

市民文教常任委員会会議記録（概要）

令和2年11月5日（木）

開 会（午後1時30分）

【議 事】

○特定事件「交通について」

- ・ところバスのダイヤ改正に向けての取り組みについて

【概要説明】

市川市民部長

ところバスについては、その目的として、主に高齢者や障害者等のいわゆる交通弱者への対応や、公共施設へのアクセスの向上、交通不便地域と言われる地域の解消を掲げ、平成10年5月から運行しております。

20年あまりにわたり運行しており、その間、公共施設の新設や市民のニーズ、御要望を踏まえまして、路線の追加や変更、ダイヤの改正などの見直しを行いながら、利便性の向上に努めてまいりました。こうしたことで、運行目的に照らして一定の役割を果たしているものというふうに考えておりますけれども、一方では、社会情勢や住民要望の変化により、これまでの見直しの仕方では対応しきれないような路線の長大化や費用対効果といった課題も生じているのが現状です。そのため、現在のところ、ところバスの改編のみならず、新たな形態の交通手段を導入することなども含め、効率的で利便性の高い地域公共交通体系の実現を目指した検討を、交通政策室と連携しながら進めているといった状況です。

本日は、ところバスの効果、検証に基づく課題、今後の考え方について

審査していただくということですので、この後、詳細については担当から説明させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

粕谷交通安全
課長

所沢市内循環バス・ところバスの概要ということで説明させていただきます。ところバスのダイヤ改正に向けた取り組みということですが、初めにところバス運行事業の経緯及び現状、効果及び課題について、予めお配りした資料を用いて説明させていただきます。最上段にあるのが、先ほど部長が申し上げましたところバスの運行目的です。

運行の経緯ですが、平成10年5月1日に東西の2路線で運行し、その後、平成11年4月1日に南北路線を追加するなど、可能な限り要望に応える形で経路変更を行い現在に至っており、現在は市内全域を6つのコースで運行しております。

ところバス利用案内のパンフレットを開いていただきまして、中の路線図をご覧ください。現在、ところバスは6つのコースで運行しており、これらのコースは路線バスのルートとできるだけ重ならないように設定されています。市の東側、地図の右側の茶色のコースが柳瀬循環コースです。その南側の緑色のコースが松井循環コースです。北側、地図の上部の紫色のコースが富岡循環コースです。西側、地図の左側の桃色で往復しているコースが新所沢・三ヶ島コースです。南側、地図の下側の赤いコースが吾妻循環コース、青色のコースが山口循環コースです。

路線図の裏側に各路線の時刻表が掲載されていますが、循環コースにつ

いては右回り、左回りがあり、1日当たりそれぞれ4便から5便、新所沢・三ヶ島コースは、1日5往復の運行となっております。現在のコースの概要は以上です。

資料1に戻りまして、運行方式ですが、西武バス株式会社との間で運行協定を結び、経路等の運行計画を策定しております。費用については、運賃収入と運行経費との差額、いわゆる赤字分を運行補償料として市が西武バスに全額支払うこととなっております。資料1の下の表の一番右側の列が年度毎の補償料ですが、令和元年度は約1億4,000万円となっております。

車両については、下の表の中ほどの列にありますが、路線バスよりも一回り小さい小型バスを使用しており、現在は予備車両1台を含め、計12台での運行となっております。

運行時間は概ね午前7時から午後7時までとなっており、車両1台が時間により異なる路線を運行するなど、運転手の休憩時間及び回送の時間を含め、車両の稼働率がかなり高い状況です。

総利用者数については、近年少しずつ利用者が増加しておりました。しかしながら、昨年度末以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅な減少となっております。

効果検証という点ですが、運行目的の1つである高齢者や障害者等の交通弱者対策として、平成10年度から特別乗車証制度を設けております。現在では、65歳以上の市民の方に対し、ところバス1乗車当たり100

円で乗車できる緑色の乗車証及び障害者手帳等をお持ちの市民の方に対し、ところバスに無料で乗車できるオレンジ色の乗車証を交付しております。また、平成25年度から高齢の方による運転免許証の自主返納促進を目的として、運転免許証の自主返納者に対してところバスを1年間無料で乗車できる定期券又は回数券を交付しております。こうした取り組みがいわゆる交通弱者とされる方々の利用者数の増加に結び付いているものと考えております。

運行目的の残りの2つ、公共施設利用の利便性向上、交通不便地域の解消については、これらの効果を計ることはなかなか難しいところではあります。現在まで行ってまいりました6路線の拡大及び見直しにより、実際にところバスの利用者が増えていることから、やはり一定の効果が得られていると考えております。

