

## 一般質問通告書

上記の件について、下記のとおり質問したいので、会議規則第62条第2項の規定により  
通告します。

平成25年5月27日  
東村山市議会議長 様

議席番号 13番  
質問者 山崎秋雄

記

| 番号 | 質問の項目と要旨   |
|----|--|
| 1  | <p>コミュニティバスガイドラインと路線の増設について</p> <p>(要旨) コミュニティバスの新規路線の開通は、市内13町の共通の願いです。<br/>このほど、コミュニティバスの新規導入や運行改善についてのガイドラインが策定されました。<br/>ガイドラインに寄れば、その役割を「公共交通の空白・不便地域の解消」「鉄道・一般路線<br/>バス網の補完」「市民生活に密着した施設へのアクセスの向上による地域の活性化」にある<br/>としています。全ての市民の暮らしを支え、買い物難民の解消も含めその役割について誰も<br/>否定はできません。しかし、ガイドラインは読み方によっては、新規路線の開設も、運行改善も<br/>地域住民の責任であり、それが出来ないなら路線の開設は無いと言っているように思えます。<br/>そうした基本的なことについて以下伺います。</p> <p>(1)新規導入ガイドラインの中から幾つか伺います</p> <p>①概要版では、「皆さまにとって利用しやすいコミバスの検討をして下さい」と、行政側では<br/>まるで人ごとのように、住民に責任を押し付けているように見えます。<br/>新規路線開設の責任は地域住民にあるのですか。その責任は誰に対して負うのか。<br/>利用する住民にか、行政にか、事業者にてでしょうか。</p> <p>②ガイドラインでは、新規路線開設に向けて地域住民がやらなければならないことを具体的<br/>に示し、行政と事業者の役割も明確に区別しています。地域住民には非常に高いハードル<br/>に見えます。このハードルを自分たちで越えなければ何もしないぞといっているように見える<br/>のですが、その見方で正しいですか</p> <p>③ガイドライン3ページには新規路線の検討地域として12地域、その内の優先地域として8～<br/>9地域が指定されています。行政として、これらの地域への新規路線開設にどのような<br/>ビジョンを持ってとりくむのでしょうか。それとも住民が動かなければ何もしないのでしょうか。</p> <p>④利用者本位の路線運行のために、地域住民が主人公となって新規路線開設に関わることは<br/>重要です。しかし、ガイドラインを読むと収支率40%を満たさなければ新規開設は無し。<br/>専門家でもない住民組織がそこまで出来るのであればそれはそれでよいことです。<br/>でも、そこまで出来ない地域は優先地域であってもバスは走らないこととなります。<br/>住民の暮らしを支える責任を負っているはずの行政の果たすべき責任についてはどのように<br/>考えているか伺います。</p> |

| 番号 | 質問の項目と要旨  |
|----|---|
|    | <p>(2)運行改善ガイドラインについて</p> <p>①運行改善計画検討の流れがガイドライン5ページ以降に示してあります。これも、読み方によっては、改善計画を地域住民が出さなければ、そして既存路線の場合の収支率50%を目指すことのできる計画が作れなければその路線は廃止とも受け取れる。その受け止め方でいいか、それとも継続する方向で行政が支援に動くのか伺います。</p> <p>②検討の流れには、結果として事業者が自主運行の可否を判断。地域公共交通会議で協議をし可否を決定することになっています。否の判定を受けた地域組織の責任は重大となります。それほどの責任を地域住民に負わせるのでしょうか。考えを伺います。</p> <p>(3)地域組織とは</p> <p>①東村山市が想定している地域組織の担い手は誰ですか。</p> <p>②誰がその組織を立ち上げるのか</p> <p>③会議や計画策定、ニーズ調査などのとりくみには膨大な時間が必要。これらのとりくみを成功させるために行政がどのように支援をするのか。行政の支援無くして新規路線も運行改善も不可能だと思うので、市の考えを伺います。</p> <p>(4)財源確保について</p> <p>5月20日、日本共産党市議団は、<span style="float: right;">東京都福祉局の福祉のまちづくり担当課長にお会いし、補助金3年間と期間を区切るのではなく、延長すること。バスの購入補助を2台目以降も適用すること。経常的な運行費の財源補填のための制度を作ることなどの要請をしてきました。そこで改めてお聞きします。</span></p> <p>①新規路線開設へ東京都の補助金は、事業費全体の何%か</p> <p>②バス2台目の導入などの新たな補助制度を求めるべきだと思いますが、働きかけをしたことがあるでしょうか。今後の予定はどうなっているか伺います。</p> <p>③年度毎の運行費について補助制度を創設するよう求めるべきだと思うが考えを伺います。</p> <p>④その他、コミュニティバスの路線開設や運行改善計画に対して、東京都のどんな補助があればよいと考えていますか。要請はされたのでしょうか。今後のことも含めて伺います。</p> <p>⑤超高齢化社会を迎え、地域公共交通は益々重要になります。都の補助制度なくして、市町村財政だけでこれを支えるのは大変だということも良く分かります。だからこそ東京都の財政支援を求めるべきだと思いますがいかがでしょうか。</p> <p>(5)新規路線の増設について</p> <p>①結果として、優先地域の新規路線はいつ頃をメドに準備を進めるのでしょうか</p> <p>②優先路線を並行して準備をすることはあるでしょうか</p> <p>③多摩湖町など坂が多い地域では怒りにも似た高い要望があります。80を過ぎても運転免許を返上できないとの声もあります。こうした声に応える責任が行政にこそあると思いません。考えを伺います。</p> |

| 番号 | 質問の項目と要旨   |
|----|--|
| 2  | <p>小児救急医療の充実について</p> <p>(要旨) 安心して子どもを産み育てることのできる環境整備は重要です。とりわけ小児救急医療体制の充実は、激変する子どもの命を救うために重要であり、その整備の責任は都や国にあります。今回は、新生児集中治療室(NICU)のベット数の増床、身近なところへの確保について市の考えを伺う。</p> <p>(1)周産期医療・NICUの利用実績について</p> <p>①都の資料では、昨年度(H24)のNICUの利用実績は第2四半期分で、多摩小児総合センターで24床に対して258人となっています。当市の新生児の利用実績が分かたら教えてください。</p> <p>②清瀬小児病院が無くなり、NICUは、当市の近隣では公立昭和病院の6床しかありません。しかし、実際は昭和病院で産まれた子どもが利用するために、他病院などからの受け入れは困難といわれています。この事態をどのように受け止めているか伺います。</p> <p>③東京都は、今年3月に改定した「東京都保健医療計画」で、NICUについては、2014年度末までに東京都全体で320床、出生1万人に30床整備する目標を掲げています。年間出生数3万2600人の多摩地域には100床以上が必要です。当市をはじめとした近隣地域には、何床のNICUが必要とされるか、出産数を念頭に試算をしたことがあるか伺います。</p> <p>④都の計画は地域を限定していません。市として清瀬小児病院の代わりに小児医療体制が整備された多摩北部医療センターへのNICUの設置を求めるべきです。考えを伺います。</p> |