

令和6年第2回(3月)筑紫野市議会定例会
第2回予算審査常任委員会

○日 時

令和6年3月8日(金)午後1時00分

○場 所

第1委員会室

○出席委員(22名)

委員長	上村和男	副委員長	城健二
委員	田中允	委員	横尾秋洋
委員	辻本美恵子	委員	赤司泰一
委員	高原良視	委員	西村和子
委員	原口政信	委員	白石卓也
委員	宮崎吉弘	委員	山本加奈子
委員	八尋一男	委員	古賀新悟
委員	坂口勝彦	委員	段下季一郎
委員	前田倫宏	委員	檜木孝一
委員	佐々木忠孝	委員	吉村陽一
委員	赤司祥一	委員	春口茜

○欠席委員(0名)

○傍聴議員(0名)

○一般傍聴者(1名)

○出席説明員(6名)

総務部長	嵯峨栄二	財政課長	高木伸泰
企画政策部長	宗貞繁昭	企画政策課長	中尾泰明
企画政策担当係長	齊田誠	企画政策担当主任	村上浩一

○出席事務局職員(3名)

局長	荒金達	課長	大久保泰輔
主事	井形光介		

開会 午後1時00分

○委員長（上村和男君） 予算審査常任委員会を開会してまいりたいと思います。

本常任委員会に、一般市民の方1名より傍聴の申出がっております。これを許可することに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（上村和男君） 御異議なしと認めます。よって、傍聴の申出を許可することに決しました。

しばらく休憩します。

休憩 午後1時01分

再開 午後1時02分

○委員長（上村和男君） それでは、休憩前に引き続き会議を再開いたします。

皆さんに念のために申し上げますが、会議中、発言のある方は挙手をしていただき、私、委員長から指名を受けた後にマイクのスイッチを押して発言していただきますようお願いいたします。

それでは、お手元に配付しております次第に従い、本日の会議を進めたいと思いますが、よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（上村和男君） それでは、次第に沿って進めてまいります。

議題1、地域公共交通計画についての件を議題といたします。

まず初めに、宗貞部長がお見えですので御挨拶をいただき、併せて出席職員の紹介をお願いいたします。

宗貞部長。

○企画政策部長（宗貞繁昭君） お疲れさまです。企画政策部の宗貞でございます。

地域公共交通計画について御説明申し上げますけども、地域公共交通計画につきましては、12月の時点で基本の方針のところまでは御説明を申し上げたところでございます。その後の目標を達成するための施策等について、本日、御説明をまずは申し上げたいと思いますので、どうぞよろしく申し上げます。その後に、その実施に向けての予算等について

で御説明申し上げたいと思いますので、併せてよろしく願います。

出席職員を紹介させていただきます。

企画政策部企画政策課課長の中尾でございます。

○企画政策課長（中尾泰明君） 中尾でございます。どうぞよろしく願います。

○企画政策部長（宗貞繁昭君） 企画政策課企画政策担当係長の齊田でございます。

○企画政策担当係長（齊田 誠君） 齊田です。よろしく願います。

○企画政策部長（宗貞繁昭君） 企画政策課企画政策担当の村上でございます。

○企画政策担当主任（村上浩一君） 村上です。よろしく願います。

○企画政策部長（宗貞繁昭君） よろしく願います。

○委員長（上村和男君） 本日の予算委員会は、議会運営委員会の中で、この交通計画をどこで説明したり議論するかということが議題になって、最終的には委員長の判断で、予算委員会でやったほうがいだろうということになりましたので、議長、副議長の御意見も含めて、ここでやると。予算を組むことになっていきますので、計画だけ説明を受けるといわけにはいかないということになりましたので、そういうものとして御理解をいただいております。

それでは、企画政策課から地域公共交通計画について説明を願います。

中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君） それでは、地域公共交通計画策定事業について御説明を申し上げます。

まず初めに、右上に資料の1と記載をしております筑紫野市地域公共交通計画の策定経過という資料を御覧いただけますでしょうか。

○委員長（上村和男君） はい。

○企画政策課長（中尾泰明君） 地域公共交通計画の策定の経過でございますが、まず令和5年の3月には、市議会定例会におきまして、総務市民常任委員会へ地域公共交通計画策定事業の概要について御報告をした後、同じく3月でございますが、地域公共交通会議を開催いたしまして、地域公共交通計画の策定について協議を行ったところでございます。

また、5月にはプロポーザル審査を行いまして、計画策定支援業務を行う事業者の決定をしたところでございます。

次に、6月でございますが、市議会総務市民常任委員会へ策定状況を報告するとともに、市民の日常の交通行動特性及び地域公共交通の利用実態を把握する市民アンケート調査を

実施したところでございます。

次に、7月でございますが、地域公共交通会議におきまして、公共交通計画策定業務の進め方を協議した後、市内を運行する公共交通の利用者における移動特性及び地域公共交通の利用実態を把握するための公共交通利用者アンケート、また高齢者の移動状況や地域の公共交通の問題・課題を把握する民生委員アンケート、さらには交通事業者・施設関係者を対象に地域公共交通の利用実態や運行上の問題点、将来展望を把握するヒアリング調査を8月中に実施したところでございます。

翌9月でございますが、市議会地域公共交通検討協議会へ地区別懇談会の進め方を報告した後、9月中に地区別懇談会を開催し、地域公共交通の問題、地域公共交通に対する意識や期待を市民の声として取り入れるため、七つのコミュニティごとにワークショップを実施したところでございます。

次に、10月でございますが、市議会のほうでまとめていただきました地域公共交通計画に関する提案書を受領しているところでございます。

次に、11月でございます。地域公共交通会議を開催いたしまして、計画の基本方針・取組の方向性について協議をし、これらの内容を12月議会に際しまして、地域公共交通検討協議会に報告をさせていただいたというところでございます。

そして翌令和6年でございますが、1月に地域公共交通会議を開催し、公共交通計画の素案について協議をした後、1月15日から2月14日までの1か月間、パブリックコメントを実施したところでございます。なお、1か月間パブリックコメントを実施いたしましたが、資料への書き込み・メモ等は数点認められましたが、パブリックコメントの形式での御意見は寄せられていないところでございます。

策定経過につきましては以上でございます。

続きまして、お手元に配付をしております紫色の地域公共交通計画の案を御覧いただけますでしょうか。

表紙をめくっていただきますと目次がございます。この目次でございますが、1点目が計画の概要、2点目が上位・関連計画の整理、3点目が筑紫野市の地域特性、4点目が筑紫野市の地域公共交通の現況、5点目が利用実態の調査結果、そして6点目が地区別懇談会の結果、7点目に地域公共交通に関する課題、そしてページをめくっていただきまして、8点目が基本方針と目標でございます。

