

# 和地ひとみレポート No.252

## 東大和市議会平成29年第3回定例会 一般質問 “コミュニティバスを含む地域交通について” 東大和市の“ちょこバス”補助金の妥当な額は？

### ■第3回市議会定例会 一般質問

…平成29年第3回市議会定例会で、私は以下のテーマについて一般質問で取り上げました。

#### ■コミュニティバスを含む地域交通について

- ① 地域交通に対する市行政の責任と考え方について  
⇒地域交通の実現に対する市行政の責任の根拠は。  
⇒東大和市の地域交通に関する基本的な考え方は。
- ② ちょこバスについて。  
⇒導入の経緯は。導入に当たって市民ニーズをどのように把握し、事業に反映させたのか。  
⇒導入後の課題について。見込みと実態との乖離などはあるか。
- ③ 地域交通への市の事業費の妥当性についての市の考え方とその根拠について。
- ④ 現状の課題と今後の対応について。

#### ■広報について

- ① 現在ある市の広報媒体について。  
⇒各媒体の役割と位置づけと、相互の関連性は。
- ② 現在、進めている市のブランド・プロモーションについて。  
⇒広報との関係は。  
⇒今後の進め方について具体的な方法等について。
- ③ 認識している課題と今後の対応について。

…今回、取り上げたテーマの東大和市のコミュニティバス“ちょこバス”については、そのルート、ダイヤ、運賃、事業費について、議会ではもちろんのこと、様々なところで議論されてきました。そして、それらの議論などを踏まえ、市も様々な改良をしてきたことは私も承知しているところです。しかし、いまだに“ちょこバス”の赤字補てん額やダイヤなどに様々な課題があると感じている市民も多くいます。その背景には“ちょこバス”という事業に対する考え方について、市と市民の間で共通認識が持たれていないということがあのではないかと考え、このテーマを取り上げました。

### ■市の公共交通に対する責任の根拠と

#### 考え方は

…交通の利便性は私たちが住む場所を決める際の一つのポイントとなることが多くあります。もちろん、公共交通の利便性より周辺の環境を重視する方もいますし、自家用車で移動することが多い方は、道路環境



(≒幹線道路への利便性)に重点を置く方もいると思います。公共交通に関しては、鉄道の駅やバス停へのアクセスについて考えることになるとと思いますが、それは、既存路線が基本です。よって、地方の町で、鉄道やバス路線が廃止になる場合、それを利用することを前提として住んでいた人からは「廃止すると困る」という声が出てきます。

…一方で、もともとは公共交通に頼らない生活をしてきた人も、高齢化社会が現実のものとなった昨今では、日常生活の中の買い物や通院などの移動に不便さを感じるようになってきているということも事実です。以前は、そのような状況に対し、自治体が何かしら手段をとるということはなかったのですが、現在は、多くの自治体が公共交通不便地域に対する移動手段をコミュニティバスなどでカバーしています。

そこで、自治体が地域交通に対して負う責任の根拠について確認しました。「市が地域交通に取り組む根拠だが、地域交通には地域住民の移動手段の確保、まちなぎわいの創出や健康増進、人の交流の活発化等の役割が求められており、活力のある地域社会にとって重要な社会的基盤であると捉えている。また、平成25年11月27日に成立した交通政策基本法には、交通に関する施策の基本理念が定められ、国、地方公共団体(＝東大和市)、民間事業者及び国民等の関係者の責務や役割が明らかにされた。地方公共団体には、その地方公共団体の区域の自然的、経済的、社会的な諸条件に応じた施策を展開する責務があることが位置づけられ、その取り組みに当たっては情報の提供、その他の活動を通じて、住民、その他の者の理解を深め、その協力を得るよう努めることが定められている。」との市長答弁がありました。

…次に、法で東大和市にも一定の責任があるとされた地域交通に対する東大和市の考え方についての市長答弁は「市ではコミュニティバスを含む地域交通を将来にわたり持続可能なものとするため、平成28年3月に東大和市コミュニティバス等運行ガイドラインを策定した。交通手段の役割分担を踏まえ、持続可能な地域交通を構築するためには、地域の協力による利用促進が欠かせない。そこで、ガイドラインにコミュニティ交通等の限られた地域で運行する交通は、地域の主体的な取り組みのもと、地域住民、運行事業者、市が協働して取り組む必要があることを示した。」とのことでした。(裏面に続く)

## ■ “ちょこバス” の位置づけは

…平成15年に東大和市は“ちょこバス”を導入。市の責務や役割の根幹となっている交通政策基本法は平成25年に制定されているので、その制定に先んじて東大和市は実施しているということになります。“ちょこバス”導入の経緯についての市長答弁は、「公共交通空白地域の解消を図るとともに、高齢者の社会参加の機会の増進を図ることが目的」とのことでしたが、“ちょこバス”導入以前にそのような声や機運が高まっていたのか。また、平成7年に武蔵野市のムーバス運行が話題となり、コミュニティバスが全国的にブームになったことで多くの自治体が導入。現在、赤字で問題となっているところもその中には多くあります。東大和市の“ちょこバス”導入も、ムーバスのブームが背景にあったかという点については「東大和市では、ムーバスの運行以前からバス交通の検討を行っていたので、ムーバスとは直接の関係はないが、その後の運行計画の検討にあたっては、住宅地を運行するルートなどで参考にしている。」との答弁でした。