次に課題です。まず、便数が少ないことが課題の1つで、ところバスの運行に関する要望の中で最も多いものが増便に関するものとなっております。ところバスの1日当たりの便数は各路線とも4本から5本となっております。次の便まで2、3時間空いてしまう状況です。平成21年度には車両を4台増やし、増便や運行範囲の拡大を行いました。それ以降については全国的に広がっている乗務員の人手不足などにより、利便性をあまり向上できない状況です。

また、1便当たりの運行距離、運行時間が非常に長い、すなわちコースの長大化が課題となっております。これにより目的地まで遠回りとなるこ

とや、交通渋滞により大幅な遅延が発生する状況もみられます。

更に、費用の面でも課題があります。資料1の表にも示すとおり、ところバスの総利用者数のおよそ3分の2が、割引制度による利用者となっており、収入の大幅な増加が難しいという状況で、年間、1億円以上の経費を負担しており、結果として、運行補償料が増加傾向にあります。

続きまして、ところバス路線の見直しの考え方です。資料2をご覧ください。資料2の上段、市長公約については、バスの増便など公共交通を充実させることにより、歩いて過ごせるまちとしたいとの思いが示されており、特に駅へのアクセスが重要であるとされております。次に、市民要望ですが、平成30年度以降における要望等を集計した結果です。中でも運行本数に関する要望、コースに関する要望が多く、この2つが要望の約3分の2を占めております。

更に、先ほどお示ししました課題に対しては、これまで実施してきた路線やダイヤの変更だけでは対応しきれないことから、ところバスの改編だけではなく、新しい形態の交通手段を導入する検討も併せた抜本的な見直しが必要な状況になっております。こうした中、資料2の右下にあるとおり、所沢市地域公共交通会議から、1便当たりの運行距離を短くし、路線当たりの便数を増やす等といった、いわゆる路線のコンパクト化をはじめとして、ところバスの利便性を向上させるための改善が必要であるとの旨が提言されました。

これらの見直しの考え方にに基づき、ところバスの見直しの方針としてま

とめたものが、資料2の中央部分、5項目からなる検討の柱です。1. 可能な限り、駅と駅、病院、商業施設などの間を最短で結ぶ。2. 各コース共、1回40分程度かつ、1時間に1本程度の運行を目指す。3. 利用実績を重視したコース選定とする。4. 鉄道、路線バス等、他の交通手段と補完関係を持たせる。5. 運賃は、市内の路線バスに準ずる。

この考え方を元に、利便性向上に向け検討を重ねた結果、ところバスとしては、利用者が少ない路線に対し、新しい形態の交通手段として現在の車両より小型の車両による運行を行い、ところバスの路線を短くすることにより、増便に結び付けることを基本的な考え方とし、企画総務課交通政策室と共に、複数の地区で検討を行っているところです。交通政策室で初めに検討を開始したのが、御存じの通り三ヶ島地区の狭山ヶ丘駅西側のエリアです。地元自治会等との意見交換により、新たなコースや停留所を設定し、来年の4月からワゴンタイプの乗合の小型車両、いわゆる乗合ワゴンの実証運行を開始する予定となっております。これに併せ、ところバスについては、乗合ワゴンの運行状況を確認しながら、令和4年度には西路線の狭山ヶ丘駅の西側区間を廃止し、残りの区間で増便を図りたいと考えております。今後についても、利便性の向上に向けては大幅な増便が必須と考えており、それには大幅な路線の短縮、すなわち路線のコンパクト化が必要となることから、他の交通手段とともに、抜本的な見直しを行っていく必要があるものと考えております。

現在、交通政策室と連携しながら富岡地区及び柳瀬地区でも地元との意

見交換を行っており、この結果及び見直しの方向がまとまりましたら、両地区のところバスの路線見直しと、ところバス以外の交通手段について、お示ししていきたいと考えております。

更に、他の地域を含め、ところバスの利便性を更に向上させ、利用者数を増やすことで、経費の縮減にも結び付けたいと考えているところです。

【質 疑】

大石委員

もう1回確認したい。令和4年から新しい路線になると、今見直しているということだが、令和2年、3年度の検討スケジュールを詳しく説明していただきたい。先ほどは富岡地区と柳瀬地区の乗合ワゴンを検討してからところバスの柳瀬循環コースや富岡循環コースの路線図をお示ししますということだったが、どういうスケジュールで何月頃に決まるのか。

粕谷交通安全
課長

富岡・柳瀬地区の動きですが、令和4年度の乗合ワゴン運行を目指しているところですので、実際、ところバスの見直しというのはそれ以降になってくることが見込まれまして、今のところ具体的にところバスをいつから変えるというところまでは、まだ決まっていない状況です。

