

◆三宅和広議員 3月定例会一般質問、てんどう創生の会3人目、トリを務めます。

座席番号3番の三宅和広です。

通告に従いまして、質問をさせていただきます。

今回は、より利用しやすい公共交通にするための施策についてお伺いします。

小項目として二つあり、一つは、「JR奥羽本線及び仙山線の具体的な利便性向上策」についてお伺いしたいと思います。

また、二つ目として、「路線バスや予約制乗り合いタクシーなどの停留所への椅子の設置」について提案をさせていただき、それに対するお考えをお聞きしたいと思います。

実現するためには10年以上かかると思われるような極めてハードルの高いことや、やろうとすればすぐにも実現できると思われるハードルの低いことについて、公共交通の幅広い範囲にわたって質問をさせていただきたいと思います。よろしくお願いたします。

まず、一つ目の「JR奥羽本線及び仙山線の具体的な利便性向上策」についてお伺いします。

第七次天童市総合計画では、第3章第2節第4項として「公共交通」に関する施策を挙げています。この公共交通に関する基本方針では、生活基盤であるバスと鉄道は、市民の通勤や通学など、日常の移動手段であるほか、本市を訪れる観光客などの移動手段としても重要な都市機能であるため、事業者の協力の上で利便性の向上に努めますとされています。また、この基本方針を実現するための施策の一つとして「鉄道の利便性の向上」を掲げ、「天童南駅が新設された奥羽本線について、運行本数の増加、各路線間の接続の改善などを要望し、さらなる利便性の向上を目指します。仙山線については、仙台市をはじめとする国内の都市との交流促進に結びつくことから、運行本数の増加など、利便性の向上や機能強化を要望します」とされています。

具体的な鉄道の利便性向上策として、私なりに考えてみますと、「奥羽本線と仙山線の乗り継ぎ時間の短縮」、「天童止まりの下り列車の天童以北の駅までの運行延長」、「仙山線の新たなトンネルの掘削や複線化などによるスピードアップと遅延、運休回避対策の実施」などが考えられます。天童市としては、鉄道の利便性向上のために、どのようなことが必要であると考えているのか、その具体的な内容をお聞かせいただきたいと思います。

次に、小項目の二つ目、「バス停留所への椅子の設置」についてお伺いしたいと思います。

本市では、身近な生活交通を充実させるため、路線バスの存続支援や、市営バス、予約制乗り合いタクシーの運行を行っています。交通弱者である多くの高齢者から買い物や通院などの際に利用されており、大切な施策であると認識しております。

さて、路線バスや市営バス、定路線乗り合い型予約制乗り合いタクシーを利用する場合、当然のことですが、停留所まで歩いて行き、そこでバスやタクシーが来るまでの間、待たなければなりません。御高齢の方にとっては、停留所まで歩き、その後、立ったままでバスやタクシーが来るのを待つのは、身体的に大変であろうと思います。具体的な話になりますが、私の自宅の近く、北部公園のところに予約制乗り合いタクシー、ドモスの停留所があり、この停留所を時々使われるおじいさんとおばあさんがいらっしゃいます。おばあさんは足が不自由で、停留所に着くと、停留所の看板のコンクリートのところに腰をおろして休む姿を何度

か拝見しました。看板の足の部分のコンクリートですので、大変窮屈そうでした。先日、お話をする機会がありましたのでお聞きしたところ、「天気がよい日など、かまた荘に行っている」「自宅は500メートルほど離れている」「運転免許証を返納したので、ドモスをよく使う」とのことでした。

予約制乗り合いタクシーには、定路線乗り合い型と区域乗り合い型がありますが、市民の方は、自宅から停留所まで、帰りは停留所から自宅まで、また、停留所から目的地まで歩かなければならない定路線乗り合い型よりも、自宅から目的地に直接行ける区域乗り合い型を希望していると思います。そうしたこともあって、ことしの4月からは区域乗り合い型の区域を拡大しますが、個人的には、市内全域を区域乗り合い型にするのが望ましいと思います。しかし、以前の説明では、タクシー業者やバス事業者などとの関係で、全域を区域乗り合い型に変更することは難しい状況であるとのことでした。また、定路線乗り合い型の利用者から、重い荷物を持って停留所から自宅まで移動するのが大変であるとの声に応えて、平成28年度から実施している高齢者生活交通支援事業がありますが、1年間で300円券が12枚だけでは毎回利用することはできませんし、往路、つまり行くときはやはり歩かなければなりません。

