

令和 5 年第 4 回定例会

大野誠一郎による質疑応答全文（2023 年 12 月 14 日）

【注意事項】

ここに記載した龍ヶ崎市議会定例会における答弁内容は当ホームページ掲載に向けて一部体裁等を調整しておりますが、内容については公式に発表された議事録と照合した上で、忠実に再現しております。

大野誠一郎

通告により一般質問を行います。

YouTube をご覧の皆様方、本当にありがとうございます。

私が一般質問の通告をしましたのは、一つ、コミュニティバスと A I オンデマンドについて、二つ目、道の駅と牛久沼越水に対する治水対策について、二つでございます。

まず、最初のコミュニティバスと A I オンデマンドについてお尋ねいたします。

コミュニティバスは、平成 14 年から始まり、平成 31 年、令和元年のその年に分けまして、コミュニティバスのルートが増え、そしてまた、便数も増え、そしてまた、今日に至っております。平成 31 年、令和元年度にまたがるコミュニティバスの再編を行った経緯についてお尋ねいたします。

落合勝弘都市整備部長

令和元年 9 月のコミュニティバス運行計画の再編の経緯についてでございます。

コミュニティバスにつきましては、平成 24 年 7 月にも運行ルートやダイヤの一部見直しを行ったところではございますが、利用実績や利用者からの要望、さらには、住宅の張りつきや施設の集積、さらには、路線ごとの接続性の向上や乗務員の休憩時間の確保などの運行上の課題といった検討材料の積み上げを踏まえまして、令和元年 9 月に運行計画の再編を行っております。

当該再編につきましては、平成 29 年 3 月に策定しました龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の実施事業の一つとして位置づけたところでもございますが、それまでご要望の多かった運行時間の拡大や運行本数の増加に対応するため、運行ルートを従前の 7 ルートから 10 ルートに拡大したほか、運行本数を 51 便から 107 便に増便、さらには、関東鉄道竜ヶ崎駅での待合室の整備、循環ルートを中心とした各路線の接続性の向上などを行ったところでございます。

また、早朝及び夜間の運行時間帯を 1 時間から 3 時間程度拡大することで、日中の移動が多い高齢者に限らず、幅広い年齢層をターゲットとし、一定の通勤・通学への対応も図ったところです。

一方で、増便や運行時間の拡大といった利便性の向上に伴い、運行経費の増加も見込まれておりましたことから、利用者の皆様に応分の負担をお願いすることとし、中学生以上の運賃を 1 乗車 100 円から 200 円に改定いたしました。そうした中におきましても、交通弱者への配慮としまして、小学生や未就学児、障害者手帳などの手帳所有者の運賃、さらには、高齢者公共交通共通定期券「おたっしゃパス」、さらには、ランドセルチケットといったものの料金につきましては、従前のまま据え置くこといたしました。

また、運賃体系につきましては、新たにコミュニティバス通学定期券を導入したほか、コミュニティバスのみを対象とした「おたっしゃパス」の対象年齢を 70 歳から 65 歳へ引き下げるなど、通学利用者や高齢者へも配慮した内容となっております。

大野誠一郎

経緯については分かりました。

しかしながら、運行経費、いわゆる平成 30 年につきましては、運行経費が 6,707 万円になっておりますが、令和 4 年度には 2 億 390 万ということになっております。言うなれば 3.57 倍、差額としては 1 億 4,000 万近い差額となっております。

そういう運行経費の差になっておりますけれども、今、お話しされました経緯の中において、その想定されたような内容でコミュニティバスの運行が進んでいるかどうかをお尋ねいたします。

落合勝弘都市整備部長

令和元年 9 月のコミュニティバス再編以降の利用見込みでございますが、令和元年度は 23 万人、令和 2 年度には 24 万 7,500 人、令和 3 年度には 26 万 5,000 人、令和 4 年度には 28 万 2,500 人、令和 5 年度には 30 万人という想定をしていたところでございます。

こちらにつきましては、再編後から様々な周知や利用促進策を展開していくことで、一定の人数が増加していくものとして見込みを立てておりましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響の大きかった令和 2 年度を除き、利用実績として、おおむね 20 万人前後で推移しているのが現状でございます。

この要因としまして、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響もございますが、年々増加していくとした想定を大きく見込み過ぎていたということもあるかと思います。

大野誠一郎

落合部長のお話では、利用見込数が多かったということでございますが、私はそんなふうに思いません。なぜかといえば、先ほどお話ししましたとおり、ルートを増やして増便をした。そして、その結果、6,000 万円の運行経費だったものが 2 億になる。それなりのお金を費やしているわけですから、それなりの行政効果が出ていいわけです。したがって、見込数はそれほど多くないと私は考えております。むしろ、裏を返せば、それぐらい多くの人数が、利用者数がなくては困ると、そんなふうに思います。