大石委員

令和4年から変わるのではないのか。変わらないのか。所沢市全部のところバスの見直しは、令和4年4月から新しいダイヤになるのではないのか。

粕谷交通安全課長 令和4年4月からの抜本的な見直しということで進めてきたところですが、実際に令和4年4月からところバスのコースが変えられる見込みであるところが新所沢・三ヶ島コースとなっており、その他については、どちらかという小規模な変更でないと、スケジュール的には厳しいという状況です。

亀山委員 令和4年度に向けてということで、来年度、三ヶ島の乗合ワゴンがスタートする。1年間検証して、先ほど言っただけは西側を廃止していくというふうに言っていた。廃止したということは、例えば、バスがその分、どういうふうなその後の利用の仕方になっていくのか。三ヶ島コースについて、もう少し詳しくその辺りをお聞きしたい。

粕谷交通安全課長 令和4年度からは新所沢・三ヶ島コースの狭山ヶ丘駅から西側の部分については廃止をしまして、同じ新所沢・三ヶ島コースの狭山ヶ丘駅から東側の部分について増便を図っていきたいと考えております。

亀山委員 そうすると、今利用されているバスは、10年毎に更新しているが、東側を増便するという事は、そのまま利用できるという状況だということか。更新になるバスはなく、西側を走らせていたバスがそのまま利用できるのか。

粕谷交通安全課長 車両の台数については現在12台ということですが、運転手の関係もありますので、車両を増やすというのは今のところは考えていない状況です。

亀山委員 増やすということではなく、西側を走らなくなる、廃止ということである。そこで利用していたバスはその後どう利用されていくのかを聞きたい。

粕谷交通安全課長 新所沢・三ヶ島コースの西側部分が廃止になりまして、そこを運行していた時間帯をコースの東側に振り替え、便数を増やしたいということです。

市川市民部長 亀山委員の御質問としますと、東西別々の車両があったら、西側が廃止になるとその分の車両はどうかというお話かと思いますが、今は東から行って西までぐるりと一筆で周っているようなルートですので、西側に周らなくなることによって、東側だけを運行しますので、結果的に時間短縮となり、便数を増やせるというようなことです。

末吉委員 総利用者数は毎年増えているという説明だったが、基本的に、高齢者の増加と連動しているということなのではないか。その辺の分析というのは

どういったものか。

粕谷交通安全
課長

年齢毎の伸び率というのはデータとしてないのですが、実際に65歳以上の特別乗車証で御利用いただいている人数が増えていることから、御指摘のとおり、高齢者が増えていることによる総利用者数の増ということだと思います。

末吉委員

伺いたい意図としては、こういったデータを分析しないのかということである。例えば、目的の中に、駅と病院、商業施設を結ぶとか、様々な目的があった。そのニーズに関し、どの程度のニーズがあって、どの程度の人が困っているとか、こういうふうに使っているとか、皆さん西武バスも含めてデータの蓄積をたくさん持っていると思う。今言った総利用者数に関しても、単純に毎年何人増えているとかそういうことではなくて、どういう利用者の方が使っていて、というデータで分析していく、例えばコンサルタントでもいいが、そういったことを科学的にやっていく必要があるのではないか。

田中市民部次
長

データによるバスの分析というのは、西武バスにお願いして、バス停ごとの利用状況を把握しております。どこの部分で一番乗り降りが多いかということは把握しております。ただ、そこに高齢者が何人だとか、障害者の方が何人だということは乗降量調査というものをしっかりとやらない

と難しいということで、現在そこまでは分析しておりません。

末吉委員

今の話で言えば、ある程度、結果に応じた分析ということになるが、市民が持っているニーズというのをどう考えるかということかと思う。いろいろなときに地域の皆さんの御意見を伺っているという話があった。しかし、潜在的に地域に住んでいる方がどこへどんな目的で行きたくて困っているかということに関して、何らかの分析や調査をしたということがないというのが1点ある。そのことについてはいかがか。

田中市民部次
長

新しくコースを変えたりするときは事前に利用者にアンケート調査等を行いまして、利用ニーズを掴んでいるような状態です。

末吉委員

利用者のニーズをつかんでいるということである。だけど、利用しない人のニーズがつかめない。言いたいのは、どんなふうにニーズがあるかということをも1回も調べてこなかったのかということである。もう1つ、根本的な問いになるが、家から駅まで行きたいから乗るということに対して、そこにこのサービスを供していこうということかと思うが、このところバスそのものが、例えば乗る楽しみや、これに乗って市内を散歩しようというような使い方されている市民の人にもお会いしたことがある。そういったことに対して、逆に、根本的な目的になってしまうが、そんなことはなくてこれは最低限のどこかへ行くためのものなのか、そういうことを