第七次天童市総合計画にも、「市民にとって利用しやすい公共交通の充実を図ります」とあります。運行回数や停留所を増やすなどの運行形態を強化することだけが利用しやすい公共交通の充実ではないと思います。そこで、提案ですが、定路線乗り合い型の使い勝手をよくするために、スペース的に設置が可能な停留所にベンチのような椅子を設置してはどうでしょうか。

先ほど御紹介した足の不自由なおばあさんのような御高齢の方はほかにもいらっしゃると思います。椅子を設置すれば、より利用しやすい公共交通になるのではないのでしょうか。

また、予約制乗り合いタクシーの停留所のほかにも、路線バス、市営バスの停留所にも設置が可能なところがあると思います。そうしたところにも設置してはどうでしょうか。身近な生活交通を充実させることはできると思いますが、山本市長のお考えをお伺いしたいと思います。

以上、1回目の質問といたします。

◎山本信治市長 三宅和広議員の御質問にお答え申し上げます。

初めに、「より利用しやすい公共交通にするために」の「JR奥羽本線及び仙山線の利便性向上策」について申し上げます。

本市では、県や県内市町村などで構成する山形鉄道利用整備強化促進期成同盟会及び宮城県、山形県両県の関係自治体で構成する仙山線整備促進同盟会に加盟し、JR東日本仙台支社などに要望を行っているところであります。その内容は、奥羽本線の天童駅止まりの列車の乱川駅以北への運行延長や、下り列車の夕方における増便、奥羽本線と仙山線の乗り継ぎ時間の短縮、仙山線の一部複線化などによる所要時間短縮や、安定的な運行の確保、仙台空港アクセス線の乗り継ぎ改善などが主なものです。これまでの要望を受けて、JR仙山線においては、遅延・運休対策のため、落ち葉掃き列車が運行されており、また、仙台空港ア

クセス線の運転間隔の見直しも今後行われる予定であります。今後とも、鉄道の利便性向上に向け、関係団体と連携し、継続して要望を行っていきたいと考えております。

次に、「路線バスや予約制乗り合いタクシーなどの停留所への椅子の設置」について申し上げます。

現在、本市を運行する路線バスは、民間の路線バスが7路線、本市と寒河江市を結ぶ市営バスが1路線あります。ほかに、予約制乗り合いタクシーの定路線乗り合い型には、若松乱川線、荒谷干布線、高掬長岡線の3路線があり、停留所で乗降している状況にあります。椅子の設置については、停留所を置いている歩道には、幅員の狭い箇所が多いことや、歩道には工作物を設置すると歩行者や自転車の円滑な通行の妨げになる恐れがあるほか、冬期間の除雪にも支障を来すなど、さまざまな問題があるため、現時点では設置することが難しいと考えております。なお、予約制乗り合いタクシーについては、予約制のメリットを生かし、可能な限り待ち時間の短縮に努めていくとともに、適宜運行経路の見直しと停留所の増設を行い、停留所までの移動の負担軽減に努めてまいりたいと考えておりますので、御理解をお願いいたします。