この基本方針と目標の2項目め、地域公共交通に関する方向性（目標）までにつきまし

では、12月議会における協議会で報告をさせていただいておりますので、本日はそれ以降の部分を中心に御説明を申し上げたいと考えております。

そのためページが飛びますが、60ページを御覧いただけますでしょうか。60ページ、61ページでございますが、数値指標及び目標値をまとめたページとなっております。詳細については後ほど説明をさせていただきますが、具体的な施策の進捗を図る指標を施策ごとに少なくとも一つ、多いものでは四つ設定をさせていただくというものでございます。この数値指標につきましては、国が示しております地域公共交通計画等の作成と運用の手引きを踏まえて設定したものとなっているところでございます。

続きまして、ページをめくっていただきまして、62ページを御覧いただけますでしょうか。62ページからが目標を達成するための具体的な施策についてでございます。

まず、62ページ、資料の左側、地域公共交通に関する方向性（目標）でございますが、こちらにつきましては、前回12月議会の際に報告をさせていただきました6点を掲げさせていただいているところでございます。

この六つの方向性を踏まえて、目標を達成するための具体的な施策について右側のページにまとめさせていただいているところでございます。地域公共交通網の維持・充実から、地域住民・事業者・行政の連携・協働による地域公共交通の形成という形で、六つの施策を設定し推進をしまいたいと考えているところでございます。

これら施策の具体的内容でございますが、63ページからまとめさせていただいているところでございます。

右側のページでございますが、まず、施策の1といたしまして、地域公共交通網の維持・充実という施策を掲げているところでございます。

施策の概要といたしましては、新たな地域公共交通システムを含めた多様な移動手段を活用し、利用者のニーズに対応した地域の社会活動を支える、利便性の高い地域公共交通網の形成を目指すというものでございます。

具体的な事業・取組として掲げておりますのが、まず1点目に、利用者ニーズに即したサービス水準の見直しということで、利用者のニーズに対応した運行本数の確保に努めるとともに、利用者数が少ない路線については、利用者数に対応した車両の見直しやデマンド交通等への転換を検討し、需要とサービスの提供のバランスを保ちながら、利用者のニーズに対応するという取組でございます。

次に、コミュニティバスのサービス水準の見直しでございます。コミバスにつきましては

も、利用者のニーズや地域の特性に応じた運行形態への見直し等を検討してまいりたいという施策でございます。

続きまして、ページをめくっていただきまして、64ページでございます。

64ページ上側には、カミーリヤバスの総合的な見直しという施策を掲げさせていただいているところでございます。ワークショップ等におきまして、カミーリヤバスについては有料化してでも利便性を上げてほしいという意見が非常に多く寄せられておりましたので、これを踏まえて、乗合バスへの転換、デマンド化等を含めて、カミーリヤバスの運行形態の総合的な見直しを検討してまいりたいというものでございます。

そして64ページ下側でございますが、支払い方法の統一・充実化ということで、回数券や定期券の発行について検討すること、また、定期券・乗車券などを特別な料金で購入できる会員制プログラム、定額乗車券のようなもの、さらには、ハードルは若干高うございますけれども、交通系のICカード・QRコード決済などの導入・拡充等について検討してまいりたいという施策でございます。

続きまして、右側65ページでございます。

上段につきましては情報提供環境の改善でございます、バスの乗り方、そして運行案内に係る情報発信を促進してまいりたいという施策でございます。また、下側については、バス停の適正な維持管理に努める施策を掲げているところでございます。

続きまして、ページをめくっていただきまして、66ページでございます。

66ページ施策の2、M a a S等の新技術の有効活用についてでございます。

施策の概要といたしましては、M a a S等の新技術を活用し、多様なモード連携により、地域公共交通をシームレスにつなぐことで、各種行政課題に対応した地域公共交通体系の構築を図ってまいりたいというものでございます。

具体的な事業・取組でございますが、まず1点目にM a a Sサービスの普及及びICT等を活用した新モビリティ導入の検討を進めるというものでございます。M a a Sサービスとして、西鉄やJRにも対応しております「my route」などのM a a Sアプリに、コミュニティバス等の情報を掲載することによる一括した地域公共交通の情報提供について検討するものでございます。

また、直ちに実用化することは難しいかもしれませんが、下側に書かせていただいておりますとおり、自動運転車両や交通管理システム、電動マイクロモビリティなど、ICTを活用した新モビリティについて、社会動向や利用の需要に注視し、導入の検討を進めて

まいりたいというものでございます。

次に、右側67ページでございます。

コミュニティバス等の運賃と施設入場料の企画乗車券等の販売を検討するというものでございます。福岡県などと連携をし、M a a Sアプリを活用した事業を実施することにより、例えばコミュニティバスの運賃と施設入場料がセットとなった企画乗車券のように、観光分野など他の分野との連携により進める取組を行ってまいりたいというものでございます。

次、ページをめくっていただきまして、68ページでございます。

68ページでございますが、施策の3、効果的な情報発信の推進というものを掲げさせていただきます。

施策の概要でございますが、子育て世帯、高齢者、障がいのある人や観光客など様々な人を対象に、分かりやすくきめ細かな情報を発信し、地域公共交通の利用を促進するというものでございます。

具体的な事業・取組でございますが、ベビーカーや子ども連れ利用の円滑化支援ということで、ベビーカー利用に当たってのお願いやベビーカーマークについての周知を図るとともに、ベビーカーでの地域公共交通の使い方ガイドの作成など、利用者向けの情報提供を行ってまいりたいというものでございます。

また、右側の69ページでございますが、高齢者や障がい者を対象とした地域公共交通の乗り方の周知・啓発ということで、講座の開催や広報紙を通して、地域公共交通の乗降の仕方や運賃の支払い方、路線図や時刻表の見方などの周知・啓発を行うというものでございます。

また、69ページ中段でございますが、地域公共交通を網羅した地域公共交通マップの作成に取り組むとともに、下段でございますが、地域公共交通の情報を取得しやすいホームページの構成、タイトルの見直しなどに取り組んでまいりたいというものでございます。

続きまして、ページをめくっていただきまして、70ページでございます。

70ページにつきましては、同じく情報発信の取組でございますが、観光等のモデルコースを構築し、各SNS等で発信をするというもの。また、下段でございますが、免許返納者に対する移動支援を継続するとともに、社会情勢などを踏まえ必要に応じて見直しを行っていくという施策を掲げているところでございます。