考えてコースを組んでいるのか。

田中市民部次
長

運行の目的が、平成10年にスタートしたときは、まず地域の方が公共施設利用の利便性の向上ということで、近くの出張所や公民館へ行きたいということで始まったものでして、そこからスタートしてきたものが、いや、あっちのコース、こっちのコース、あそこの近くを通ってくれとって段々コースが延びてきたということです。そうすることによって、目的が多様化してきたところがありまして、今度はこれまで公民館利用者が少しずつ減ってきてまして、病院に行きたいですとか、駅まで遠いから送ってくれば、あとは買い物をして帰って来られるとか、そういうようにニーズが変わってきておりますので、その辺のところはもう少し我々も調査をした中でコースを変えていかなければいけないとは思っているところです。

末吉委員

だとすれば、目的のところは様々な変遷をしていく中で、見直しの中でしっかりと、10年前はこうだったというのはわかるが、やるべきなのではないか。そうでなければ、結局、いろいろな声が押し寄せて来てぶれてしまう。その辺の考えはあるのか。

田中市民部次
長

そのため、経営企画部のほうが提案した乗合ワゴンでは、地域の方の意見をお聞きするような形に変わってきています。また、一度にところバス

の路線を組み替えますと、今まで利用してきた方がいらっしゃいますので、いきなりやってしまうのは乱暴だろうということになりました。まずは、新所沢・三ヶ島コースについて、三ヶ島の方は地区の西側を利用する方と、逆に狭山ヶ丘から防衛医大のほうまで使いたいという方もいらっしゃったものですから、その辺のことを地域の方と話し合いをして、とりあえず自分たちはここに行きたいというニーズを伺って、例えば最終的には狭山ヶ丘駅に行きたい、そうすれば、都内や市役所に行けるなというような意見交換をやってまいりました。そのようなことをやったところで、今度は柳瀬や富岡も不便だからということで協議を行っていると聞いております。そこで各地区のニーズを探っていて、それによって、来年以降、乗合ワゴンを入れるという方向で検討していると聞いています。これにより、ところバスも当然ながら、必要がなくなったところは路線を短くして、先ほど言ったように狭山ヶ丘から防衛医大の方へ何回も往復するような形にすれば、短くなり便数も増えると、そのような形を検討しているところですので。

市川市民部長

もう少し大きな視点でお話をさせていただきますと、ところバスは20年来、運行しておりますが、先ほど申しあげました目的の中に、交通不便地域の解消ということ、公共施設の利便性、アクセスの利便性というものがああります。これはきめ細やかにすればする程、ルートは長くなり時間も長時間化してしまいます。目的の駅まで早く行きたい人にとっては冗長で

使い物にならないということもあります。時間がかかれば本数が減る、逆に不便になるという、双方の利害というか、欲しいものが矛盾するような形になっているわけです。路線バスは採算がとれるところしか路線を設けませんので、そうしますと路線バスの空白エリアを埋めるためにスタートしたところバスで、御説明してきましたとおり改善を重ねてきていますが、ところバス一本で、相矛盾する要素を全て満たすのは難しいということから、今後の地域公共交通の在り方について議論が始まったということです。そこで、来年度からまず乗合ワゴンを実証運用が三ヶ島地区で始まるという状況にあります。地域公共交通の手段とする、デマンド交通などいろいろな手段があるわけですが、その中で、その特性に合わせて、良いものをそれぞれ組み合わせるような形で全体としての地域公共交通を賄っていくというのが、大きな方向性としてあるということを申し上げておきます。

杉田委員

ところバスのことで一番思っているのは、資料2にある検討の柱の中で、5つあり、それぞれそのとおりであると思っている。特に2番の、全体を40分程度に抑えるということと、1時間に1本を目指すとなっているが、そのぐらい本数がないと、行きに乗った人は帰りも乗りたい。今の本数だとやはり少なく、片方しか乗れていない人というのが、多分、多いのかなと思う。それか、乗っているけれども、長いこと待っていると時間を潰してから乗っているという人が多いので、検討の柱の2番で目指

すとなっているので、ちゃんと検討されているのだなと思っているのだが、ただ、車両を増やしていく方向はないという感じがしたが、そこを確認したい。

粕谷交通安全
課長

現在も1億円を超える経費が発生しておりまして、ところバスの台数を追加すると、この経費が市の補償料に加算されてくることとなります。一方で、運賃収入は先ほど申し上げたとおり、なかなか大幅な増加が見込めない状況にありますので、もし車両を増やすとなると、併せて運賃の値上げを考えていかざるを得なくなりますので、増車については今のところまだ考えておりません。

