

文書質問

2018年3月27日

日本共産党 池川友一

一 コミュニティバス、路線バスについて

高齢者や交通弱者が、気軽に利用できる地域に密着したバスなどは、きわめて重要な役割を果たしています。

とりわけ、多摩地域にとってはその重要性は日に日に増しており、都が市町村と協力して住民生活を守るために力を尽くすことが求められています。

交通政策基本法の第2条では「国民その他の者の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に行われなければならない」と規定されています。

また、同法第9条では「地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する」とされています。

1 コミュニティバスの運行及び路線バスの運行について、都の果たすべき役割は何ですか。また、住民が日常生活を営むための交通手段の確保するための都の役割は何ですか。

2 各自治体の状況を見ると、コミュニティバスの運行は、その多くが赤字運営という実態があります。こうした現状について、都はどのように考えているのですか。

東京都市長会からも予算要望などで「地域交通バスの運行維持に対する支援」が出されています。

3 バス購入費の補助額の増額とともに、バスの買替え費用等についても補助対象となるよう補助制度の拡充について検討すべきだと考えますがどうですか。

町田市では、2012年度に運行から3年間経ったコミュニティバスの路線が廃止となりました。ここには、東京都が地域福祉推進区市町村包括補助事業により行っているコミュニティバス導入補助が3年間を上限としていることが大きく関係しています。

年間利用者が11万人を超えるような場合でも廃止となったケースを考えれば、運行経費の継続は切実な課題です。また、補助期間が3年間であることを踏まえて路線検討をしているところでは、採算性に課題があることが理由として運行そのものが頓挫しているケースもあります。

4 運行経費が運行開始から3年間となっている補助期間を見直し、継続的な支援策とすべきですがどうですか。

5 東京都シルバーパスは「高齢者の社会参加を助長し、もって高齢者の福祉の向上を図ることを目的」としています。コミュニティバスでもシルバーパスを利用できるよう支援すべきだと考えますがいかがですか。

道路事情などでコミュニティバスの導入が困難な地域の場合、利用者のニーズに応じてデマンド交通や乗り合いタクシーなどの導入が行われています。

6 デマンド交通など、コミュニティバス以外の交通手段によって、住民の移動手段を確保する取り組みについて、都の役割はどのようなものですか。

7 コミュニティバス以外の交通手段にも補助制度の創設を求めるがどうですか。

都は、身体障害者手帳や愛の手帳、被爆者健康手帳を持っている方などに「都営交通無料乗車券」を発行しています。また、精神障害者保健福祉手帳を持っている方に「精神障害者交通乗車証」を発行しています。しかし、その利用は

都営交通に限られているため、都営交通がほとんどない多摩地域では使用できない状況となっています。

8 「都営交通無料乗車券」「精神障害者交通乗車証」の対象となっている方々に対し、シルバーパス同様民営バスなどでも使える制度を構築すべきだと考えますがどうですか。

9 区市の取り組みにより、コミュニティバスで「都営交通無料乗車券」の利用ができる路線とできない路線があるが、全路線で利用できるようにすべきと考えますがどうですか。