次に、右側71ページでございます。

施策の4として、モビリティ・マネジメントの推進という施策を掲げさせていただいているところでございます。

施策の概要といたしましては、自動車利用から公共交通を利用する方向へ変化を促し、交通渋滞の軽減や環境負荷の軽減を図るため、モビリティ・マネジメントの取組を推進するというものでございます。公共交通の持続可能性を高めるためにも、公共交通を利用しようという意識の醸成を図ってまいりたいという施策でございます。

具体的な事業・取組でございますが、まず環境に優しいエコ通勤の普及のため、ノーマイカーデーの設定やエコ通勤に関する広報・キャンペーン等を実施し、環境に優しいエコ通勤の普及に努めてまいりたいというものでございます。

めくっていただきまして、72ページでございます。

72ページ上段につきましては、パーク・アンド・ライドの推進という施策を掲げているところでございます。パーク・アンド・ライドの推進を図るとともに、下段でございますが、地域公共交通の利用促進を図る周知・啓発などにも当然取り組んでまいりたいという施策でございます。

続きまして、右側73ページでございます。

施策の5番目といたしまして、持続可能な公共交通基盤の形成という施策を掲げているところでございます。

施策の概要といたしましては、国・県補助金等を活用した運行経費の支援による持続可能な公共交通体系の実現を目指すというものでございます。また、運転手不足解消のための取組についても、この施策の中で推進をしてまいりたいというものでございます。

具体的な事業・取組でございますが、再掲となりますが、コミュニティバス及びカミーリヤバスの総合的な見直しにより、効率的かつ効果的な交通体系の構築を進めてまいりたいというものでございます。

また、ページをめくっていただきまして、74ページでございます。

74ページにつきましては、運行経費の補助という施策を掲げているところでございます。こちらにつきましては、交通事業者の経営努力だけでは継続運行が厳しい路線への補助、赤字補填等に係る取組でございます。この施策につきましては、国の補助制度である地域公共交通確保維持事業などを活用するため、計画に盛り込むものとなっております。

具体的には、西鉄二日市駅と太宰府高校を結ぶ西鉄バス星ヶ丘線、下大利駅から西鉄二日市駅を結ぶ南ヶ丘線、西鉄太宰府から吉木方面を通過して西鉄二日市をつなぐ二日市線、

これらの国庫補助対象の路線をこちらの表に掲げさせていただいているところがございます。

続きまして、右側75ページでございます。

75ページにつきましては、営業外収入の検討という施策を掲げさせていただいているところがございます。こちらにつきましては、車内やバス停等への広告掲載による広告収入や、主にはデマンドの導入が実現した場合の話が中心になろうかと思いますが、スポンサー制度などを導入することによりまして、営業外収入の確保について検討をしたいという施策でございます。

次に、ページをめくっていただきまして、76ページでございます。

76ページ上段でございますが、人材の確保・育成のための支援というものを掲げているところがございます。2024年問題を踏まえて、路線バス及びタクシー事業等を維持するため、第二種運転免許の取得に係る費用の助成制度等による運転者の確保・育成支援策を検討してまいりたいというものでございます。また、下段でございますが、同じく人材の確保・育成を図るため、若年層や女性運転者の雇用のための情報提供を行ってまいりたいというものでございます。

続きまして、右側77ページでございます。

施策の6として、地域住民・事業者・行政の連携・協働による地域公共交通の形成という施策を掲げさせていただいております。

施策の概要でございますが、官民や他分野間の連携・協働、地域住民の主体的な関わりを推進したいというものでございます。

具体的な事業・取組といたしましては、施策等の進捗管理のため、地域公共交通計画の進捗状況を定期的にモニタリングするとともに、2点目、交通事業者の話合いの機会の創出ということで、乗り継ぎ等での連携が重要になります交通事業者同士で、利用実態や運行上の課題について話し合うための機会をつくってまいりたいというものでございます。

そして3点目は、再掲でございますが、営業外収入、他の事業者とも連携をして収入を確保したいというものを掲げております。

最後に4点目については、利用者アンケート等の定期的な実施ということで、利用者アンケート等を定期的に実施して、市民の意向を把握してまいりたいと考えております。このアンケートにつきましては、MaaSのアプリやデマンドを導入した後であれば、それほど費用をかけることなく、アプリ上でアンケートを実施することが可能になりますので、

それを見込んで掲げているものでございます。

次に、ページをめくっていただきまして、78ページでございます。計画のスケジュール、そして推進体制をまとめさせていただいております。

まず、78ページが計画のスケジュールについてでございます。スケジュールにつきまして、県等との連携が必要となります施策2のM a a S等の新技術の有効活用については、県の動向などに応じて検討することとしておりますが、その他の施策については、令和6年度から10年度までの計画期間を通じて検討し、実施をしまいたいと考えているところでございます。

続きまして、右側79ページでございます。

79ページにつきましては、計画の推進体制でございます。計画の推進に当たりましては、行政・地域・交通事業者からなる地域公共交通会議を中心に、庁内の関係部署そして周辺自治体とも連携を図りながら計画を推進してまいりたいという体制を掲げているところでございます。

次に、80ページでございます。

80ページにつきましては、計画の推進及び達成状況の評価と見直しでございます。こちらにつきましては、P D C Aサイクルにより評価・検証し、改善を図りながら施策を推進するという考え方を掲げさせていただいているものでございます。

そして最後でございますが、81ページでございます。

こちらは参考資料的なものとはなりますが、数値指標の評価時期と評価方法ということと、数値の取得方法等をまとめさせていただいたものとなっております。

そして次のページ、82ページ以降につきましては、用語解説や策定の経過、そして公共交通会議の規約等をまとめた附属資料を掲げさせていただきたいと考えているところでございます。

計画の内容につきましては以上でございます。

続きまして、最後に、A 4横型の右上に資料の2と掲げております資料により、計画策定後の具体的な施策の進め方について御説明を申し上げたいと考えております。

持続可能な公共交通体系の構築に向けた研究協定についてというものでございますけれども、2024年問題による労働規制、運転手不足などの影響により、今後バス路線の大幅な縮小が見込まれるなど、現在と同じやり方では公共交通を維持することが非常に難しくなっているものと見込まれております。

そのため、議会からの提案書にもございましたとおり、デマンド交通の導入など将来を見据えた施策を検討し実施する必要があるものと考えているところでございます。そのため、目的の欄に掲げさせていただいておりますが、将来にわたり持続可能な公共交通体系を構築するために必要となる事項について、市と民間事業者、具体的には交通事業者でございますが、ここと連携協力し、調査研究、協議調整することを目的とした協定を計画策定後に締結いたしまして、新たな施策の具現化を進めてまいりたいというものでございます。