杉田委員

台数は同じでいこうという考え方の中で、この目指すところを目指してもらいたいということである。三ヶ島のコースで言うと、半分無くすことができれば、単純に半分で戻って来るわけである。そうすると、1台で倍にできると思う。そう考えれば1時間に1本までいかなくても、三ヶ島の方で言うと、1日8本とかになるのか、ある意味そのコースだけで言えば、目指すところに近くなる。それを考えたら、そういうやり方で多少はできるので、その後、柳瀬と富岡で乗合ワゴンはやる予定になっていて、そうすると、柳瀬や富岡のコースも考え方としては、コースが短くできて、便数を増やせるという考え方でよいのか。

粕谷交通安全
課長 委員のおっしゃるとおり、柳瀬、富岡地区においてもところバスの長大化した路線をできる限り縮小し、それ以外の部分は乗合ワゴン等のその他の地域公共交通で補いまして、ところバスのほうは、コースを短くすることで増便につなげていきたいと考えているところです。

杉田委員 とりあえずその3地区については、まずは良いのかなと。やってみて、というのは思った。次の質問だが、乗合ワゴンは定員があつて、7名プラス1、車椅子だと。定員をオーバーすると、待たせてというか次のバスが行って、ということだったが、ところバスの場合は定員が何人で、もしかしたら立って乗れるのではないかと思うので、最高何人乗れるのか。

粕谷交通安全
課長 ところバスで使用している小型車両は、座席数が11名で、定員数が乗務員を含め36名です。

杉田委員 乗れなかったことはないということで良いのか。乗り溢れるというか、36名もあればそういうことはないと思うが、いかがか。

粕谷交通安全
課長 これまでに、1台のところバスの車両で乗り切れなかったという事例はありません。

矢作委員 ところバスがいろいろな経過で今の形になってきていると思うが、市民

の皆さんからは自宅のすぐ側にバス停があって、本当に便利に使っているとか、定年退職してからは利用するようになったとか、やはりすごく大事なものだなと思っている。富岡のほうはいろいろと要望にあるように、もっと便数を増やしてもらいたいということがあって、これまでの質疑の中でわかってはきたのだが、先ほどの話だと、コースを変えていく部分もあるのかなと思った。乗合ワゴンを利用することによってもう少し便数を増やせるということになると、若干コースが変わってくると思うが、そういう場合にもしっかりと調査はしてやっていくのか。というのも、バス停を減らすととても大変になる。お叱りを受けることになるので、その辺のニーズ調査はちゃんと行って反映させていくということで良いのか。

粕谷交通安全
課長

現在進めております富岡地区及び柳瀬地区の地域公共交通の見直しについては、交通政策室、交通安全課及び、まちづくりセンターの職員、地域の代表の方にも入っていただきまして、一緒になって新たな路線、ところバス及び乗合ワゴンのコースの細かいところを検討しているところです。

大石委員

令和4年度から富岡も柳瀬も乗合ワゴンが開始できるようにして、令和4年4月からは、もう一度聞くが、本当に三ヶ島の狭山ヶ丘の西側はなくなるのだろうけれど、富岡、柳瀬の循環路線はそのときにどういう状態になっているのか。

粕谷交通安全課長 令和4年度に予定通り柳瀬地区と富岡地区に乗合ワゴンが運行開始されたとして、同時にところバスの路線を短縮という考え方もあるところではあるのですが、令和3年度は三ヶ島地区においても1年間はどこバスと乗合ワゴンを並行稼働します。柳瀬地区及び富岡地区においても、同様に並行稼働をさせた上で、その後のところバスの短縮について、決めていくこととなると思われます。

大石委員 令和4年度に検討をもう一度ということで、他のバス路線図、山口、吾妻、松井についてはどういうスケジュールでどの程度考えているのか。

粕谷交通安全課長 今現在、地区毎の検討をまずは三ヶ島、次は柳瀬、富岡から始めているところですが、その他の地域についてはところバス、その他の交通を含めた具体的な検討は始まっておりませんので、これから次にどこの地域を進めていくのかというのを決めていきたいと考えております。

大石委員 細かいところを1つずつ聞いていくが、例えば、ところざわサクラタウンが明日、グランドオープンして、来年5月ぐらいには（仮称）所沢市観光情報・物産館がオープンして、あそこはバスのロータリーみたいになるわけだが、COOL JAPAN FOREST構想においては、バスの来客も年間2万人ぐらい、計画では考えている。バス路線を引っ張ってき

たいということで、西武バスもやっているが、西武バスが来なければ、ところバスが観光情報・物産館のロータリーのところに乗り入れすることも検討していくのかと思ったが、その点については現在考えていないのか。