落合部長のコロナ禍の下で思うように利用者数が伸びなかったというお話ですが、むしろ平成 30 年の利用者数 19 万 2,745 人の数、令和 2 年、16 万 1,703 人、令和 2 年度は 3 万 1,000 人の減です。言うなれば、ルートを増やして、便数を増やして、その結果、3 万人の減です。令和 3 年においては 17 万 8,898 人、これも減でございます。言うなれば、1 万 5,000 人程度が減です。そして、やっとコロナ禍を明けた令和 4 年、それが 21 万 1,917 人という、これが 19 万 2,745 人から比較して 1 万 9,170 人、やっと増えたということです。聞き間違いでなければ、この見込数は 28 万人だということですよ。したがって、7 万人見込みが違った。

それで、令和 5 年、まだ集計は途中ですが、つまり、12 月から来年の 3 月までの集計は出ておりませんけれども、推計としましては、この令和 4 年度の 21 万 1,000 プラス六、七千、21 万 8,000 人程度であろうというふうに担当課では見ております。そういう意味では、そのルートを増やし、増便したことの結

果が表れていないと、そんなふうに思います。

少しまた、細かく考えると、循環バスの内回り、外回りは辛うじて増えております。しかしながら、平成 30 年までの 5 ルート、五つのルート、これを合計しますと 7 万 6,358 人、そして、新しくルートができたシャトルバスを含んで九つのルートは、令和 4 年には 7 万 2,668 人でございます。簡単に言うと、平成 30 年は 7 万 6,000 人、7 万 6,358 人、正確に言いますと。しかしながら、令和 4 年度は 7 万 2,668 人、約 4,000 人減っているんです。恐らく令和 5 年の傾向も、それほど変わらないと思います。変わらないということは、かなりの方策を考えなければ、ずっと続くと、つまり、ルート数を増やして、便数を増やしても、先ほどの経緯、いろいろないわゆる理由、ルートを増やして、便数を増やした理由をいろいろ掲げていただきましたけれども、実際は 4,000 人ぐらい少ない、そういうことだろうと思います。

したがって、コミュニティバスを通過したときに見る風景は一人もいない、一人の利用者も乗っていない、言うなれば空気を運ぶバスで空気バス、あるいは空の空バス、そういうような表現になるのではないかと思います。

こういった、今お話ししましたルートを増やして、便数を増やしても、実際令和 4 年、令和 2 年、令和 3 年はもう 2 万、3 万違いますから、2 万、3 万の減ですが、コロナ禍を明けたというような、令和 4 年、令和 5 年でも実際三、四千人が減っているというこの事実、実績ということは落合部長、どのようにお考えになりますか。

落合勝弘都市整備部長

平成 30 年度と令和 4 年度の実績の比較でお答えをさせていただきます。

循環ルートの乗車人数は、平成 30 年度が約 11 万 6,000 人、令和 4 年度は約 13 万 9,000 人で約 2 万 3,000 人増加しております。枝線につきましては、平成 30 年度が約 7 万 6,000 人、令和 4 年度は約 7 万 2,000 人で約 4,000 人減少しております。

単純な比較はできませんが、例えば、B ルート、湯ったり館線と長戸・白羽線を見てみますと、平成 30 年度の B ルートの利用者が約 1 万 5,000 人に対して、令和 4 年度の長戸・白羽線の利用者は約 4,000 人と約 1 万 1,000 人が減少しております。この要因といたしましては、再編前と比較いたしまして、乗り継ぎが必要となる移動が増えたことが大きいものと考えております。

大野誠一郎

恐らく執行部にとりましても遺憾だと思います。大変残念だろうと思います。いろいろな先ほどの経緯を、いわゆる平成 30 年度から平成 31 年、令和元年にかけて非常にお金をかけてルートを増やし、便数を増やしたにもかかわらず、循環ルートは外回り、内回りの循環ルートは辛うじて増えてはいるものの、その他の枝線、シャトルバス、そういったものに関して減っている、そういう事実は残念だと思います。

もう一点、運賃の収入額についてお尋ねいたしたいと思います。

運賃は、先ほどお話がありましたように、100 円から 200 円と、100 円と言いながら倍の利用料金になっております。本来ですと、平成 30 年は 19 万人利用者数がありましたが、実際の運賃収入は 1,554 万です。19 万人乗って 1,554 万です。金額が単なる利用者人数に 100 円を掛けて 1,900 万にならないのは、これは割引か何かいろいろあるかと思いますが、1,554 万になっているかと思います。

令和 4 年、21 万人利用者数があっても 1,982 万円です。正確に言いますと 1,982 万 2,980

円ということになります。単純に計算すると、21 万ですから、21 万人の利用者数がありますので 4,200 万の利用料金があるわけですが、それはそれで割引の制度があるわけですが、4,200 万のうちの実際入っている金額が 1,982 万ということは半分以下です。