研究協定の構成でございますが、当然に筑紫野市、そして市内のバス路線を主に運行しております西日本鉄道、さらにはネクスト・モビリティといいますA I オンデマンドバスの開発実用化に取り組んでいる企業、この3者で協定を締結し、検討を進めた上で、必要に応じて地場タクシー会社等とも協議調整を行うような枠組みが設けられないかと考えているところでございます。

連携協力を行う事項につきましては、市の公共交通計画に基づく取組を連携・協力して検討し、推進するものとして、まず①の既存バス路線の改善、見直しに関する事。そして②のA I 等の新技術を活用した交通手段の検討に関する事。これらの事項について、この枠組みを活用し調査研究、協議調整を行い、計画に掲げる施策の具現化に向けて取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

地域公共交通計画につきましては以上でございます。

○委員長（上村和男君） 説明が終わりましたので、質疑のある方は挙手をお願いいたします。

西村委員。

○委員（西村和子君） ページはちょっと覚えてないんですけど、例えば今の資料2のところで、A I オンデマンドバスを今から調査研究、何だっけ、実証実験とかを踏まえて実施に向けていかれると思うんですけど、結局いつ頃を目指しているかというのは、この最終年度ということ。実施は最終年度になるということなんですか。実証実験がいつ頃までとか、そういう計画は示されていないんですか。あれも含めてですね、何だっけ、カミーリヤバスの改善も含めてですけど、どの機関がどういうって期間を教えてくださいと思います。

○委員長（上村和男君） 中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君） 具体的な時期及び内容等につきましては、先ほど資料2

を用いて説明をさせていただきました具体的・実務的な協議研究の場で整えてまいりたいというふうに考えております。

ただ一方で、後ほど御審査をいただくことになろうかと思いますが、今回令和6年度予算といたしまして、AIオンデマンド交通の実証実験に係る経費等も計上させていただいておりますので、本格運行については市民の皆さんの御意見なども伺いながらということになろうかと思いますが、その前段の実証運行につきましては、関係機関との協議が整い次第、市としては速やかに取り組んでまいりたいと考えているところでございます。ただ、具体的な時期等につきましては今後関係機関と協議調整が必要になりますので、現時点では非常に申し上げにくいという状況でございます。

以上でございます。

○委員長（上村和男君） ほかありませんか。

八尋委員。

○委員（八尋一男君） 今回の計画は、非常に議会からも提案した内容はほとんど網羅されているというふうに私は理解しております。特に福祉バスについては、長年これを何とかせないかんとすることを今回踏み込んであるんで、非常にこれは前向きなことだなと思っております。

ただ、志免町、宇美町も既に導入しておりますよね。ネクスト・モビリティという会社とやられとるから、今回もこれを選んであるということについては、もう全く異論もないわけですけど、少し志免町のことを言うと、利用者が希望する時間帯、町内全域に設定したのが214か所あるんですね。それで自由に乗降できるという形であれば、かつ福祉巡回バスはもう3月末で廃止するというような形になつとることからいけば、もう既にアプリがあるわけですから、そんなに何年もかけて実証実験というよりも、同じようなアプリを入れれば、バス停をどこにするかという形を決めていけば、かなり早いスピードでできるのではないかと。

じゃあ、志免町、宇美町、それから宗像市、小郡市が導入するに当たって、どのぐらいの期間をされたのかというようなことも含めて、ちょっと先進地の導入スケジュールがどうされたのかというの、検討されていると思いますが、どのように考えられるのかお伺いします。

○委員長（上村和男君） 中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君） 当然先進地の事例等も研究をして、今回このような計画

をまとめさせていただいているところでございます。確かにデマンドに単純に置き換えるということだけであればそれほど時間はかからないのかもしれませんが、私どもが今懸念をしておりますのが、やはり筑紫野市内、まだ西鉄の営業路線、赤字補填等のバスが非常に多く走っている状況でございます。その中で、特に朝方になりますけれども、AI オンデマンド交通で運行している普通自動車型の車両では賄い切れないような通勤需要が非常に多い時間帯等もございますので、AI オンデマンドに委ねる部分と、やはり大型のバスによる大量輸送が担うべき部分、そういうすみ分け等をしっかり行いまして、市民の皆さんの利便性が極力低下をしないような形で、今後の公共交通を形成してまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○委員長（上村和男君） ほかありませんか。

なければ私から言います。

69ページの一番上のところの、高齢者や障がい者を対象とした地域公共交通の乗り方周知啓発というのは、これはどういう意味があるのでしょうか。誰が誰を啓発するのかね、教えてください。

中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君） この高齢者や障がい者を対象とした地域公共交通の乗り方の周知啓発でございますけれども、こちらにつきましては、今回この公共交通計画を策定するに当たりましてワークショップを開催し、地域の皆さんの御意見を伺う機会を設けさせていただいたところでございます。このワークショップの中で、市民の皆さん方になぜ公共交通を利用されないのかという御意見を伺ったところ、そもそも日頃から公共交通に乗らないので乗り方が分からないんだという御意見を非常に多くいただいたところでございます。そのために、どなたでも、ふだんはあまり利用されないような皆さんでも御乗車をいただくことができるように、公共交通の乗り方、利用方法等について周知啓発を図ってまいりべきではないかと考え、この施策を設けさせていただいたものでございます。

○委員長（上村和男君） 乗り方を勉強しろと言ってるの、これ。私が聞いているのはね……。これは分かりましたよ、何で利用しなかったかね。利用しにくかったり、それが分からないというのは高齢者や障がい者の責任ですか。あなたが言っているのは違うよ、ずっと。この説明でもおかしいけどね。今でもおかしいんですよ。合理的配慮とか何とか覚えているでしょう。誰が誰にきちっとしなきゃいけないのか。計画つくる側がこんなこと

言いよるんなら、公共交通は何のためにちゃんと議論するんですかって、始まる前にある新人議員に聞いたら、市民のためでしょうと言われたんで、そうなっているかなというふうに思いながら見ていると、これは勉強することを障がい者や高齢者に求めることになっているんですかと聞いているんですよ。

中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君） 申し訳ございません。説明が不足をしておりました。決して御自分で全てをやってくださいという趣旨のものではなく、やはり皆様の御意見を伺いますとバスに乗ったときのお金の払い方がそもそも分からないんだ、何を見たらいいのか分からないんだというような御意見を非常に多くいただきましたので、そういったものを市のほうから具体的かつ分かりやすい広報資料などを展開いたしましてですね……。