◆三宅和広議員 御答弁ありがとうございました。

それでは、再質問をさせていただきます。

私が考えているような内容でいろいろ要望されているというようなことで安心したところではございますが、若干私なりに説明をさせていただきたいと思っております。

今回、このJRの問題を取り上げるに当たって、内閣府のまち・ひと・しごと創生本部が27年の4月から運用しております地域経済分析システムというものがあります。通称RESAS(リーサス)というものなんですが、このRESASというシステム、これは産業構造とか人口動態、人の流れなど、そうした行政機関とか民間が持っているいわゆるビッグデータというものを集約して、目に見えるようにするシステムになっております。このRESASに通勤・通学人口というデータがありまして、これは買い物客など非定常的な移動を含まない、全く純粋に通勤・通学をする人のデータになっておりまして、このデータによりますと、天童市から仙台市に流出している人、人数は、1日当たり413人とされておりました。今回、この質問をするに当たって、413人という数は非常に多いなと私なりに感じたところでございました。このデータですが、平成27年に実施されました国勢調査がもとになっております。この国勢調査を詳しく調べてみましたら、通勤・通学413人ということになっておりますけれども、そのうち通勤者が222人、通学者が191人というふうになっておりました。また、平成27年の前の回、平成22年に実施された国勢調査では、天童市から仙台市に通勤・通学している人は、1日当たり344人、通勤者156人、通学者188人というデータでした。また、国勢調査では、従業地、従業地とは、仕事に従事する場所という意味ですが、従業地、または就学地を調査しているほかに、10年ごとにその従業地または就学地へ通勤・通学するために利用している交通手段についても調査しています。最新のデータは平成22年に実施したものです。これによりますと、天童市から県外に通勤・通学している方は453人、そのうち、先ほど紹介しましたが、344人が仙台市に通勤・通学しています。この453人の利用する交通手段ですが、118人が鉄道・電車、121人が自家用車、70人が鉄道・電車と自家用

車で通勤しているという結果でした。118人と70人を合わせまして188人が鉄道・電車を利用しているという結果です。仙台市に通勤・通学する鉄道・電車となると、ほとんど仙山線と考えるのが当たり前なのかなと思います。また、JRのホームページを調べましたところ、山寺駅の2016年の1日の平均乗車人数、これは乗る人だけの人数なんですが、降りる人は含まないで乗る人だけの人数ですが、498人というデータでした。この内訳、定期券で乗車する人が199人、乗車券を購入して乗車する人が298人というデータです。定期券で乗車するという人、これ、買い物客が定期券で乗車するというのではないと思いますので、通勤・通学をしていると考えていいのかなというふうに思ったところです。199人が定期券ですので、多くの方が定期券を使って通勤・通学をされている。もちろん、山寺駅から乗るんです、山形方面に向かう方もいらっしゃるかと思いますけれども、多くは仙台方面に向かう方なのかなというふうに思ったところでございます。

ところで、通勤・通学ですので、仕事、それから授業に始まるまでに職場とか学校に着かなければならないわけなんです、仙台駅には少なくとも8時ごろには着かなければならないのかなと思います。この時間に間に合う仙山線を調べてみますと、羽前千歳6時34分発、仙台着7時54分という電車がございます。この電車に、奥羽本線の始発である天童6時36分の電車に乗ったとしても、この電車には乗れないんです。ですので、天童から仙山線を使って仙台に通勤・通学する場合には、山寺駅とか羽前千歳駅に行かなければならないという状況でした。実際に私の知り合いの方で、片道20分ほどかけて、毎日お子さんを山寺駅まで送ったという方がいらっしゃいました。また、山寺駅周辺の駐車場なんです、駅周辺だけで200台以上の駐車場があるようです。先日、山寺駅まで行きまして、ちょっと駐車場の状況を見てきたところ、平日の3時ごろだったんですが、100台ぐらいの駐車台数がありました。ざっと計算した見た感じなんです、100台ほどありました。この時期、3月という時期、平日の3時ですので、観光客はまばらでした。また、車で来られた方の駐車場となると、駅周辺の駐車場ではなくて立石寺の近くのほうの駐車場がありますので、そちらに止めるのかなというふうに思いました。この100台多くが通勤・通学の方ではないのかなと思ったところでございます。

このように、仙台に通勤・通学するために山寺駅まで行かなければならないという方が結構いらっしゃるのかなと思います。毎日大変だろうなというふうに思います。天童駅から乗車して羽前千歳6時34分発の仙山線の2番列車に乗り継ぐことができる列車があれば、奥羽本線のほうにそういった列車があれば、利便性は増すのではないのかなと思っております。

先ほど、天童市から仙台市に通勤・通学している人数は、1日当たり413人と申し上げましたが、東根市からも村山市からも通勤で仙台市に通っている方がいらっしゃいます。東根市からは284人、村山市からは104人の方です。3市合計すると801人の数になります。東根市、村山市の方は山交バスの48ライナーというバスがありますので、こちら1便か2便ほど間に合うようなバスがあるようでございますけれども、48号線は、仙台西道路、そのラッシュが極めてひどいということで、時間どおりに行けないようなこともあるという、仙山線、愛子仙台間で大分利用者が増えているというのは、そういった交通事情もあるというように言われています。ですので、もし羽前千歳6時34分発の仙山線の2番列