割引制度についてちょっとお尋ねいたしますが、定期券購入とか、あるいは乗り継ぎ乗車券とか免許の返納者、そういったものはどんなふうな人数というか、割引のそういった特典を利用している方々がどれぐらいいるか、ちょっとお尋ねいたします。

落合勝弘都市整備部長

令和 4 年度の販売実績で申し上げますと、まず、200 円 11 枚つづりの回数券が 3,140 枚、手帳所有者等向けの 50 円 10 枚つづりの回数券が 837 枚、1 日乗車券が 3,486 枚、50 円 10 枚つづりのランドセルチケット、これが 98 枚となっております。

次に、高齢者向け定期券「おたっしゃパス」につきましては、コミュニティバス限定のもので 1 か月の定期が 178 件、3 か月の定期で 76 件、6 か月定期が 66 件、コミュニティバス、路線バス、それぞれ共通のもので 1 か月定期が 130 件、3 か月定期が 58 件、6 か月定期が 11 件となっております。

次に、通学定期券につきましては、1 か月定期が 30 件、3 か月定期が 27 件、6 か月定期が 11 件、そして、12 か月定期が 10 件となっております。

そのほかの割引メニューといたしまして、乗り継ぎ券の利用が 3,905 枚、乗り越し券の利用が 1,816 枚となっております。

令和 4 年度の利用者数であります 21 万 1,917 人でありまして、全員が 1 乗車 200 円を支払っていただいたといたしますと、運賃収入は約 4,000 万円になりますが、実際の運賃収入が約 2,000 万円となっておりますことから、約 50%が定期券や 1 日乗車券、また、運転免許自主返納支援として進呈しておりますコミュニティバス無料乗車券などの割引による減収となっております。

その減収分の内訳でございますが、一般の回数券で約 63 万円、手帳所有者等回数券で約 126 万円、ランドセルチケットで約 15 万円、また、1 日乗車券は 4 回乗車いただいたと想定いたしまして約 140 万円の減収となりますほか、乗り継ぎ券は約 78 万円、乗り越し券は約 36 万円の減収となっております。

次に、高齢者向け定期券「おたっしゃパス」及び通学定期券につきましては、実際にどの程度ご利用いただいたかという実績の把握は難しいことから、あくまで想定でのお答えにはなりますが、コミュニティバス限定「おたっしゃパス」は、仮に月 40 回ご乗車いただいたとして約 583 万円、コミュニティバス、路線バス共通の「おたっしゃパス」は月に 20 回ご乗車いただいたといたしまして約 138 万円、通学定期券は月に 40 回ご乗車いただいたとして約 181 万円の減収となっております。

また、運転免許自主返納支援事業の一環で配布しておりますコミュニティバス無料乗車券につきましても、同様の利用実態の把握が難しいことから、月に 20 回乗車いただいたと想定いたしますと約 624 万円の減収となります。

一部に想定を交えた形にはなっておりますが、こうした割引メニューの理由により、運賃収入が抑えられているものと考えております。

〔発言する者あり〕

ちょっと集計をさせていただいてよろしいですか、すみません。

〔ここで暫時休憩〕

落合勝弘都市整備部長

先ほど答弁いたしました数字、件数、金額につきましては、あくまでも想定を交えた仮の計算ですが、総額で約 1,980 万円と捉えております。

大野誠一郎

割引の金額は想定であっても 1,900 万円ということですね。これを単純に、今お話ししました 21 万の利用者数が、実際運賃収入は 1,982 万ということであるということの実績が出ていますので、いわゆる 21 万、単純計算 21 万の 200 円で 4,200 万。そして、その実績の 1,982 万を引けば 2,200 万。恐らく今、想定とお話した落合部長の 1,900 万は、フルに使ってということですか。まあ、いいです。

多分その想定範囲内であるから、それなりに使っているというふうに思います。でも、2,218 万円の差額が私の実績値から考えると、そういう数字になります。

何を言いたいかということは、一体 100 円が 200 円に倍に上げたのは、どういう効果があったんですかと。言うなれば、払う人は払って、恐らく割引制度しても、22 万人の利用者、11 万人割引制度を使って、延べなんでしょうけれども、延べ 11 万人使っているというふうには思いません。つまり 100 円の人が 11 万人いるとは思いません。11 万よりもっと多い人数が割引制度を利用しないと、こんなふうな数字にはならないと思います。

その検証の方法はいろいろあるとは思いますが、果たして 100 円から 200 円にした効果があったんだろうかというふうに思いますけれども、答弁願ってよろしいですか。

