

## 山村尚

通告に従い三つの一般質問を行います。

一つ目は、常磐線佐貫駅周辺地域整備基本構想の現況と今後について、二つ目は、コミュニティバスについて、三つ目は、小中学校での新型コロナウイルス感染症拡大防止策についてです。

まずは、常磐線佐貫駅周辺地域整備基本構想の現況と今後について。本構想は、第2次ふるさと龍ヶ崎戦略プランを最上位計画として、佐貫駅周辺地域の将来目指すべき姿を基本構想として定めるものとして、平成28年11月、今から4年前、策定されたものです。この中で市の玄関口にふさわしいにぎわいの創出を目指す姿として、未利用地の活用、商業施設、行政施設の導入、子育て支援機能の拡充、駅名改称後の継続的な企業イベントなどが中長期計画に挙げられています。

改めて、本基本構想について現況を確認したいと思います。当構想では、佐貫駅ゾーン、牛久沼南水辺ゾーン、若柴台の下・停車場線ゾーン、若柴宿ゾーンのゾーン別構想が記されています。

牛久沼南水辺ゾーン、佐貫駅ゾーンの常磐線佐貫駅駅名改称事業、東口ロータリー改修事業については、これまでの一般質問で個別に行われているので質問は割愛します。

それではまず、佐貫駅ゾーンについてです。一つ目、ゾーン別の計画事業とスケジュールが基本構想概要版に記載されていますが、佐貫駅ゾーンについての全体の進捗状況についてお聞かせください。

## 龍崎隆市長公室長

ご質問の佐貫駅ゾーン、現在の龍ヶ崎市駅の周辺地域につきましては、整備方針として掲げた交通結節点としての強みを生かした、にぎわいの整備に向けた取り組みを推進しているところでございます。

短期計画に位置づけた事業等のうち、常磐線佐貫駅駅名改称事業については、ご承知のとおり、この春に龍ヶ崎市駅が誕生し、新たな歴史を刻み始めたところでございます。駅前こどもステーションにつきましても、平成28年の開設以降、保育需要に応じて利便性の向上を図りながらの運営を継続しております。

ハード事業である都市計画道路佐貫3号線延伸事業につきましても、既に事業に着手し、用地取得の準備を進めているほか、東口ロータリー整備についても早期の整備を目指して県やバス事業者と関係機関との協議を行っているところでございます。

一方、中長期計画に位置づけた三つの事業、「商業・行政機能の拡充」、「子育て支援機能の拡充」、「駅前での企画イベント等の継続的な開催」につきましては、現時点では具体的な方向性を定めるには至っていない状況にあります。引き続き、交通結節点という特性を踏まえ、必要となる機能や、あるべき施設等の検討を進めてまいりたいと考えております。

## 山村尚

5年以内に実施する短期計画、東口ロータリー改修事業、都市計画道路佐貫3号線延伸事業の開始が大きく遅れていて、5年を超えた将来に実施する中長期計画、商業・行政機能の拡充、子育て支援の機能の拡充、駅前での企画イベントの実施、これらについては一部これから検討するレベルであることが分かりました。基本構想で上げられている計画ではあるもののスケジュールから大きく遅れを取っていると感じます。

続いて、二つ目の質問です。子育て支援機能の拡充が中長期計画の中に明記されており、佐貫駅ゾーンには、これに関連して駅前こどもステーションが現在あります。この拡充とは、当ステーションでのサービスの拡充するのか、それともこのステーション以外の別サービスを行う施設を新設することを考えているのかについて伺います。

## 清宮恒之福祉部長

龍ヶ崎市駅東口ロータリーに隣接する駅前こどもステーションでございますが、平成28年6月に開設し、朝夕は送迎ステーションとして、働く保護者に代わって保育所等への送迎を行い、また、日中は子育て支援センターとして、子育てに関する相談や情報交換ができる親子の交流の場となっており、多くの利用者から好評を頂いております。