車に乗り継げるような奥羽線の列車があれば、この3市の利用も見込まれるのではないかなど、結構あるのではないかなど思っているところです。JRに要望されているということでございますけれども、JRさんは、多分利用者がどれだけいるのかなどというようなことを大分気にされるのかなどという気がしますので、JRに要望されるときには、そうしたデータなんかも紹介していただきまして、大変不便な状況にあるんだということをぜひお伝えいただきまして、説得をしていただきたいなと思ったところでございます。

以上なことでございますが、市長のお考え、お伺いできればと思います。

よろしく願います。

◎山本信治市長 今、いろんな数字も含めて御提言をいただきました。この仙山線につきまして、仙山線の整備促進期成同盟会というんですか、これを通して自治体の連合で要望しているところでありますので、今のような課題も含めて、今、東根とか村山のバスを利用する方もいらっしゃると思うんですけれども、鉄道の方もいらっしゃると思いますけれども、さまざまな数字も今出していただきましたので、そういうものを整理して、会のほうに諮りながら、やはり私単独でやってもなかなか事業効果が出ませんので、協議会の中で検討させていただいて要望していくというのが本筋だろうと思いますので、そういう形で取り組んでいきたいと思っております。

◆三宅和広議員 ぜひ、同盟会として、そういったことでお願いしていただければいいのかなと思います。

それで、仙山線整備促進同盟会ということでお話がありました。このメンバー、たしか、山形県、宮城県、仙台市、それから東南村山の3市2町というふうにお伺いしております。先ほど、東根市、村山市、そういった方も仙山線を使えば利便性が向上するのではないかなどという話をいたしました。もし可能であれば、この同盟会に東根市とか村山市の方からも参加していただけるようなことを考えていただければいいのかなと思いますが、その辺のところいかがでしょうか。

◎武田淳総務部長 お答え申し上げます。

仙山線のほうは、関係市町ということでそういった形で議員のおっしゃられた構成メンバーになっております。ただ、もう一つのほうの山形県鉄道利用整備促進期成同盟会がありまして、こちらのほうには東根市さんも村山市さんも入っております。こちらのほうでも仙山線の関係の要望をしておりますので、むしろそちらのほうでもっと広域的に対応させていただければと思っているところであります。

◆三宅和広議員 それであれば大丈夫です。ありがとうございます。

次に、仙山線の利便性向上ということで、羽前千歳でスムーズに乗り換えができるようにできないかというお話をさせていただきたいと思っております。

現在、天童から仙台に向かう場合の乗り継ぎを含めた所要時間というものが、上りで1時間56分、下りで1時間48分という時間になっておるようです。これは乗り継ぎを含めた

時間になっておりまして、乗り継ぎの時間の平均というのを出してみました。上りで 28 分、下りで 22 分という、この仙山線で最も短い所要時間なのが、1 時間 25 分という列車があります。これ、短い理由は、乗り継ぎ時間がゼロ分なんです。この 28 分という待ち時間ってすごく長いのかなという気がしています。天童から行って、山形まで行って山形で乗り換えればそういった時間はないのかもしれませんが、たしか運賃の計算方法からすると、羽前千歳で乗り換えないとまずいはずなんです。山形まで行ってはいけないはずなので、払えばいいんでしょうけれども、そうしたときに、やはり羽前千歳での乗り継ぎ時間というものがもったいないなという気がするんです。20 分もあるようでは、せめて 3 分とかそのくらいの時間であれば、もっと短時間に仙台まで行けるのかなと思いますが、その辺はいかがでしょうか。

◎武田淳総務部長 お答え申し上げます。

議員おっしゃるとおり、乗り継ぎの時間が今非常に不便だという実態であります。特に、長いものと、接続時間が 40 分以上のものが上りの場合 3 件、それから下りの場合は、これも 3 件ほどありまして、実態的に非常にご不便をおかけしている実態となっているところであります。これにつきましては、同盟会のほうを通じまして、接続ダイヤの改善につきまして、現在要望させていただいているところであります。