木村博貴副市長

当時の再編の担当ということで、ちょっと厳しいご質問でございますので、私のほうから答弁させていただきます。

そもそも大野議員はご存じだと思いますけれども、コミュニティバスにつきましては、民間の路線バスが採算が取れないということで、走りづらい路線を行政が負担して走っているということで、比較的狭い道路ですとか、あとは市街地の中を走るということで運行しているものでございます。

さらに申し上げれば、運賃ということでいえば、導入当時、当市を含めて管轄しております関東運輸局のコミュニティバスを運行している市町村の収益率の平均でいいますと、大体 31 から 32%だったと思います。30%収益率があれば合格とは言いませんけれども、トレンドでいえば平均的な事業ベースということだったんだろうと思います。

当市の場合であれば、導入前の循環ルートのための収益率でいえば 33 から 34%ございました。枝線であれば十四、五%だったと記憶しております。ただ、例外もあります。先日、札野議員からもありましたけれども、鉄道駅を中心に放射状に市街地が広がっているような、近くでいえば牛久市のようなものであれば大変効率よく運行できますので、牛久市はたしか当時で 40%は収益率超えていたかと思います。コンパクトシティが進めば進むほど、こういったバスの収益率は上がってくるのかと思います。

今、お尋ねの料金の設定、今、100 円から 200 円に上げるというときにも、かなりこの議会の場でもいろいろご意見をいただいたかと思いますが、ただ、この事業につきましては、当市の使用料、手数料の検討

する基準では、選択的なサービスで特定の市民の利用に供するものであって、かつ民間では提供されにくいというサービスになりますので、受益者負担を 50%いただくということに基本的には基準のほうではなっております。

詳細はちょっと今、記憶の中では思い出せませんが、そのスキームで計算しますと、1 乗車 400 円から 500 円ほど頂戴しないと、この事業はちょっと成立が難しいというスタートだったと思います。ただ、いきなり 4 倍から 5 倍ということは現実的ではないというか、この基準の中では激変緩和ということで、2 倍までというものがありましたので、200 円に抑えたという状況です。

ただ、関東鉄道の路線バス、ご協力いただいて昼間割引やっていますけれども、それが 210 円で市内までは乗れると、また、竜ヶ崎線については 230 円ですか、という料金設定の中で、市内はおおむね 200 円で移動できるという理念を、その前のコミバス、加藤議員がおつくりになった理念を引き継いでいるものだと考えております。

その辺のことも踏まえまして、バスは乗ってもらいたいとか、乗るという文化を何とかつくりたいという思いもありまして、様々な割引制度を導入して、収入面では伸びなかったんですけれども、利用者は想定よりは伸びなかったとしても、導入前よりは令和 4 年度は伸びているということであって、料金の設定、割引、そういった面では課題があるかと思いますが、考え方的には間違っていないと考えております。

大野 誠一郎

副市長、考え方は間違っていないということは分かります。しかしながら、何年かを経て、コロナ禍の 3 年、それから、これまでの令和 4 年になって、令和 5 年になって、やはり私が指摘した現実、実績、実績に基づいてお話ししているものですから、ルートを増やして、便数を増やして、しかしながら、利用者数が減っているのはどういうものかと、そういうお話をしているわけです。

それでまた、料金にしても、料金の設定の仕方は今、副市長の説明で分かりますけれども、でも、現実その割引制度で何だかんだで減らしているということになれば、実際 100 円を 200 円に上げたのは、どういう効果があったんだろうかと、そういうことを検証しているわけです。

そういうことで、これはこれでちょっとお話を止めますけれども、ちょっと若干前後しましたけれども、現時点のコミュニティバスの分析というものを、今、どのようにしているんでしょうか。

落合 勝弘 都市整備部長

コミュニティバスの現状に対する分析でございます。

こちらにつきましては、直近であります令和 4 年度のコミュニティバスの実績と再編前である平成 30 年度の実績とを比較してお答えさせていただきます。

令和 4 年度でございますが、利用者数は過去最大となる約 21 万 1,000 人、運行経費は約 2 億 390 万円、運賃収入は約 1,982 万円、そして、市の負担額は約 1 億 8,408 万円となっております。

一方で、平成 30 年度の実績としましては、利用者数が約 19 万 2,000 人、運行経費が約 6,707 万円、運賃収入が約 1,554 万円、市の負担額が約 5,153 万円となっております。

これらを比較いたしますと、利用者数は約 2 万人程度の増加が見られる一方、費用面につきましては、運賃収入は約 400 万円の増額に対し、市負担額は約 1 億 3,000 万円の増額となっております。