○委員長（上村和男君） だんだん深みに入ろうが。あなたの問題の立て方が逆になっているんですよ。乗りにくい、分かりにくいと言ったら、分かりやすいように、こっち側が改善をしていこうと。そういうために御意見をいただいて、ちゃんと当事者の話を聞く機会にしたいというぐらいにしとけばいいのに。ちゃんと勉強してもらって払い方を身につけてもらえますという言い方なんですよ、これ。いいですか。障がい者とか高齢者とかいいう人に配慮した話じゃないんですよ。乗りたければちゃんと乗り方を勉強しろという話なんです、ここに書いてあるのは。だから少し私は声が荒くなっているんです。高齢者の人や障がい者の人がこれを知ったときに、私たちが努力しなきゃいけないんでしょうか、勉強しなきゃいけないんでしょうかってなったときにね、あなた知っているでしょう、どういう条例があるとかね。そしたら、ぬけぬけと……。すいませんね、ぬけぬけとは言っていないんだけど、こういうふうに淡々と説明されると、私が誤解したんじゃないかというね。聞いてみると、また繰り返すから。これは確信しているんだなと思うので、ちゃんとした答弁をしてください、これはね。

ここは少し、この考え方の基礎にはこういうふうにありますとか、アンケートを取った結果とか、聞いた結果がこうですから障がい者や高齢者に啓発します、じゃないんですよ。運行している人たち、携わる人たちに啓発をして、乗りやすいような状況をどうやってつくるかが必要ですというふうに、逆にしないといけないんですよ、ここは。分かりますね、言っていることはね。

あんまり駄目よと言ってしまうと身も蓋もなくなるし、今日議論したので、少し今後の課題にして引き取ってくれるといいなと言いよるわけです。引き取ってくれないと、それ

はもう、これはつまらんと行って全部否決するしかないとばい。分かりますか。あなたが提起した話は、こんな計画が認められるかという。これ認めたら、人権尊重のまちづくりだとか障害者支援法とか差別解消法とかいうのに反する中身がここに書いてあるんですよ。だから言っているんですよ。

だから、ちょっと、10分ぐらい休憩しますから、きちっと答弁してください。

よろしいですか、皆さん。10分ぐらい休憩してから答えてもらっていいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（上村和男君） 休憩します。52分から始めます。皆さんも質疑は用意しておいてください。

休憩 午後1時42分

再開 午後1時52分

○委員長（上村和男君） 休憩前に引き続き会議を再開いたします。

中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君） ただいまの御指摘についてでございますが、こちらの高齢者や障がい者を対象とした地域公共交通の乗り方の周知啓発につきましては、今回この公共交通計画を策定するに当たりましてワークショップを開催いたしましたところ、やはりバスの乗り方が分からないという御意見を非常に多くの方からいただいたところでございます。そのため、まずはそのような御意見を市民の皆様から多くいただいたということと関係する公共交通事業者にしっかりと展開し、改善すべきは改善をした上で、その内容について周知啓発を行ってまいりたいと考えているものでございます。

以上でございます。

○委員長（上村和男君） 高齢者とか障がい者がちゃんと乗り方を勉強しなさいということじゃなくて、そういう声があるので、事業者とか運行している当事者にちゃんとしてくださいねということですか、これは。

中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君） 上村委員長がおっしゃいますとおり、内容が難しい、分からないという方が多くいらっしゃるという状況でございますので、まずは事業者側で可能な限り分かりやすく、御理解をいただけるような工夫を凝らした上で、その内容について

て市民の皆さんに知っていただけるように周知啓発を行ってまいりたいというものでございます。

○委員長（上村和男君） そういう説明でございますので、よろしいですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（上村和男君） ぜひそういうふうに頑張ってくださいと思います。

八尋委員。

○委員（八尋一男君） 何か私に落としどころと言われましたので。

私もワークショップに参加して、確かに乗り方が分からない、使い方が分からない。それは私どもがあちこちに行くと、入るときにお金を入れてくださいとか、ICカードをつけてくださいというのもあるんですけど、例えば身障者が乗ろうと思ってもリフトがないから乗れないとかですね。それとか京都のバスでいえば、ニーリングといって車高が自動的に下がるようなところとかね。そういうところが、やっぱり車として配慮されているなということですし、それから、身障者がバス停に行こうと思うても、よう行き方が分からんという形やから、今回のようなAIを使ったオンデマンドを導入しようという形は、それで対策はなるだろうなど。しかし、もうそれ以上のことができないとなれば、福祉タクシーを使ってもらおうということもあるでしょうけど。

要はソフト面もあるでしょうけど、ハード面の改良もやっぱりすることによって、身障者が乗りやすくなるんじゃないかというようなことも配慮せないかんんじゃないかなということ、上村委員長は思っているかどうか知りませんが、私はそう思います。

○委員長（上村和男君） ソフトもハードもそうです。ソフトがないとハードは出来上がりませんので。少し気になったので申し上げただけですから。所管課の課長として心して進めていただければよいので。ぜひ市民にとって、いろんな市民がおいでになるので、そういう人たちにとって使い勝手のよい、市民のための公共交通をつくり上げる、その先頭に立っていただければと思います。

以上で質疑を打ち切りますが、何かありますか。

赤司委員。

○委員（赤司祥一君） 60ページ、61ページについて、ちょっと2点御質問をさせていただきます。

数値目標及び目標値について。1点目が、この60ページの1番の路線バス1便の運行当たりの利用者数というのが、現況1便当たり8.89人、これが5年後の令和10年の目標で

9.54人ということは、5年間で1人も増えてないというような目標になっていると思います。これ、81ページの評価時期と評価方法を見ると、この1番に関しては毎年度評価をしていくということであれば、5年間なので、変な話、約0.1人ずつ増えていけば目標達成みたいなことかなと思います。0.1人ずつでいいのかもしれないですけど、なかなかちょっと数値が少ないのかなと。かつ、この9.54人というのを達成すれば、要は今抱えているいろんな問題が解消するのかなという点をお聞かせ願いたいのが一つ。

2点目は、右側の61ページの8番、情報提供の改善やM a a Sに関わる事業の件数が現状ゼロというのが、5年後には5件以上ということになっていると思うんですけども、こちらに関しては81ページの評価時期でいうと、中間と最終年度ということで2回の評価という形かと思うんですが、今1件もない中で、この情報提供の改善とM a a Sに関わる事業というのは具体的に5件以上と目標がある中で、1件1件の具体的な内容は。どのようなものを5件以上やろうとされているのかというところがあればお聞かせください。

○委員長（上村和男君） 中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君） まず1点目でございます。路線バスの1便当たりの利用者数でございますが、目標値9.54人、これが少し低いのではないかと御指摘かと思いますが、こちらにつきましてはあくまでも1便当たりでございますので、例えば1便1人乗客が増えるとなりますと、コミュニティバスでは1日に9人、年間を通して見ますと数千単位で乗客が増加をするということになりますので、確かに数字そのものは少し小さな数字かと思いますが、年間の各路線という視点で見ますと、それほど小さな数字ではないのではないかとこのように執行部として捉えているところでございます。