◆三宅和広議員 時間のほうもおつかみですので、その辺のところを強く JR のほうに要望していただければいいかなと思います。

それからもう一つ、天童電という言葉があるんですけども、これは山形 19 時 55 分発、天童 20 時 20 分着の天童止まりの下り列車、これを通称天童電と言われているようです。天童で止まるので天童電ということなんですけど、先ほど、乱川駅以北の運行というお話がありました、その電車でございます。私も前に電車通勤していましたので、大変不便だなというふうに感じておったところでもございました。天童駅まで来る人はいいんですけども、それより北の駅を使う人にとっては、部活とか残業とかで遅くなったときに、前の 18 時 58 分の電車に乗りおくれてしまうと、その電車、19 時 55 分に乘って天童駅に迎えに来てもらうか、または 20 時 21 分という、待って来るしかなくなってしまいますので、大変不便だなというふうに感じたところでもございました。

話は変わりますが、同じ奥羽本線の列車で、1.5 番という列車があります。これはわかりではないかなと思いますけれども、天童 7 時 11 分発の山形行きの列車です。これ、かつては天童始発の列車だったんですが、今は村山始発になっています。これ、1.5 番というのは、1 番と 2 番の間の 1.5 番というふうな名称をつけられたんですが、何で村山発になったかという、たしか要望をさせていただいて実現したのかなというところでもございます。この天童電も、ぜひ要望活動を強くさせていただいて、天童電でなくなるように、ぜひお願いしたいなというところでもございます。

それからもう一つ、この項目の最後になりますが、仙山線のスピードアップということで、スピードアップと利便性の向上策ということで、ここからは実現するにはハードルが高いのかなと思われることになってしまいますけれども、スピードアップと利便性向上策ということで、次

の3点を提案させていただきたいなと思っております。これは先ほどもお話、答弁の中でありましたが、複線化でございます。先ほどは一部複線化というお話があったかと思えますけれども、一部といわず、全線複線にさせていただいたほうがいいのかないかなという気がします。仙台のほうでは、仙台と北仙台間の高架複線化構想なんていうのがありますので、そういったこととあわせて、全線複線化ということで考えていただいたほうがいいのかないかなという気がします。

それから、複線化すると、仙山トンネルというトンネルがありますけれども、そこを掘るのか掘らないのかなんていうところがあるわけなんですけど、今ですと1時間に1本くらいの本数ですので、多分掘らなくても1本のトンネルで何とかやりくりできるのかもしれないけれども、これが本数が増えてくると、もう一本掘らなければならないのかなというところがあるかと思えますので、その辺のところはちょっと検討は必要なんですけど、できればこれもトンネルを掘っていただいているのがいいのかないかなという気がしました。

それからもう一つ、二つ目の提案ですが、線路の幅でございます。奥羽本線のほうは標準軌ということで143.5センチメートルの幅になっております。仙山線は狭軌ということで106.7センチの幅の狭い在来線の線路幅になっておりますけれども、複線化にあわせて、奥羽本線と同じ標準軌、幅の広いものにしていただければいいのかないかなという気がします。そうすることによって、スピードアップとか、そういった安全性とか、そういったものの向上にもつながるのかなという気がしておったところでございます。

その上で、線路幅を奥羽本線と同じ標準軌にした上で、これは私の夢でもあるんですが、南出羽を南下しまして、羽前千歳に入るわけなんですけど、その羽前千歳に入る手前から仙山線のほうに直接つなぐような新しい線路を敷設して、天童方面から直接仙山線に乗り入れられるようなことはできないのかなと、そうすることによって、天童方面からの利便性が大変向上するのではないかなという気がしています。仮に、私的には「仙山新線」と呼びたいなと思っておるんですが、そういったことを実現すれば、スピードアップとか利便性の向上とかにつながるのかなという気がします。

かつて、仙山線に仙台山形ノンストップ特別快速というのがありました。これは1990年から1998年まで走っていた電車のようなんですが、仙台山形間を51分で結んだそうです。途中止まらないので、時間短縮できたんだろうとは思いますが、先ほど申し上げたこういったことを実現すれば、複線化とか、標準軌にするとか、仙山新線をつくるとか、そういったことをすれば天童からでも60分以内で仙台に行けるようなことができるのかなという気がします。この辺のところをぜひ同盟会のほうでも、こういった考えもあるのではないかとということをお話ししていただければと思うんですが、その辺のところはいかがでしょうか。