田中市民部次
長

物産館の部分ですが、まだ表に出ておりませんが、開いた後にどれぐらいの交通量があるか、まずそれを把握してからだという話にはなっております。土日にすごい数の車が来てしまったときに、バスが入ると、入り込んでしまったら今度は出られないといったこともあるものですから、少し様子を見ようということで今、考えております。それでいて、やはりニーズが多ければ、どのように乗り入れするかということで、現在、北側に柳瀬循環コース、南側に松井循環コースが運行していますので、これらの路線を少し変更するような検討はしております。ただ、そこを変更すると、今度は変更前のコースを利用されている方もいらっしゃるのので、やはりここは地域の方に一回投げて、どういう形にするのが良いか一緒に考えさせていただきたいと思っております。

大石委員

令和3年度にそのことについて状況を見つつ、交通量を把握しながら検討していくということでわかった。次は、吾妻循環と山口循環に関連するのだが、所沢駅西口区画整理が進んでいて、特に東住吉のバス停が区画整理に入って、バス停のところがちょうど道路になってくるのだが、バス路

線の区画整理に伴う見直しは検討されているか。ららぽーと富士見でも三井アウトレットパーク入間でもバスで来られている方が結構居て、地域の方々にはなるべく車ではなくて公共交通を利用してきてくださいということをやっているためには、この間も松戸のテラスモールを見てきたのだが、やっぱりバスが乗り入れになるようになっていた。そんなことも区画整理と一緒に、西武鉄道、住友商事と一緒に検討を行わないのか。

粕谷交通安全
課長

現在、区画整理が進められているところですが、今のところはその先の住吉地区のところバスの路線については、どうしていくかということの検討はしていない状況です。もちろん、道路の変更に伴うバス停の移設、そういうことについては随時対応してまいりたいと考えております。

大石委員

これは提案になってしまうが、一般質問でも交通政策室の方にも質問したが、テラスモール松戸では住友商事が無料でバスを地元に走らせている。1時間半に1本、無料で小型バスを、ところバスと同じ規模のバスを走らせている。言いたいことは、今、広告料、収入がゼロである。お客さんが来ればショッピングモールも喜ぶわけで、山口循環とかたくさん人が乗っているバスがあるのであれば、広告運行、共同運行するようなことを検討するべきだと思うが、その点についてはいかがか。

田中市民部次

外側のラッピングということでしょうか。

長

大石委員

形態は何でも良い。

田中市民部次

長

ラッピングバスを以前、検討したことがあります。ところが、ラッピングバスでいわゆるデザインが変わってしまうと、高齢者の方がよく利用されていて、ところバスと認識できなくなってしまうことがあります。路線バス仕様の代替車に、前にも横にも「ところバス」と表示したのですが、これはところバスじゃないんだ、ということで乗らなかった方がいらっしやって、この辺は考慮していかなくてはいけないなど。委員のおっしゃるとおり、収入にはなりますので、ラッピングについては考えていきたいと思えます。

大石委員

委員長の許可を得て画面の画像を見てもらうが、これはこの間の一般質問で使用した、黄色いのが西武鉄道の線路で、青いのが既存の西武バスの路線図で、太いところはバスがたくさん走っているという意味になる。ちなみにこの間の一般質問で話したとおり、新所沢、小手指間というのは西武バスが走っていない。西武池袋線と西武新宿線の間には昔はよく走っていたが、人口が多くてバスが廃止された。人口が多いのにどうしてバスが廃止されたのか不思議で、基本的に、まず聞きたいのは、三ヶ島循環の西側、狭山ヶ丘から西側は乗合ワゴンだけに令和4年からなっていくのだろう

けれど、ここの見直しである。新所沢と狭山ヶ丘の間の路線の見直しをどう進めるのか。

粕谷交通安全課長 決まっているところではない状況ですが、委員がおっしゃるとおり、新所沢駅と小手指駅との往復の路線のニーズは高いのではないかと考えておりますので、例えばこれは案になるのですが、全ての便を狭山ヶ丘駅の東口までとせずに、新所沢駅と小手指駅の往復の頻度を多めに設定するという案もあるのではないかと考えております。

大石委員 その例は令和3年度中に検討するということか。令和4年4月から狭山ヶ丘駅の西側は乗合ワゴンバスだけになるわけだから、基本、今の方針だと。今の新所沢駅と小手指駅、狭山ヶ丘駅の東口間というのは、令和3年度中に検討するということか。