次に、利用者数につきましては、再編前後で一部路線の分割や変更を行っており、路線ごとの単純

な比較はできませんが、循環ルートや市の西部を運行します枝線では増加が見られます。一方で、市の東部を運行する枝線につきましては、利用者数が伸び悩んでおり、一部の路線では減少が見られるなど、路線沿線の住宅や主要施設の張りつきなどの差はございますが、路線ごとの利用者数に偏りが出てきているのが現状でございます。

また、利用者数の増加や基本運賃の改定が運賃収入の増加に結びついていない主な要因といたしましては、再編に当たりまして、先ほどご説明いたしましたような、高齢者向けコミュニティバス定期券「おたっしゃパス」や高齢者運転免許自主返納支援事業の対象年齢の引下げ、通学定期券や乗り継ぎ券などの新設を行っており、主な利用者層であります高齢者をはじめ、利用者の中で、こうした割引利用が定着してきているためと考えております。

大野誠一郎

実際、先ほどお話ししましたが、平成 30 年度の市の負担額は 5,153 万です。そして、令和 4 年度は 1 億 8,498 万円。オンデマンドの中で採算性ということが掲げておりますけれども、この 1 億 8,400 万の負担額は妥当であるのかどうかをお尋ねいたします。

落合勝弘都市整備部長

市の負担額、令和 4 年度 1 億 8,408 万円ということでお答えいたしましたが、継続的に運行していくためには、この 1 億 8,408 万という数字はお答えしましたが、なるべく市の負担額、経費につきましては抑えていきたいというふうに考えております。

大野誠一郎

なるべく減らしたほうがいいということだと思います。当然オンデマンドの始まるに当たって、そういう採算性を考えていきたいということも書いてありますから、当然減らしていくことは必要ではないかと思います。

また、一つつけ加えますけれども、なおかつオンデマンドが始まってプラスになるということは控えていただきたいと思います。

あと、もう一点お尋ねいたしますけれども、先ほど何回もお話ししましたとおり、ルートを増やして増便をしました。しかしながら、例えば、例を言いますけれども、循環内回り、循環外回りは、平成 30 年には 1 便当たり 14.5 人乗っていました。ところが、令和 4 年度には 10.2 人。ですから、1 便当たり 4 人減りました。循環外回りは、平成 30 年が 14.8、令和 4 年度が 9.1 人、5.7 人減ったんです。

そして、枝線が、例えば、A ルートから E のルートまで、A が 13.8 人、B が 7.1 人、C ルートが 3.5、D ルートが 3.3 人、E ルートが 7.2 人。単純に比較はできませんけれども、五つのルートが八つのルートになって、例えば、南が丘・長沖線が 3.3 人、それから、長山・松葉が 8.9 人、長戸・白羽線が 1.4 人、大宮線は 1.9 人、八原線が 1.0 人、佐貫・川原代線が 3.7、若柴線が 4.1、シャトルバスが 0.8 人。そこそこ平成 30 年までは、それなりに健闘していたんですが、増便、増ルートしたら、ルートを増やして、便数を減らしたら、減らしたのは、ばらけちゃったんです。ばらけちゃっているのは何ですが、便数を増やしただけ。乗る利用者数が散在というか、ばらけちゃっているわけですね。

そうは思いませんか、部長。こういった、つまり増便、増ルートしても意味がなかったような気がします。ですから、市民の目に映るのは、空気バス、空バスになっちゃうんです。例えば、8 便あった場合に、1.4 人

になったら、1 便が例えば、五、六人乗ったら、もう 4 便ぐらいは、ゼロになんです。でしょう。違いますか。
1 便当たり 1.4 人、あるいは 1 便当たり 1 人しか乗らない場合には、8 便あったら五、六人乗ったら、もう 1 便だけ、例えば、朝だけとか、夕方に 5 人ぐらい乗ったら、あとはみんな空バスになっちゃうんです。それが、枝線はほとんどなんです。循環ルートだけは、辛うじて 10 人や 9 人乗っているかと思います。ですから、利便性というようなことがあっても、結果的にはばらけちゃって、その現実というのを部長、どうお考えになりますか。あるいは担当した副市長でも結構です。

木村博貴副市長

ご指名いただきまして、ありがとうございます。

やはり冒頭で落合部長のほうで再編に当たっての考え方を述べさせていただいたときに、その当時の利用者とか市民の声の中では、やはりもっと増便してほしいと、あと、運行時間を延ばしてほしいという要望にお答えした中で、一番その当時ベターであろうと、それには 1 便当たりのトリップ、要はその時間を短くしないと便数増えないということです。それぞれの長戸線ですとか白羽線なんかは、こちらのほうに、中心市街地のほうに向かわないルートで設定したと。ただ、そのルートの中には行政サービス、買物、病院といった三つの市民が望むであろうサービスが受けられるようなルート設定はしているところです。