◎武田淳総務部長 お答え申し上げます。

大変貴重な御提言をいただきました。さまざまな課題がございますので、中期的なもの、それから長期的なもの、そういったものに区分けをしまして、事務レベルで少し話題として御提供させていただければと思っております。

なお、要望につきましては、やはり実現の可能性のあるものについて今後とも要望してまいりたいと思っております。

◆三宅和広議員 ありがとうございます。

天童から仙台まで 60 分以内で行けるようなことになって、しかも1時間に2、3本走るようなことであれば、利便性が大変増すのかなと思っております。利便性が増せば、利用者が逆に増えていくのかなという、利用者がないから利便性を増す必要がないのではなくて、利便性が増せば利用者が増えていくようなことになるのかなと思っております。芸工大に仙台から多くの学生さんがいらっやっています。通っています。これはバスの便がいいからなのかなと思っております。そういった利便性を上げれば、こういった利用者が増えるというそういったものなのかなという気がしますので、ぜひその辺のところをしていただければいいのかなと思っております。

交流人口を増やすとか、観光客を呼び込むとかなるでしょうし、通勤が便利になれば、仙台のベッドタウンとまではいかないんですが、大分山形に残って仙台に働くというような方も増えていくのかなという気がしますので、人口減少の歯止めにもなるのかなと思っております。こうしたいろいろな効果がありますので、ぜひ前向きに御検討いただくようお願いしまして、一つ目の質問を終わらせていただきたいと思います。

次に、小項目二つ目のバス停への椅子の設置についての質問をさせていただきたいと思います。

先ほど、ドモスのバス停については狭いとか、歩道に置かれていると歩行者の利用の妨げになるとか、冬季の除雪に支障を来すとかというようなお話がありましたが、道路法の32条だったかに、道路管理者が許可を受ければ置くことができるなんていうのがあって、県のほうでもそういった置くことの基準を定めているようなんですが、天童市としてそういった歩道等に物を設置するような場合に、許可するような基準というものはあるんでしょうか。

◎小笠原祐治建設部長[併]上下水道事業所長 答えいたします。

道路法のほうには、道路の中に占有物件を設ける場合につきましては、道路管理者、県であれば県、市道であれば市というような形で道路管理者のほうに申請を出していただいて、それがきちんと道路法上問題ないというふうになれば、市、県の道路管理者のほうで許可をするという形になっております。

以上です。

◆三宅和広議員 審査をして、許可する、設置することはできないということではないのかなという御答弁だったと思うんですが、県のほうでそういった基準があるようで、車道からは50センチメートル離して、歩道の通行部分2メートル以上あれば置くことができるというようなことがあるようです。ベンチ等を置く場合には、そのベンチを固定式にして、材質は腐食する恐れがない石のような頑丈なものを使えば設置することができるというようなことがありました。先ほど、狭いとかいろいろありましたけれども、私、全てのドモスの停留

所ですと 100 以上あるかと思えます。全ての停留所に置くべきだということは申し上げておりません。置けるところにはというところがございますので、そういった置けるところにいろいろ基準を定めて、置くことができるかどうかを、どういったところに置くのかということを決めた上で、基準を満たすものについて置くことにしてはどうかと思うんですが、その辺のところはいかがでしょうか。

◎赤塚嘉知市民部長 お答え申し上げます。

ただいま三宅議員のほうからもございましたが、ドモスの停留所でございますが、全部で 139 カ所設置してございます。そのうち、停留所の近くといいますが、停留所のところに椅子が置いてあるというふうなところが全部で 12 カ所ございまして、その内訳としましては、市のほうの都市計画事業で、要するに歩道の広さが一定程度確保できる広いところというところに、その近くにバス停があったものですから、バス停をつくるときにつくったというよりは、そのような状況でバス停の位置を勘案していただきながらも、市の都市計画事業で実行が、固定の椅子が設置されているところがございます。