次に、情報提供など改善やM a a Sに関わる事業の件数、現状がゼロ件でございますけれども、これを5件までどのような形で伸ばしていくのかというところでございます。この情報提供、そしてM a a Sにつきましては今、官民間問わず様々な分野で公共交通の利便性を向上するもの、また公共交通と他分野、特に観光分野等でございますけれども、相互の連携を図ることで相乗効果を発揮しようとするもの、様々な今アプリ等が開発をされております。そういうアプリ等をまずは導入して、観光分野、そして市内の飲食店さん等になるかと思いますが、商工業と連携した公共交通の在り方、こういったものに取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

特に観光などが絡んでまいりますと、市単独でも当然必要でございますが、福岡県そして近隣自治体との連携等も必要になってまいりますので、しっかりと関係団体と協議をし

て、令和10年度に掲げております目標の5件が達成できるように様々取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○委員長（上村和男君） 春口委員はもういいのね。

西村委員。最後の締めを。

○委員（西村和子君） 64ページの、さっきもちょっと触れたんですけど、カミーリヤバスも総合的な見直しのところですけど、これは今、福祉バスなので、ほかのバスとは法律がちょっと違うというところで見直しは物すごく大変だろうと思うんですけど、現時点でどういう課題があるかというのを簡単でいいので教えていただきたいと思うんです。

これだけ徹底的な見直しをしていただくということは、市民の期待に……。私も「お金払ってもいいから、あれもっと乗りやすくして」と本当にいっぱい聞いていたので、ありがたいことだと思うんですけど、どういう努力をしてこれに到達しようとしているのか。やっぱりこういう見直しが進んでいることを市民の方は御存じなので、少し理解しておきたいと思うのでお聞かせいただきたいのが1点。

さっきの高齢者や障がい者をつて、ちょっと蒸し返すようで悪いんですけど、これって高齢者や障がい者に限定しなきゃいけないのかなとちょっと思うんですよね。私も違うところに行ったら、前乗りだの後ろ乗りだのつて、ちょっと乗ろうとするときに戸惑ったりすることがありますので、そのときやっぱりここは後ろ乗りですとか、バス停の標識なんか書いてあると助かるなとか思うことがあるので、障がい者や高齢者つて、何ていうのかな、あまりいい意味でなく特別扱いされているような気がするの、限定する必要はないんじゃないかなというふうに思いました。

子どもさんも、今の子どもさんはICカードを使うから、バスにお金を払っているということを知らないお子さんがいるということを聞いています。それはちょっと直接関係ないかも分からないけど、やっぱり子どもさんにも理解してもらう必要があると思うので、という趣旨で質問します。

以上です。

○委員長（上村和男君） 中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君） まず、カミーリヤバスの見直しに関してでございます。西村委員もおっしゃいましたとおり、カミーリヤバスにつきましては現在、道路運送法等の法令に基づく形態での運行を行っておりませんので、西村委員も御懸念されております

とおり、やはりこれを見直すとなりますと、どの経路をどのような形で通るのかという、もう一からの検討が必要になるものと考えております。ただ、そういったものについても市民の利便性向上のためには検討すべきではないかと執行部としては捉えております。

また、課題といたしましては、やはりカミーリヤバスはカミーリヤを利用される方が非常に多く御利用いただいておりますので、既存のカミーリヤバスを福祉バスとして利用してカミーリヤに向かわれている皆さんに御理解をいただけるような丁寧な説明というものも検討の中ではしっかりと行っていく必要があると考えているところでございます。

また、2点目でございます。様々、地域公共交通の乗り方等の周知広報等につきましては、全ての方を対象として取り組むべきではないかという御意見かと思えます。こちらの計画の案の68ページでございますけれども、効果的な情報発信の推進という施策を掲げておりまして、その施策の概要に記載をさせていただいておりますとおり、子育て世代や高齢者、障がいのある方などはもちろんでございますが、観光客など、ふだんは筑紫野市内にいらっしゃらない方、どなたであっても対象に、分かりやすくきめ細かな情報がすぐに御理解いただけるような情報発信を行っていくということがこの政策の趣旨でございますので、誰かに特化してという形ではなく、全ての皆さんに今以上に情報が伝わるような取組を進めてまいりたいという、この施策の総合的な考え方でございます。

○委員長（上村和男君） 辻本委員。じゃあ最後です。

○委員（辻本美恵子君） もういいかなと思ったんですけど。65ページに、バス停の適切な維持管理というのがあるんですね。これは前からよく言われていて、バス停のベンチを修理してもらいたいとか、屋根つきのが欲しいとかいろいろ意見があって、簡単にはできないんだよということが言われている中で、さらっとここにバス停の待合所の補修とか、傷んだベンチとか、適切なバス停の維持管理により利用しやすい環境づくりを目指しますと書いてあるけれども、実はこれほどが担当するのかということを書いていることだけで思ったんですよ。

でも、後ろのほうに、実は観光のこととか、結局この筑紫野市内における公共交通を運行するに当たって様々関連する課があるけれども、その関連している課とどういうふうな形で住民が、あるいは観光客がとか、高齢者がとか障がい者がとか、小学生がとか、いろんなところと様々関わりがあるのに、それを全部ひっくるめた形でどういうふうにしていくかということがどこにも書いてない。実際これだけの計画を誰がどんなふうに行うのかというのが書いてないような気がするんで。

例えば65ページの、このバス停の適切な維持管理についてだけでも説明いただけたら、じゃあ観光のところはどうあるのかとか、小学生に対してはどうなのか、高齢者に対してどうなのか、障がいを持っている人についてはどうなのかとか、少しずつ関連していく組織というか、グループが分かるのかなと思っているんですけど、いかがですか。

○委員長（上村和男君） 中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君） まず、今御意見を賜りましたバス停の適切な維持管理につきましては、辻本委員もおっしゃいますとおり、新設についてはやはり様々な道路関係法令等の制約がございまして非常にハードルが高うございますけれども、市として管理できるバス停・待合所等について、しっかりと維持管理を行ってまいりたいという趣旨の施策でございます。

当然、公共交通を所管しております企画政策課が担う部分もございまして、中には市道沿いに設置をしておりますようなバス停などもございますので、そういったものについては当然本市の維持管理課と十分協議し、連携をしながら対応するという事になってまいります。また、そのような形で関係機関、関係部署との連携の下で進めていくというものでございます。