当該基本構想におきまして、佐貫駅ゾーンの中長期的計画として、子育て支援機能の拡充を掲げておりますが、その内容といたしましては、現在の駅前こどもステーションのさらなるサービスの向上を考えているところでございます。これまでも送迎サービスに関しましては、長時間乗車する子どもの負担軽減として、朝夕ともに車両の台数を増やし、送迎時間の短縮を図り、また、子育て支援センターに関しましては、毎年利用者アンケートを実施し、そこで得られた意見等を参考に日々の活動や催物などに工夫を凝らすほか、子育て支援コンシェルジュを活用した相談機能の充実に努めてまいりました。

今後も、利用者のニーズを掘り下げ、龍ヶ崎市駅周辺の子育て支援の拠点として機能強化に取り組んでいきたいと考えているところでございます。

## 山村尚

無計画に箱物を造るのではなくて、利用者を順調に増やしている既存施設を活用して、そこから新たなニーズを吸い上げて施設の新設を検討するという進め方の答弁でございましたが、とても評価できると思います。

利用者からの意見、ニーズを継続的に収集し、定期的な分析を行って、今後の展開につなげていただければよいお願いいたします。

続いて、三つ目の質問です。本市の玄関口でもある佐貫駅、現龍ヶ崎市駅であります。ここ1年間に駅前で行われているイベントにはどのようなものがありますでしょうか。

## 松田浩行産業経済部長

令和元年度にＪＲ龍ケ崎市駅前で開催されたイベントについてでございます。

まず、毎年恒例となっております「駅前イルミネーション事業」がございます。この事業は、ＪＲ龍ケ崎市駅の東口、西口のそれぞれで実施しており、東口につきましては市内ボランティアグループ龍勢会が、西口につきましては佐貫商店会が龍ケ崎市観光物産協会と共催しております。東口、西口ともに点灯式の際には、市内の物産品や佐貫商店会による露店販売などが行われ、駅前のにぎわい創出に寄与するイベントとなっております。

なお、点灯期間につきましては、東口、西口ともに 11 月から点灯を開始し、2 月末まで行っております。

次に、現在は新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止の観点から実施を見合わせておりますが、コロケクラブ龍ケ崎が毎月第 2 木曜日の夕刻から東口にテントを設置して、コロケを販売する催しがあります。この事業は、コロケのまちを PR するもので、学校や仕事帰りの駅利用客など、多くの方から好評を博しております。そのほか、佐貫商店街が地域のにぎわい創出を目的として、「さぬキチの宴」と称したナイトイベントを開催しております。

## 山村尚

今後行われるロータリー改修事業、当初計画から 7 年遅れの 2025 年、令和 7 年完了予定と伺っています。ロータリー改修工事の完了により、歩道が広がり、イベントを行うスペースが拡充され、企画イベントの継続実施につながることで一層充実したイベント開催が期待できます。

そこで、質問です。イベント開催に関するハード面の準備は、ロータリーの改修事業で今後進んで行きますが、ソフト面、イベントの企画に関してですが、基本構想に記載されている駅前での企画イベント等の継続実施として新しい取り組みはどのようにお考えでしょうか。また、開催するイベント内容やイベント参加を一般から公募してはと考えるが、ご見解をお聞かせください。

## 龍崎隆市長公室長

駅前での企画イベントについてでございます。

まず、ご案内のようにＪＲ龍ケ崎市駅誕生に際しましては、駅前の広場やロータリーを使用して駅名改称記念イベントを開催する予定でございました。実際には新型コロナウイルス感染症の影響で残念ながら中止となったわけですが、このイベントでは、企画の段階から市や関連団体ばかりではなく様々な組織、個人を巻き込んで準備を進めてまいりました。特に駅名改称事業の主たるパートナーでございましたＪＲ東日本や関東鉄道には、駅名改称に関するイベントにも連携協力し、実施していただけますよう働きかけ、市との三者での協議の場を設置し、様々なアイデアを出しながらイベントの企画運営をする