便数が増えた分、もちろん乗る方のキャパが増えなければ薄まるのは、もうしょうがないのかなと思いますけれども、本当はもっと伸びていただきたかったというのが現実なところですけども、その乗り継ぎを基本とするルート設定にしたときに、私のバスのマイレシピというのをずっとつくって、今、各コミュニティセンターのほうに置いてあるかなと思うんですけども、実際、例えば、何々地区がコミュニティバスを使って、どこどこに行くときには、こういうルート設定で行けますよというレシピをつくっていたんですね。実際それができたときには、各地域懇談会とか、そういうところにお邪魔して、説明して、周知を図って乗っていただくという腹積もりはしていたんですけども、これはコロナのせいにはしたくありませんけれども、でも、コロナのことでできづらくなってしまった。そして、私も担当が代わってしまったこともあったんで、そういう状況もありますので、キャパが変わらなければ薄まってしまうということで、そういうふうな判断はしております。すみません。

大野誠一郎

副市長、考え方は、るる分かりました。そしてまた、そのときの事情、それはそれで分かります。しかしながら、増便、あるいはルートを増やした。その結果、こういう実績が出ています。これは、すぐ改善されなければならないと、そういう意味でお話をしております。改善することは、A I オンデマンドを導入するわけで、導入する是非も考えるというような話もありますが、2,500 万で A I オンデマンドのシステムをもう購入しているわけですから、それはそれでもうやるようになるんじゃないんですか。それはまた、話聞きますけれども、一応そういったコミュニティバスの改善すべき点を、いろいろな形でお話をしました。

A I オンデマンドに移りたいと思いますが、市長に対してちょっとお尋ねいたします。

A I オンデマンドに関しては公約でもあって、そしてまた、そういうことを考えて恐らく執行部は進んでいるかと思いますが、A I オンデマンドの思いをちょっとお尋ねしたいと思います。

萩原勇市長

これまで市民の皆様方から本市のコミュニティバスに対して、先ほど議員からもあったとおり、空気を運ん

でいるのではないかと効率が悪いのではないか、環境への配慮は、こういった様々なご意見をいただいております。私としても、本市のコミュニティバスをはじめとした地域公共交通が持つ問題は認識をしております。

そうした中で、このたびの A I オンデマンド交通の実証実験実施に至りましたのは、私が県議会議員時代、群馬の前橋市のほうに視察をさせていただきましたが、A I オンデマンドバス交通ですね、これを視察しましたが、その利便性を本市でも実現させ、市民の皆様の生活をより豊かなものにできるのではないだろうかと、そういった思いからでございます。

現在、本市では、コミュニティバス、乗合タクシー、そのほか関東鉄道竜ヶ崎線、路線バス、さらには民間タクシーなど、様々な地域公共交通を運行しておりますが、A I オンデマンド交通といった、こういった新しい技術、こういったことを活用しながら、そうした様々な移動手段を効率的に組み合わせをして、持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークの構築をしてまいりたいと考えております。

大野誠一郎

市長ね、その思いを市民の皆さん方にお伝えしなければいけません。といいますのは、私、大宮のコミュニティセンターで A I オンデマンドの説明会に出席しました。ところが、市長、あるいは市長がいなければ副市長、それが出るのかと思いました。なぜなら、オンデマンドに関する説明ははまだ開かれてなかったわけですよ。私の記憶では、大宮と八原のコミュニティでやったというのは、説明が行われたというのは最初で最後、最後ではないね、その後また、担当課の人が説明しているわけですが、なぜ市長がそういった公約にも掲げて、そういうことで思いを説明する、あるいは市民の皆さんからの意見を聞くことが私は大事だろうと思います。

そういった意味で、これから 1 年間の検討期間があるわけですので、市長自ら出席をして市民の皆さん方に説明をする、そういったことを、あるいは意見をお伺いすると、それをぜひお願いしたいと思います。

オンデマンドの検証内容については、山宮議員がいろいろお話を伺いましたもので、分かりました。

それで、今後のコミュニティバスと A I オンデマンドの再編に対する考え方をお尋ねいたします。

落合勝弘都市整備部長

公共交通再編に対する考え方についてでございます。

現在のところ、コミュニティバス運行計画の再編を中心としながら、A I オンデマンド交通実証実験の結果を踏まえた本格運行の検討を含めた地域公共交通全体の整理を進め、より多くの皆様にご利用いただけるよう、そして、より多くの皆様に住み続けたいと思っていただけるよう、令和 7 年 4 月をめどに新たな地域公共交通ネットワークの構築を図ってまいりたいと考えております。

具体的な再編の内容につきましては、今後、検討を進めていくこととなりますが、コミュニティバスにつきましては、A I オンデマンド交通の検証内容を踏まえた上で、利用者の少ない枝線の A I オンデマンド交通への転換、さらには、運行時間帯やルートの見直しなど、利用実績に応じた見直しを進めていく必要があるものと考えております。併せて、A I オンデマンド交通の本格運行の検討を進めるに当たりましては、一人でも多くの方にご利用いただき、ご意見をいただくことが肝要であると考えております。