具体的な推進体制については、少し簡略化して記載をさせていただいておりますが、79ページに計画の推進体制というものを掲げさせていただいているところでございます。当然この中で筑紫野市地域公共交通会議、こちらには関係行政機関や地域の交通事業者の皆さんに御参画をいただいているところでございますが、公共交通会議の中で大きな方向性を示した後に、右側に記載をしております事業実施に当たり連携というところで、庁内の関係部署とも当然、観光であれば商工観光課、福祉に関するものであれば生活福祉課や高齢者支援課というような関係部署と連携を図りながら進めていくとともに、下側につきましては周辺自治体等掲げさせていただいておりますが、筑紫野市と人の移動がございまして福岡市や太宰府市との連携も必要になりますし、場合によっては県道沿いの各種施設の整備等で県に御協力をいただくという場面も出てこようかと思っておりますので、必要に応じて公共交通会議で方針を決めながら、庁内の関係部署、そして近隣自治体、関係の機関と連携をして各施策を進めてまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○委員長（上村和男君） 辻本委員。

○委員（辻本美恵子君） 地域公共交通会議がしょっちゅう開かれる会議だというふうに

イメージできてないので。ただ、日々運行されている市内の交通に関して、様々意見が出てくるもの、毎日毎日改善しないといけない、対応しないといけないようなことがあるのに、じゃあ企画の中で地域交通担当みたいな人がいて、この問題に関しては全てそちらの窓口に行けば……。

今、対処していきますと言われたのが、じゃあ誰かが担っている部分が、きちんと日常的に出入り作業として公共交通について担当する人がいて、その人に苦情やら何かが意見が入れば、連絡調整しながら各担当とやっていきますというふうに、すぐに対応できるような体制を組まなければならないほど、これからの公共交通というのは、まちづくりの中で大事なことなんじゃないかな。

あるいは、さっき言ったベンチでも、バスを利用する人だけが使うわけじゃなくて、まちを歩いている人、高齢者の方とか小さい子どもさんを連れの方が歩いていて、ちょっと一休みするときにもベンチを使うということもあるわけですよ。だから簡単に、何か連絡調整します、交通会議で大きなこと、話し合っただけでやりますということではなくて、きちんと毎日関わるような部署なりが必要なんじゃないかなと思うけれども。

例えば、よくある組織図みたいなもの、連携してこういうふうにやりますとかいう図もない中で、毎日毎日のシステムとしての維持管理をどうするのかというのがちょっと見えないなと思ったんです。どうですか。

終わります。

○委員長（上村和男君）　じゃあ、いいですか。何か言うなら、ちゃんと答えてくださいね。ちゃんと御意見として、課題としていただいておりますぐらいにとどめておかないと、それ以上言うと今日は終わらないよ。

中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君）　今、辻本委員から、今後公共交通施策を推進するに当たっての体制の在り方等についての貴重な御意見をいただきましたので、しっかりと承りまして、公共交通をよりよいものとするように、執行部内でしっかりと検討させていただきたいと考えております。

以上でございます。

○委員長（上村和男君）　じゃあ、これで質疑を打ち切ります。

ぜひ、途中でも申し上げましたが、市民の期待に応えられる公共交通網の整備のために全力を挙げていただくよう要請して、議題は次に移ります。

20分まで休んで次をやります。いいですか。25分まで休みます。すぐ終わりますよ、もう次はね。休憩します。よか、休まんでいいね。（「はい、そのまま」と呼ぶ者あり）そのまま行きます。

次のところに移りますので、生活交通対策事業などのコミュニティバス等運行事業、資料要求事業の事項の説明のところをお願いします。これは予算絡みのところですから。

中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君） それでは、生活交通対策事業バス運行委託料運行補助金の内容、財源内訳及び今後の対策について御説明を申し上げます。

まず、事業の予算額でございますが、5,428万7,000円となっているところでございます。

次に、財源でございますが、県費として274万8,000円、その他財源として55万6,000円、一般財源を5,098万3,000円と見込んでいるところでございます。歳出のうち、委託料、補助金に係るものにつきましては、ちくしのバス運行委託料として1,403万7,000円、上西山線運行補助金として2,825万3,000円。筑紫野線運行補助金として1,036万6,000円を計上しているものでございます。

次に、事業の目的でございます。市民の生活交通手段を確保することにより、市民生活の利便性の向上を図るものとなっております。

事業の内容でございますが、まず、ちくしのバス運行委託料につきましては、平成15年に乗合バス事業者より廃止申出のあった二日市線の一部、具体的には平等寺～山口間でございますが、こちらを「ちくしのバス」として運行委託をするというものでございます。

次に、上西山線運行補助金、筑紫野線運行補助金でございますが、市内の赤字運行路線である上西山線、具体的には山家地区そして湯町循環線、そして筑紫野線の運行赤字を補填する補助金を交付し、バス路線の維持存続を図るというものでございます。

次に、運行委託料運行補助金の内訳でございますが、こちらについては冒頭の事業予算額に記載のとおりでございます。

次に、運行委託料、運行補助金の財源内訳でございます。ちくしのバス運行委託料については、市単独費となっております。また、上西山線そして筑紫野線の運行補助金につきましては、市費及び県費として福岡県生活交通確保対策補助金の充当を見込んでいるところでございます。

今後の対策でございますが、先ほど御審議をいただきました新たに策定する地域公共交

通計画に基づき、公共交通に係る地域の実情を踏まえながら、国、県及び交通事業者との協議等を行うことによって、持続可能性や利便性の向上に向けた検討を行ってまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○委員長（上村和男君） これはこれで終わりますか。もう一丁やっちゃいますか、これね。（「事業ごとに行ったら」と呼ぶ者あり）やったほうがいい、はい。

じゃあ、今説明がありました、この分での質疑を行います。

山本委員。

○委員（山本加奈子君） 予算書の75ページに負担金というのがあって、M a a S 検討会議負担金が76万円あるんですけども、これはどこが主催で、どのような内容で、76万円というのがどんな算出で出ているのかお尋ねします。

○委員長（上村和男君） 中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君） 予算書75ページに記載のM a a S 検討会議負担金でございますが、こちらにつきましては、先ほど地域公共交通計画の説明の中でも触れさせていただきました県及び関係自治体と協働して取り組むM a a S、これを検討する会議の負担金でございます。この会議の中で、M a a S を実用化することができるとなると、この負担金を基にシステムの導入作業などを進めてまいりたいという趣旨のものでございます。