こととなっております。

現在もこの三者の枠組みは残し、定期的に協議を重ねており、3月14日及びその周辺で実施できなかったイベントを新型コロナウイルス感染症に配慮した形で今後実施できないか、引き続き検討を行っているところでございます。

また、イベントの公募ということでございますが、これも駅名改称イベントの際にはイベントの実際の運営などを、市民や市にゆかりのある方を募集して実施しようとした、「駅、マチアワセ」というハンドメイド作家の物販イベントを企画したこともあり、このような市民などが参加する枠組みは他のイベントでも展開できるものと考えております。

## 山村尚

開催するイベントについては協議する場があり、今後も検討していくということで安心しました。

どのようなイベントを行ったら人が集まるのか。都内をはじめ、多くの市町村では自分たちの住んでいるまちを盛り上げようと様々なイベントが開催されています。実施団体の募集は必要ではありますが、市外で様々なイベントを目にしている通勤・通学者であったり、市内在住の学生であったりと、多くの方から開催イベント内容についてたくさんのアイデアを頂くのがよいのではと思います。

佐貫駅ゾーンについて、低・未利用地の活用は現時点で構想中の段階であるため、商業・行政機能の拡充、台の下の有効活用について具体的なお話を聞くことができませんでした。実現手法も含めて検討を進めていただくことをお願いします。

続いて、若柴台の下・停車場線ゾーンについてです。

まずは、都市計画道路佐貫3号線延伸事業について、令和2年3月定例の議員質問で、2年度から用地交渉、令和8年3月の開通を目標に進めているとの答弁があり、この事業の進捗については質問を割愛します。この佐貫3号線延伸事業についてですが、前回3月定例の一般会計補正予算（第7号）で、この事業を反対の立場で討議いたしました。この事業が他事業と一体的な検討として示されておらず、事業効果が不透明だったからです。都市計画道路という特質から検討がなされていないなという印象を持ったのですが、改めて質問します。

一つ目の質問です。佐貫3号線延伸事業、この道路が完成した暁には、地域住民、龍ヶ崎市にとってどのような効果が期待できますでしょうか。

## 宮本孝一都市整備部長

都市計画道路佐貫3号線の整備効果といたしましては、若柴町地区や北竜台地区並びに近隣他市からの龍ヶ崎市駅利用者の利便性が向上するとともに、佐貫地区からも牛久市、土浦市、つくば市方面及び圏央道つくば牛久インター、牛久阿見インター方面へのアクセス性が向上するものと考えております。

また、これらの広域的な交通アクセスの改善により、交流人口の増加や本市のにぎわい活性化につながるものと期待しているところでもございます。このため、佐貫3号線だけでなく、これに接続するほかの都市計画道路についても道路ネットワークとして、本来の役割や機能を果たすために、まずは当該道路の整備により佐貫地区と周辺地域の連絡性を高め、本市玄関口としてのにぎわいを市内全域に波及させていきたいと考えているところでもございます。

## 山村尚

ご答弁にあった圏央道へのアクセス性向上、特に圏央道つくば牛久インターへのアクセス性については効果が期待できると感じました。

なお、圏央道つくば牛久インターチェンジへアクセスする牛久土浦線、国道6号バイパスと呼ばれていますが、これは令和4年の春頃に開通予定と公表されています。

二つ目の質問ですが、この牛久土浦線、国道6号バイパスが開通し、佐貫3号線を利用した圏央道へのアクセス向上は想像に難しくありませんが、佐貫3号線の戦略的な活用をどのようにお考えでしょうか。

## 龍崎隆市長公室長

佐貫3号線の整備効果を高めるためには、沿道での土地利用が図られるような取り組みが必要ではないかと考えております。そういった中で、JR常磐線龍ヶ崎市駅からも至近で一定の人口を抱える佐貫市街地や北竜台市街地に囲まれ、教育施設や業務施設、官公署など、様々な機能の集積の可能性を有する若柴台の下地区、これについては大変魅力的なエリアであると思います。これにアクセスする佐貫3号線、これについても大変効果が、戦略的に活用していくべきものと考えております。