…また、“ちょこバス”の役割や位置づけについて市は、様々な場面で「福祉バス」とは異なるとしてきました。そこで、市の考える“ちょこバス”の位置づけについて確認したところ「平成9年3月の東大和市交通機関対策会議の報告では、市内循環バスの目的と路線については『交通不便地域の解消を柱とし、高齢者や障害を持った人にも利用してもらえる福祉対策にも役立つルートを盛り込んだ利便性ととも、乗車効率の高いものがよいという多目的なバス路線を』という意見が出されたとの記録があり、有料で不特定の者が利用するコミュニティバス等の地域交通は、特定の目的で運行される福祉バスとはその役割が異なっているというふうに考えている。」とのことでした。

## ■ ニーズ調査と収支予測は

…今までの“ちょこバス”運行では、市が見込んでいた乗降客数を下回ることが多い状況です。市は導入にあたって平成12年度と13年度に1回ずつアンケート調査を実施していますが、どのように活かしたのでしょうか。「市は調査から料金100円で60分間隔の運行を実施した場合の収支率を約45%と推計した。それに対し、この形態で運行していた約6年半の収支率の実績は35%から37%。調査からの事業予測に基づき予測等を行ったが、アンケートの回答には期待等が込められていることから、実績と差が生じたものと考えている。」とのこと。また、事業費についての考え方については「地域に必要な交通であるとしても、財政負担が多額になる場合は市民の皆様の理解は得にくいものと考えている。そこで『東大和市コミュニティバス等運行ガイドライン』に運行基準を定めた。“ちょこバス”の運行については、過去の実績や近隣市の目標水準を参考に、収支率40%以上を目標にしておき、おおむね25%を下回る場合は運行計画の見直しを検討することなどにより改善に努めることを規定した。」とのことでした。

## ■ 事業の意義と事業費の妥当性は？

…実際の市の『補助額』を決定する場合、収支率の規定を決めても、ルートの長さや本数によりかかる経費は変わるので、大きな不確定要素が残ります。(例えば収支率40%といっても経費が1億円なら補助額は4000万円、経費が2億円なら補助額は8000万円)

…そもそも“ちょこバス”は民間バスが通っていない地域を走るため、市の責任において補助金を出すことは必要です。もし、赤字でないなら民間バスが通っているはずですし、黒字ならば民業圧迫にもなりかねません。よって、補助金を出すことに異論はありませんが、その『金額』が市の考える事業意義に合致しているか、市民理解が得られるか=妥当性があるかということが問題だと思います。

…市は“ちょこバス”については他市の事例を見て決めていることが多い中、近隣他市の補助額について調べて市に確認しました。

	補助金の一般会計に占める割合	市民一人当たりの補助金負担額/年
東大和市	約0.170%	約¥628
武蔵村山市	約0.400%	約¥1528
清瀬市	約0.061%	約¥227
小平市	約0.048%	約¥157
国立市	約0.065%	約¥250

…鉄道の駅のない武蔵村山市は特殊として、その他の自治体のコミュニティバスの補助額の一般会計に占める割合、市民一人が年間に負担する額(補助額を市民数で割ったもの)ともに東大和市は桁違いの数値です。今後、東大和市の一般会計の規模が劇的に増加することはない中、“ちょこバス”の補助金について、乗る人も乗らない人も納得のいく額はいくらなのか。自治体によっては補助額を決めて、その中で実現できることを事業化しているところもあります。

…東大和市内で現在、検討が進んでいるコミュニティタクシーは補助額の上限を500万円とし、それを超えないように地域の人がルートを検討し、乗車を促進する動きも考えています。コミュニティタクシーでのこの考え方を“ちょこバス”にも当てはめられないのか。例えば、公共交通不便地域の『高齢者のみの世帯』や『高齢者の一人暮らし』の比率などから、“ちょこバス”の乗客になりえる人数を試算し、それを根拠に補助額の上限を決定するなど「なぜ、この補助額なのか」を市民に理論的に説明できるようにすれば、感覚的に補助金=赤字補てんと感じることもなくなるはずですが。また、上限額=『東大和市の財政規模やニーズに対して妥当と考える額』では不足し、赤字になった場合は、交通政策基本法の言うところの「市は、その取り組みに当たっては情報の提供、その他の活動を通じて、住民、その他の者の理解を深め、その協力を得るよう努める。」ということが実現しやすくなり、少なくとも、乗らない人からは税金の無駄と言われ、乗る人からはダイヤが少ないと言われるような現在の“ちょこバス”ではなくなると市に提言しました。



市政、議会について「自然体」「ざっくばらん」にレポート。駅前配布するレポートは毎回、最新号です。  
「私たちの身近にある市政、市議会。伝えることがスタートだと思います。」

■ 連絡先 和地 ひとみ事務所 HP : <http://www.wachi1103.jp>  
✉ [wachi\\_hitomi@cocoa.ocn.ne.jp](mailto:wachi_hitomi@cocoa.ocn.ne.jp) 【電話・FAX】 042-516-8546  
〒207-0005 東大和市高木3-274-2-102