以上でございます。

○委員長（上村和男君） 山本委員、いいですね。

○委員（山本加奈子君） はい。

○委員長（上村和男君） 佐々木委員。

○委員（佐々木忠孝君） すいません。事業費の財源ですけども、その他55万6,000円というのがあるんですが、具体的にどんなものですか。

○委員長（上村和男君） いいですか。答えられそうですか。中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君） こちら、その他の55万円余の収入でございますけれども、こちらは筑紫野市が用地を借り入れ、西鉄のバスの折り返し拠点として貸出しをしている土地の賃借料でございます。

○委員長（上村和男君） ほかありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（上村和男君） 次に、コミュニティバス等運行事業委託料の内容についての説明をお願いいたします。

中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君） それでは、コミュニティバス等運行事業委託料の内容について御説明を申し上げます。

事業の予算額といたしましては、5,687万2,000円となっているところでございます。財源として国費1,875万9,000円、県費70万円、一般財源として3,741万3,000円を見込んでいます。

歳出予算のうち委託料といたしまして、まず、コミュニティバス運行委託料として1,649万6,000円、次に、御笠自治会バスの運行業務委託料として1,112万3,000円、そして、A I オンデマンドバス実証運行業務委託料として2,814万円を計上しているところでございます。

事業の目的でございますが、交通空白地域の解消、生活交通の確保を行うという事業でございます。

続きまして、事業の内容でございます。まず、コミュニティバス運行業務委託料につきましては、市民ニーズが高い駅・医療機関・商業施設を結ぶコミュニティバス路線を運行するというものでございます。

次に、御笠自治会バス運行業務委託料でございますが、地域コミュニティと連携した交通利便性向上の取組の一つとして、御笠地域において自治会バスを運行するというものでございます。

次に、A I オンデマンドバス実証運行業務委託料でございます。地域の特性に応じた交通課題に対応するため、新たな公共交通サービス導入に係る実証実験を行いたいというものでございます。具体的には、利用者の予約に対してA I による最適な運行ルート、配車を行うサービスを想定しておりまして、委託料の内訳としては、システムの構築費、機器・車両導入費、端末の通信費などを見込んでいます。

令和6年度の歳出予算でございますが、まず10節といたしまして、印刷製本費、コミュニティバス等の時刻表の印刷製本費41万6,000円を計上しております。また、修繕料でございますが、バス停等の修繕料4万4,000円を計上しているところでございます。

次に、12節運行管理委託料でございますが、合計が5,575万9,000円となっております。コミュニティバス、御笠自治会バス、そしてA I オンデマンドバス実証運行業務の委

託料を計上しているところでございます。

次に、13節その他使用料でございますが、こちらにつきましては54万3,000円を計上しております。内容といたしましては、コミュニティバスで使用しております朝倉街道バスセンターの使用料を負担しているというものでございます。

次に、14節工事費でございますが、こちらは11万円を計上しております、バス停の埋込工事を予定しているものでございます。合計で5,687万2,000円の予算を計上しているところでございます。

以上でございます。

○委員長（上村和男君） 説明は終わりました。質疑のある方は挙手を願います。

田中委員。

○委員（田中 允君） これの収入というのはどこでいただくんですかね。委託料は分かりますけど、それに対する収入というのかな。御笠バスは100円ぐらい要るっちゃろう、たしか。

○委員長（上村和男君） 中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君） 運賃収入につきましては、運行に関わる経費から運賃収入を差し引いた額を委託料として支出をするという計算をさせていただいているところでございます。予算上は数字として上がっていないところでございますが、当然運賃収入を見込んだ上でこの委託料を積算しているものでございます。

以上でございます。

○委員長（上村和男君） よろしいですか。

山本委員。

○委員（山本加奈子君） A I オンデマンドバスの実証実験されるのがすごくよかったと思う反面、バス停まで行けない高齢者が今後も増えていく可能性があるのをすごく心配しているんですけど、オンデマンドバスのバス停というのは、今後この委託をする中でどこにするのかというのを決めていくのか。それとも、今あるバス停か。どんなイメージなのがちょっと分からないので教えてください。

○委員長（上村和男君） 中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君） バス停のイメージでございますが、当然具体的な箇所、位置などにつきましては、今後関係事業者等も含めて研究をしていく必要があるものと考えております。

ただ、一般的にはございますが、本委員会冒頭で八尋委員からも御発言ありましたとおり、例えば既にA I デマンドバスを導入しております近隣の町村等では町内に200か所、300か所というような形で、バス停といいますか、A I デマンドが停車する乗降場所を設定しておりますので、単純に今のバス停がデマンドにスライドするという形ではなく、やはり法令上許される範囲内で、より市民の皆さんの身近で御利用いただけるよう拡充をしまいたいと考えているところでございます。

○委員長（上村和男君） ほか、ありますか。

西村委員。

○委員（西村和子君） A I の今の実証実験は、実証実験そのものを開始する時期というのは大体目標があるんですか。

○委員長（上村和男君） 中尾課長。

○企画政策課長（中尾泰明君） 時期でございますが、こちらについては、当然法令上の制約もございますし関係事業者との協議もございますので、明確に何年何月からということ是非常に申し上げにくいところではございますが、この予算といたしましては、令和7年当初、次の年明けをめどに運行実証実験を開始した場合という仮定の下で予算を計上させていただいているところでございます。

以上でございます。

○委員長（上村和男君） いいですか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（上村和男君） では質疑を打ち切ります。

以上で本日の議事は終了いたします。

今日、質疑を繰り返したことは、もう1回予算審査の中で議論することになりますが、なるだけ今日やったことは……。

佐々木委員。

○委員（佐々木忠孝君） 今日は予算委員会やけん、このことはもう質疑はしないという前提でいいんじゃないですか。

○委員長（上村和男君） 思い立ってどうしても言いたいということがあればいいんですけども、今日やったことはなるだけもう繰り返さないでいただくとありがたいと思います。

○委員（佐々木忠孝君） 予算委員会にこれはもうかけたんでしょ。そのために委員会

をしたんじゃないですか。

○委員長（上村和男君） いや、採決をここだけ取るわけにいかないの。全体で取るようになります、これも含む予算審査というふうになりますので。ただ、この今日議題にしたようなことで質疑をしたことはなるだけ外していただいて、どうしてもというのは、討論するときか意見交換のときに言っていただくぐらいにとどめていただくとありがたいと思います。最後は、予算全体としてこれの採決に入りますので。これも議題に含まれているというふうに、次、予算審査の。これ、予算審査に関わるので、実は計画の説明を受けたところなんで。最初にそういうふうに申し上げておいたと思います。

よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（上村和男君） じゃあ、今日の議事は終了いたしました。

これを持ちまして、予算審査常任委員会を散会いたします。お疲れでございました。

閉会 午後 2 時29分