いずれにいたしましても、引き続き、コミュニティバスや A I オンデマンド交通をはじめとした地域公共交通の利用促進、情報収集に精力的に取り組みながら、公共交通再編に向けた検討を進めてまいりま

す。

大野誠一郎

コミュニティバスと A I オンデマンド、先ほど指摘したようなことを十分考えまして、すばらしい再編を望みたいと思います。

今回こういった検証を、いろいろなことをしたのは、今年の 9 月の議会の決算議会で、いわゆるコミュニティの運行、そしてまた、利用状況の分析という形で私がお尋ねしたわけですので、これを改めて具体的にお尋ねしたというわけでございます。1 については、この辺で終わりにしたいと思います。

続いて、2 番目の道の駅と牛久沼越水に対する治水対策についてでございますが、時間もあまりないのでちょっとはしりたいと思いますが、まずもって、萩原市長にお尋ねしたいと思います。

一応県の検討委員会の中では、堤防が地盤沈下をしたために越水したというのが主要因、主な要因であるということで第 2 回目の検証については結論づけられました。

市長、牛久沼越水対策検討委員会のこの第 2 回委員会の説明資料というものは、ご覧になったと思うんですが、その主要因が地盤沈下にあるというのを、市長はそう考えますか、この結論は。

なぜそういうことを聞くのかといいますのは、漁協の関係者、牛久沼土地改良区の関係者、そしてまた、周辺の人やはり主要因は八間堰の工事をするためにせき止めておいた。それが原因であるだろうというふうに考えているんです。私もそうだろうと思います。そういうことで、ちょっとお尋ねいたします。

萩原勇市長

牛久沼越水対策検討委員会、このたびの牛久沼越水の要因調査と今後の総合的な対策を検討することを目的に、茨城県が設置しました第三者委員会でありまして、有権者などで構成された委員会であります。検討委員会におきまして、越水の要因を地盤沈下としていることにつきましては、シミュレーションによる再現の結果によるものでございます。八間堰の工事が何らかの影響を与えていたと考える一方、検証委員会に基づく今回の結論につきましては、本市として尊重して受け止めるべきと考えております。

大野誠一郎

市長の考え方、分かりました。というよりは、私はこのいわゆるシミュレーションの結果、浸水範囲が、いわゆる浸水面積が 2 %、つまり工事をやっているのとやっていないのではシミュレーションの結果が浸水範囲が 2 %、そしてまた、牛久沼の深さが 5 センチしか変わらない。だから、工事をやってもやらなくても堤防の沈下が 80 センチ、90 センチまで沈下があるから越水が起きたということなんです。私はこの資料には 41 ページということになっているんですが、前提というか、条件が違っているでしょうというふうに思います。というのは、例えば、これ読み上げますと、Y P 5.8 で工事がやっています。そしてまた、仮設の排水路ができていますと。工事がなかったら、あるいは牛久沼土地改良区で管理をしているときには、5.0 から 5.5 ぐらいに下がるんですよ。つまり事前放流をしている。これは事前放流していないで 5.8 になっている。

せんだって、後藤議員からも質問がありましてとおり、気象庁の記録では 5 メートル、つまり事前放流をして Y P プラス 5 メートルのあれで、台風とか大雨を迎えているんです、今までは。それが、工事をやっている、やっていないというのは、Y P 5.8 とか Y P 6.5、工事がなければ Y P プラス 6.5 メートルになっている。まず、普通はないですよ、なかなか Y P 6.5 にするのは。土地改良区で水が必要なときに、どう

してもあるいは干ばつが何かあった場合には 6.15 に貯留しておくわけです。ですから、これ 6.5 なんてないですよ、はっきり言って。

そしてまた、工事があるときに、工事があるから Y P 5.8 になっているんですよ。でも、工事がなかったら Y P プラス 5 メートルなんです。そういうことが全然この検討委員会では欠落しているんですよ。これが違うというのを、市長しか言えないんですよ、はっきり言って。いろいろな要望書は上げたんでしょうけれども、護岸工事やってほしい、二千間土手のものをやってほしいと。それから、堤防をかさ上げてほしいと。一番この検証の欠落しているものを言わないと、龍ヶ崎市を代表して言わなければ、これはこれで通っちゃいます。これが通ると通らないでは、誰が利益があるのか、誰が損失があるのか、私は分かりませんが、事実は事実ですよ。