粕谷交通安全課長 おっしゃるとおり、令和3年度中に検討してまいります。検討の際には、地域の声も聞きながら適切な配分を考えていきたいと考えております

大石委員 来年春に北野下富線3工区が開通する。交通不便地域だったわけである。道が抜けて行って、あそこは利便性が高まって、新規のバス路線にはふさわしいところではないかと考えている。地域の声も上がって来ると思う。そういう検討はどういうふうにしていくのか。

粕谷交通安全
課長

新しい計画道路の開通に伴う路線の検討については、西武バスのほうの路線バスが走るという考え方もあることから、どちらが走らせるか、どういうルートで走らせるかということを今後、西武バスと協議していくことなどが考えられます。

田中市民部次
長

必ずしも西武バスが走るということではなくて、基本的にはやはり民間のバスというのは利益になるところがあれば、そこについては地元から要望が出たりすると、路線を検討するといったことがあると聞いておりますので、もしかすると、今、かなり利便性が高いとおっしゃっていたので、西武バスとしては採算がとれそうであれば自分達で、ということもあるかもしれません。これについては、今市民部のところバスとして設置の検討はというと、難しいところで、関係部署と協議して、という形になるかと思えます。また、地域の方がどういう形で、どこに行きたいと望まれるか、その辺の意向も確認していかないと、どこにバス停を置くですとか、今すぐにはお答えできない状況です。

亀山委員

3地域は乗合ワゴンを考えているということで進めているが、その他の地域はそれほど声が上がっていないというような話もあった。今の答弁だと、地域から声が上がってくれば、検討しましょうという段階に進んでいくということか。

粕谷交通安全
課長

今回の地域毎の路線の見直しについては、市の中心部から離れた交通不便地をそういう範囲が多く含まれているようなところから検討の着手をしたもので、まずは三ヶ島をモデル地区としてスタートしまして、富岡地区と柳瀬地区を進めているところです。その他の地域においては、声が上がっていないというわけではありませんが、今後、必要性が高いと判断されるところから、順番に検討を進めていければと考えております。

【質疑終結】

植竹委員長

特定事件「交通について」のうち「ところバスのダイヤ改正に向けての取り組みについて」は、審査を終結することよろしいか。

(委員了承)

○特定事件「学校教育について」

・所沢市における教職員の働き方改革に対する取り組みについて

植竹委員長

当委員会では「教職員の働き方改革について」をテーマに調査を行ってきました。これまでの委員会活動について、政策研究審議会への諮問を行いたいと考え、これまで取り組んできたことについて諮問書案を作成しましたので、各項目について委員の皆さんの意見を求めます。政策研究審議会の委員の皆さんに分かりやすいように、例えば、項目1の措置を講ずることという点については、どのような措置が必要なのかについて協議していただきたいと思います。

地域と学校との連携とは自治会や町内会等が実施する夏祭りや運動会等の行事や会議に、ボランティアや役員として協力することをイメージしている。また、そういった協力は必要だと思うが、教員の負担を軽減するための措置については、学校側が参加できる行事等を選択できるようにすることや、地域との協議を行うことを考えている。

矢作委員

業務負担軽減検討委員会の機能を強化し、コロナ禍の分散登校で検証された少人数学級の良さを生かすため、少人数学級を進めること。1年単位での労働時間の調整は不可能であり、導入が検討されている変形労働制を実施しないことが必要であると考えているが、項目1の主旨に合わないようであれば、他の項目に含めていただきたい。

末吉委員

1項目ずつ検討するというよりは、実際に諮問書案にある連携とはどういうことかということについての委員会としての考えを示し、そのためには、こう考えているがいかがかということが諮問であると思う。しかし、それについて委員会で共有できていないと思う。なので、どこかで時間を取って協議する必要があるのと、私もこれらの項目について理解をしていない。矢作委員が出された少人数学級という意見については、コロナ禍で非常に注目を集めている分野でもあるので、反映するか否かという点についても、今後のタイムスケジュールの中で考えていくべきではないか。

亀山委員

この諮問書案があるが、末吉委員からもあった話し合いがなされていないという点や、学校教育課から提出された資料の中では「平成30年度及び令和元年度の各年度における教職員の地域行事参加延べ人数及び総時間数については把握しておりません」ということだったので、実際の状況が分からないと思う。であるならば、実態を踏まえた調査をして、例えば所沢市立学校における働き方改革基本方針の中の視点3に、教職員の働き方改革に関する保護者や地域の理解の促進という項目があり、その中で「地域や外部団体主催の行事等に関しても、これまでは必要に応じ教職員が参加してきましたが、地域の実情に応じて、負担を考慮した協議を行っていきます」と書かれているが、まだやっていない段階なのか、調査をし