また、山交のバスと停留所が共用といいますが、なっているところも全部で 42 カ所ほどあるんですが、そのうち2カ所をやはりこれも歩道の広さ、一定のスペースがあるところにつきましては、山交さんで2カ所設置しているというようなことでございます。そういう意味からしますと、今後もやはり一定のスペースがあって、あるいは既存の都市計画事業等で椅子を設置してあるところ、バス停に関係なく設置してあるところに、例えば皆様の御意見をお伺いしながら移動するなんてことは可能かと思えますので、そのような状況をいろいろ勘案させていただいて、検討してまいりたいというように考えてございます。

以上でございます。

◆三宅和広議員 ありがとうございます。

ベンチを設置するかどうかというのは、やはり地域の要望があるかどうかかなのかなと私も思います。先ほど申し上げました設置できる場所とか椅子の構造なんかの基準を決めまして、その要件を満たして、地域から要望があれば、市のほうで審査をして、市のほうで椅子等を設置して、設置後にはその団体から管理していただくような、そういったシステムをつくってもいいのかなという気がするんですが、その辺のところはどうでしょうか。そういったシステムをつくって運用するようなお考えはないのかお伺いしたいと思います。

◎赤塚嘉知市民部長 お答え申し上げます。

いずれにしても、やはり先ほど申し上げましたような場所というか形状のスペースの確保ということがまず第一義にあるのかなと思うところがございます。議員のほうから団体のほうの管理なんていうこともあるということでございますけれども、基本的には、やはりバス停のほうの場所とか位置を、毎年皆様の意見をお伺いしながら、若干改善できるところは改善しているところはございますので、現在のところは、直接御意見をお伺いしながら市で管理ということになるのかなと思うところがございます。

以上でございます。

◆三宅和広議員 今の御答弁は、今、既存のものについてこういった移動するとかどうかということだと思うんですが、新たに設置をするようなお考えはないのでしょうか。

◎赤塚嘉知市民部長 先ほどもお話ございましたが、平成 30 年度から、新たに区域型、戸口から移動できるような形のバス路線も考えてございまして、それに伴いまして、バス停も目的地もその停留所を増やしているというような状況にございます。そういう意味からしますと、その場所場所のところの決定するに当たりましては、やはり皆様方の御意見をお伺いした中で決定をさせていただいているわけでありまして、その辺の管理をどうするかにつきましては、御意見を伺いながらということになるかと思っておりますけれども、現在のところは移動するなんていうことも毎年毎年の状況の中でございますので、市のほうで管理させていただきながら対応させていただくことになるのかなと思うところでございます。以上です。

◆三宅和広議員 できれば、置けそうなところがあれば、ぜひ置いていただけるように御検討していただきたいなと思います。

私は、このベンチというような椅子というようなことで御提案させていただいているところなんですが、実際に、三條医院さんのところから出羽桜さんの間のバス停、山交さんのバス停、先ほどの御説明の中に含まれているのかなと思うんですが、石のベンチが置かれております。ああいったものを、あんな立派なものではなくてもいいので、ちょっと1人、2人座れるような簡易なものでも結構ですので、そういったものがバス停のところにあれば、本当に使いやすいドモスになるのかなという気がしたところでございました。市長、その辺のところはどうお考えでしょうか。

◎山本信治市長 いろいろ今、御提案ありました。ただ、他の団体に任せるとするのは、やっぱり公道ですので、やはりこれは行政がきちっと責任を持って管理をしていくべきだろうと私は思います。

また一つ、今言いましたようなことも含めて、御提案を真摯に検討して、やはりできるだけ、そういうような意味では、区域型のドモスに変更していくということが一番だろうというように思っておりますので、そういうことも含めて検討させていただきたいというふうに思います。

◆三宅和広議員 区域型に全部なれば、一番いいのかなと私も思います。ですけれども、多分山交さんとか、タクシー業者さんとの関係でできないなという話があったからと思っておりますけれども、できれば区域型に全部していただくような形でお願いしたいと思っております。

それから、あわせまして、できれば本当に市の管理でも結構でございますので、置ける場所があれば、ぜひ置いていただくようなことをやっていただければいいのかなという気がしております。

これは置く場合のお話になりますけれども、人間工学的に、当然身長の高い方は低い座面高になりますので、その辺のところも考えたものを置くようなことをぜひお願いしたいなと思っております。

より利用しやすい公共交通にするために、ぜひ停留所のほうに椅子を設置していただくようお願いをいたしまして、私の質問を終わらせていただきたいと思います。

ありがとうございました。