## 山村尚

佐貫3号線が他の事業とリンクし、戦略的な活用も考慮しているということが分かりました。

若柴台の下・停車場線ゾーンに関する最後の質問です。基本構想の中長期計画に位置する停車場線から国道6号へのアクセス道路の整備は、構想路線として今なお存在するのでしょうか、お聞かせください。

## 宮本孝一都市整備部長

現在、龍ヶ崎市駅に名義が変更になりまして、県道佐貫停車場線も、現在は県道龍ヶ崎市停車場線と名前のほうに変更になっております。龍ヶ崎市停車場線から若柴台の下地区を通過し、国道6号方面へのアクセス道路につきましては、国道6号方面と龍ヶ崎市街地間相互の連絡性を高める道路として、平成28年に作成いたしました常磐線佐貫駅周辺地域

整備基本構想において、中長期的な取り組みとして存在しております。

なお、この道路につきましては、県道龍ヶ崎市停車場線との接続やJR常磐線跨線橋の重要構造物の築造となることから、茨城県等の指導を仰ぎながら検討してまいりたいと考えているところでございます。

## 山村尚

3本の常磐線の跨線橋として計画されているこの道路は、水戸街道への新たなアクセス道路として期待されています。油原議員の質問にもありましたが、常磐線の跨線橋の一つでもある源橋、県道竜ヶ崎潮来線上の橋ですが、この橋が老朽化による改修工事で通行止めになった場合、この構想道路はとても有効な迂回路になり得ると考えます。

今後、この道路に関して地域住民の意見を聞きながら検討を進めていってくださるよう、よろしく申し上げます。

最後に、若柴宿ゾーンについてです。過去に行われた一般質問の中で、若柴宿ゾーンに関する質問がありました。その中で自然環境、歴史的な景観資源を保全し、住民の豊かな暮らしを創造する整備を行うとの整備方針が語られて、今後の取り組みについての答弁がありました。その取り組み内容は、史跡や名所の案内板等のサイン整備を行っていく。景色を楽しみながらウォーキングや散歩ができるような散策路整備を行っていく。古民家を活用した休憩スペースを検討していくであり、これらに関して、地元の方々からご意見を伺うとのことでした。そのヒアリング結果についてお聞かせください。

## 龍崎隆市長公室長

若柴宿ゾーンの進捗状況ということでございますけれども、具体的に何らかの取り組みを行うまでには至っていない状況でございます。

現在は地元の皆さんや市民団体の方々が協力して設置していただいたサインとともに、旧水戸街道、陸前浜街道と宿場の雰囲気を残す若柴宿の歴史的魅力や豊かな自然環境を楽しんでいただいているといった状況でございます。休日にはリュックサックを背負ったご夫婦が散策する姿やカメラを片手にサインのある歴史ポイントを一つ一つ写真に撮られたり、観光やレジャーとして季節ごとの若柴宿を楽しまれている光景をしばしば目にしているところでございます。

今後は、往時をしのばせる貴重な歴史的資源としての魅力や価値を失うことなく、観光資源としての価値も高めるために、何ができるのかを考えてまいりたいと考えております。

## 山村尚

若柴宿ゾーンは私も歩いてみました。コミュニティバスが通る大阪を金龍寺方面に向かうメインの道路は、道路の幅員調整も含めて整備されていました。その通りに幾つかのサインが整備されていて、今後の進め方次第では魅力あるエリアになるなと感じました。

その後、若柴宿ゾーンと若柴台の下・停車場線ゾーンの境で、若柴宿ゾーンの下側に位置する、ねがらの小径を歩いてみました。この道は椿がきれいな遊歩道で、たくさんの方が散歩道として歩いているのを見かけます。多くの方に親しまれている、ねがらの小径になりますが、残念ながら未整備の状態で、幾つか設置されているサインの一部が倒れているというのをちょっと目にしました。