それで、これからは工事をやっているとき、工事が始まったときから水門の上げ下げは牛久沼土地改良区で今まで委託されていたんですが、返納というか県で返してくれということだから、県でうちのほうでやりますということでもってやっているから、ずっとこれからは県でやるんでしょうけれども、これはやらないと繰り返すことになるわけですから、それについて市長はどう考えますか。

〔ここで油原信義議長が柏崎危機管理監を指名〕

柏崎治正危機管理監

今回の牛久沼の越水対策検討委員会のシミュレーションについては、前提条件としてシミュレーションの開始の水位については、6 月 2 日の零時時点であります Y P 5.83、つまり増水が始まった時間をスタートとしてシミュレーションをしております。ですので、ご指摘のとおり八間堰の事前放流の要素というのはシミュレーションには入っていない状態にあります。しかしながら、そのシミュレーションに入れることに関しての是非については、茨城県が実施された内容でございますので、仮に事前放流があった場合はどうかということについては、本市としてはお答えできない状態でございます。ですので、茨城県に対しては、自然放流について情報提供していきたいと考えております。

大野誠一郎

管理監、お答えできないということではなくて、そしてまた、管理監もお話ありましたけれども、この浸水シミュレーションは、午前零時の 6.5 でいいですよ、6.5……

〔「5.83」と呼ぶ者あり〕

5.83 ですか。5.83 ということで考えています。しかしながら、私が言っているのは、事前放流をして、今までは 5.0 までやっていたわけなんです。それが欠落しているという話です。ですから、場合によっては、この修正シミュレーションが工事があり、なしと、あとは土地改良区がやっていた平常時というか、もう一つの平常時があるんですよ。いわゆる事前放流をして、大雨とか台風を迎える、そのことがあるわけですよ。ですから、漁業関係者、土地改良関係者、周囲の人たちはそれを知っていますから、だから、水位が上がった、その 5.8 とかということで迎えていたんでは越水が起きたんですよと、そういうことなんです。市長どうですか。

萩原勇市長

つい昨日も、後藤議員からいろいろな質問がありました。あとは、今回の 6 月の話と、この間、後藤

議員が言っていたのは 9 月の話だったり、いろいろな要因、あと牛久沼土地改良区が今まで下げていたけれどもとか、いろいろな要因ありますが、いろいろな要因を精査しまして、そして、県のほうにもしっかり申入れをさせていただきたいというふうに思います。

大野 誠一郎

ぜひ市長は申入れをひとつお願いしたいと思います。

この 5 メートル、大雨降って、あるいは台風の事前放流については、後藤議員が気象庁の実績を持っていますから、実績を、もちろん気象庁でいろいろなホームページか何かでやれば、それが出てくるわけでしょうけれども、それを手に入れたわけなんでしょうけれども、私は牛久沼土地改良区、あるいは漁協関係者の皆さんに、そういった事前放流を必ずやっていると、そういう話を確認しております。

そういった意味で、これは大事なことです。このシミュレーションを想定して結論づけているわけですから、そういう意味で、ひとつよろしくお願いしたいと思います。

それと、道の駅整備事業のどういう、治水対策が講じられれば判断するのかというタイトルについてヒアリングで出しておりますけれども、その件については、市長が検証結果というか、牛久沼越水対策検討委員会の返事を待って、そして、市民の意見、あるいは議会の意見を聞いて判断したいという内容で答弁を受けておりますから、これは結構です。

その越水対策検討委員会の説明の資料にも戻りますけれども、廃屋の建物が道の駅の近くにあります。そして、この越水対策検討委員会のほうも、その廃屋のところの出入口が壊してあったから、堤防を壊してあったから、佐貫町の皆さん方が 20 戸浸水したというふうな話が出ておりますが、この建物の廃墟について、どういう進捗状況があるのかをお尋ねしたいと思います。

大貫 勝彦 総務部長

牛久沼に隣接する廃墟状態になっている建物についてということでございます。

ご質問のありました廃墟状態となっている建物につきましては、長年課題となっており、職員が交渉に当たってまいりましたが、なかなか進捗が見えないことから、平成 30 年 10 月に弁護士と委任契約を締結し、解決に向けて取り組んでいるところでございます。しかし、廃墟状態とはいえ、所有者の意向などもあり解決には至っていないのが現状でございます。しかしながら、一定の進捗が見られると、委託している弁護士から報告を受けているところでもございます。

市といたしましても、市有地の管理上、また、牛久沼の景観上も課題であると認識しておりますことから、今後につきましても、引き続き弁護士とも相談しながら、解決に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

大野 誠一郎

一定の進捗状況ということなんですけれども、それをちょっと具体的にお願いしたいと思います。

大貫 勝彦 総務部長

こちら交渉の相手方があり、現在、交渉中の案件でございますので、この場での答弁は控えさせていただきます。

油原信義議長

以上で大野誠一郎議員の質問を終わります。

---- 以上 ----