になっておりますが、コミュニティバスありき、もしくは乗り合いタクシーありき、ではございません。ですので先ほどから何度も繰り返しになりますが、バス事業者に対して必要な要望を出していくと。その根拠になるものとしてもやはりこういうきっちりしたものが必要になるという観点もございまして、今回合わせてそういった観点も含めたところで作業を進めているというところでございます。後年度負担、これはもう私、財政の方も一緒にやっておりますので、これを無視して導入するなんてことは、もう今の時代考えられないというところも重々承知をしておりますので、ですから本会議の一般質問の答弁の中でも、優先順位が高いものは狭隘で高齢化が進んでいる急傾斜地ということを申し上げてきましたが、そういったやっぱり福祉の観点が必要なところが優先度が高いということで、そういったところから検討してまいりたいとは考えておりますが、冒頭申し上げたとおり、導入ありきで進めているというものではございません。以上でございます。

**○委員（中村美穂委員）**

委員長を交代します。

○委員長（喜々津英世委員）

他にありませんか。いいですか。

質疑なしと認めます。これで質疑を終わります。

所管事務調査に資料等提出をしていただきましてありがとうございました。

これで所管事務調査を終わります。

本日はこれにて散会いたします。御苦労さまでした。

（散会 14時30分）

委員長