このねがらの小径の整備について、今後どのような予定でしょうか。

### 宮本孝一都市整備部長

若柴宿と台の下地区の間に位置する市道第Ⅱ-23号線、道路幅員約2メートル、通称ねがらの道につきましては、名所たる坂道や池などに隣接し、それらをつなぐ道路として歴史的な景観と木々や草花などの豊かな自然環境を感じる空間として、大変魅力を有する道路となっております。

また、現在も地域の皆様に設置していただいた名所の案内板などを活用し、散歩やウォーキングを楽しむ散策路としても親しまれている道路でございます。

その一方、自然豊かな斜面林や休耕地に接する道路のため、強風による倒木や雑草の繁茂などがたびたび生じており、通行の支障が生じぬよう、日々の維持管理を行っているところでございます。

今後の整備といたしましては、常磐線佐貫駅周辺地域整備基本構想の短期計画にもあげられております景観資源や自然環境の保全に配慮した散策路の整備に向け、地域の皆様のご意見を伺いながら検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

### 山村尚

ねがらの小径は、メイン通りと斜面を複数の散策路で結ぶという、ほかではあまり類を見ない歴史を感じさせる場所になっています。サイン設置と散策路が整備され、また、ねがらの小径が整備されることで、市内外から多くの人を呼び込めるような効果が期待できます。若柴宿ゾーンの駅近の優位性、自然豊かな環境、歴史的な魅力を活用して、また、古民家等を活用した休憩スペースも含めた一体的な整備の検討を継続してお願いしたいと思っております。

2番目の質問、コミュニティバスについてです。

コミュニティバスの路線図上、現在の龍ヶ崎市駅は佐貫駅という表記になっていますので、説明上、この名前を使わせていただきます。

昨年9月にコミュニティバスの再編があり1年が経過しました。また、12月定例の答弁では、再編からおおむね1年を経過する時期をめどに、利用者をはじめ、地域や高齢者の声を伺いアンケート調査などを実施するとのことでした。アンケート調査はまだ実施しておらず、今後行う予定ということなので、調査結果についての質問は行いません。

今回、令和元年事業実績データ集を受領し、再編前後でのコミュニティバス乗車数の変異

を見ることができました。昨年4月、8月平均と、新型コロナ感染拡大の影響を受けていない10月、12月の平均で比較しました。

循環ルートA B C Dルートは、それぞれ再編後、循環ルートが11%増、A B C D Eルートが2%減という結果でした。そもそもルートの決め方や停車ポイントの決定方法に課題があるのではと今回の質問をさせていただきます。

それではまず、循環ルートの拡張についてです。市内を走るコミュニティバスの循環ルートバスは、四つの主要ポイントである竜ヶ崎駅、済生会病院、ショッピングセンターサプラ、佐貫駅東口、現龍ヶ崎市駅東口です。このうち佐貫駅東口、現龍ヶ崎市駅東口を除いた三つのポイントに停車します。佐貫駅東口、現龍ヶ崎市駅東口が循環ルートの停車ポイントにならない理由をお示しく下さい。

### 宮本孝一都市整備部長

本市のコミュニティバスにつきましては、分散する地域間相互の連携強化と交流促進を図る交通手段、公共施設へアクセスする交通手段、民間交通サービスのない地域に対する交通手段、移動制約者の交通手段といった四つの役割がございます。

ご質問の循環ルートにつきましては、関東鉄道竜ヶ崎駅を起点とし、ショッピングセンターサプラや済生会病院などの交通結節点のほか、東部出張所や市役所、文化会館といった多くの公共施設を結ぶルートとして運行しております。

一方、JR龍ヶ崎市駅へのアクセス等につきましては、市の基幹的公共交通機関でもある関東鉄道竜ヶ崎線のほか、関東鉄道の路線バスの運行により、中心市街地をはじめ、北竜台地区や龍ヶ岡地区から日常的な移動手段としてのアクセスが確保されているものと認識しております。このようなことから、現在のところ、JR龍ヶ崎市駅への循環ルートの乗り入れについては行っていないところでございます。