ていないのであれば調査を行って協議をするような流れになっていくと思うので、諮問書案の書き方についても考えるべきではないか。

植竹委員長

末吉委員の意見としては、諮問するのであれば、もっと具体的にすべきなので、もっと細かく協議をする必要があるということか。

末吉委員

それに加えて、亀山委員の意見にもあったように、委員会としての意見と共に現状のデータを示して、政策研究審議会の委員に諮問すれば、答申をいただけたらと思うので、委員会としての考えをまとめるべきではないか。

杉田委員

過去に諮問した際に回答できないという結果だったことがあった。その後、資料を追加してもう一度諮問を依頼したということがあったので、諮問に関する資料を用意することも考えるべきだ。

植竹委員長

過去に取り組んできた会議録や配付された資料や視察の資料を用意することは考えている。今回示した諮問書案については、次の委員会で再度協議することよろしいか。

それでは、次回までに検討していただきたいポイントについて、説明させていただきます。まず、項目①地域と学校との連携、ここでいう連携とは、自治会及び町内会等が実施する夏祭りや運動会等の行事にボランティ

アや役員として協力するという観点で参加、または各地域で開かれる会合・会議の参加を意味し、このような連携は必要であると思うが、各学校の実態を踏まえ教員の負担を軽減するための措置、具体的には、これらの連携や協力について、学校側が参加する行事等を選択できるようにする、又は、地域間との協議を実施する、この協議においては、教育委員会が間に入って行うことも必要な場合は、積極的に教育委員会も参加するといった措置を講ずることと考えていますが、その中で、措置という表現を使っているが、漠然とした内容になってしまっているため、具体的な意見を出していただきたい。

次に、項目②保護者からの要望・要求に対し、ちなみにこの要望・要求の内容とは、学校内での児童・生徒間及び児童・生徒と教職員との人間関係によって生じる問題や部活動における個別指導などを求めることを指し、教職員に対する苦情も含めこのような要望・要求に対し、各学校もしくは教育センターに専門の窓口の設置及びスクールカウンセラーの増員といった新たな仕組み・体制を構築し、教員が児童生徒に接する時間や授業の準備に要する時間を十分に確保できる環境整備を進めることと考えています。私がイメージした要望・要求については案の中に記載しましたが、委員の皆さんから更に意見を出していただきたい。また、改善するためには新たな仕組みが必要だと考えているが、それについても意見をお願いしたい。

亀山委員

教員が児童生徒に接する時間や授業の準備に要する時間を十分に確保することが目的のために何をしたら良いかということか。

植竹委員長

次に項目③過去5年の教職員退職者の傾向を見て、小学校では約40人、中学校では約20人、合計で約60人の教職員が、毎年度、退職されている実情の中で、特に20代・50代の職員が多く退職されている状況である。そこで、人材確保という観点から若年教職員等の退職の要因を調査し、必要な対策、例えば、年次有給休暇の消化率向上や週末の確実な休息の確保を推進するといった対策を講ずることが必要だと考えているが、必要となる対策とは、どんなものがあるかについて意見を出していただきたい。

亀山委員

現在の退職者数を多いとみるか少ないと見るかがポイントになる。この数値が多いとは思えない。

植竹委員長

そのとおりで、若年層の退職者数は全体からすると多くはない。人材確保という観点から、教職員全体という表現にしても良いかもしれない。

末吉委員

教員の競争率が1倍を割りそうだという意見もあるので、人材確保という点からは様々な意見が出せそう。

植竹委員長

項目④文部科学省は「GIGAスクール構想」を策定し、1人1台の学習者用コンピューターを整備するとしており、所沢市においても小・中学生全学年に整備が進められている。そこで、オンライン等による授業の実施がスタートされようとしているところで、「GIGAスクール構想」による授業を効果的なものとするために、授業を行う教職員へICTの研修やコンピューターの操作をサポートする支援員等の人的支援の確保、例えば、確保するうえで地域の人材活用といったことも考えた体制整備と、さらにペーパーレスといったことも意識した業務内容の整備を検討することを挙げているが、その中で体制整備とはどのようなことかについて意見を出していただきたい。

各項目のポイントについては以上を考えているので、皆さんからの意見を出していただき、それらをまとめた諮問書を作成したいと考えている。

末吉委員

諮問書案については理解したが、教育委員会ですでに改善に取り組んでいるものがないか、または事実誤認がないか注意する必要がある。

植竹委員長

それでは意見をまとめるため、次回、再協議することよろしいか。

(委員了承)

それでは、次回の委員会は11月26日に開催することよろしいか。
また、諮問書案に関する意見については、11月24日までに正副委員長宛に書面で提出していただきたいが、よろしいか。

(委員了承)

散 会 (午後3時23分)