### 山村尚

佐貫駅東口、現龍ヶ崎市駅には関東鉄道路線バスが乗り入れていて、さらに、関東鉄道竜ヶ崎線があるため、循環ルートの停車ポイントから除外されていますという回答でした。

まず、前提として、佐貫駅東口、現龍ヶ崎市駅東口は路線図上で主要ポイントとなっています。四つの市街地の一つでもあり、なおかつ龍ヶ崎市外から人を集める玄関口とも言える佐貫駅、現龍ヶ崎市駅が、停車ポイントとならないことに違和感を感じます。主要ポイントでありながら、市役所方面へのコミュニティバス運行本数が1日8便、コミュニティバスの利用実態調査報告書を見ても、循環ルートに対する意見欄で佐貫駅、現龍ヶ崎市駅に対する意見というのが散見されました。

調べてみると、佐貫駅、現龍ヶ崎市駅を通る関東鉄道の路線バスルートは、ニュータウン長山間、ニュータウン久保台間、白羽済生会病院間、総合運動公園間、関東鉄道竜ヶ崎駅間であり、竜ヶ崎駅から市役所に行くためには800メートル歩くかコミュニティバスに

乗り換えなければなりません。

そもそも関東鉄道の路線バスは、市外へ通勤・通学している方向けの路線バスという色合いが強く、また、関東鉄道の交通機関単独、コミュニティバスの乗り換えなしでは市役所をはじめ、中央図書館や文化会館、さらには郵便局の本局、移転が決まった常陽銀行竜崎支店などへいくことが、高齢者にとって難しいという大きな問題があります。

逆に、佐貫駅東口、現龍ヶ崎市駅東口が循環ルートの停車ポイントとなった場合のメリットを挙げてみると、共通したメリットとして、通学・通勤での循環ルートバスの利用率が高まる。駅前ロータリー改修事業の目的でもあるロータリーの混雑緩和が期待できる。循環ルートの拡大により乗車率の向上が期待できる。これらが考えられます。

地区別のメリットについては幾つかありますが、龍ヶ崎市駅周辺の方は、先に述べた公共施設、金融機関等へのアクセスがよくなる。市外から通学する学生は、これは竜ヶ崎一高、二高を取り上げると、龍ヶ崎市駅からの循環バスによる所要時間は、一高はこれ最も近い平台からの計算をしているんですけども、竜ヶ崎一高は 33 分、竜ヶ崎二高は 24 分の所要時間です。

参考までに、令和 2 年度の対象者数、竜ヶ崎一高でどのくらいの方が乗るのかということをおよそ調べてみたら、竜ヶ崎一高で電車を利用して通学している学生は 138 名います。ほぼほぼこの方たちは利用するのかなというふうに思います。

最後に、市街地、北竜台地区、龍ヶ岡地区の方たちのメリットはというと、市外へのアクセスが良くなることはもとより、病院関係、特にお年寄りの方たちが取手の病院であったり、つくば市の病院であったり牛久市の病院に行きたいという場合、近隣の停車ポイントから龍ヶ崎市駅までのアクセスが格段に向上します。これらのことが期待できます。これらの理由により、次回コミュニティバスのルートを見直しの際には、循環ルートの拡張を検討していただきたいと要望します。

続いて、運行ルート、停車ポイントの決め方についてです。

一つ目の質問です。過去の一般質問にも同じ質問がありましたが、改めて確認させてください。コミュニティバスの停車ポイントは、どのようなルールで決めているのでしょうか。

## 宮本孝一都市整備部長

コミュニティバスの運行ルート、停車ポイントの決め方についてでございます。

コミュニティバスのルートにつきましては、人口や店舗などの施設の集積や公共公益施設等の配置状況等により、一定の利用が見込めること。バスの運行に必要な道路幅員が確保できること。代替交通機関の利用が難しいことなど、様々な条件を加味した上でルートを設定し、その上で交通量や交差点からの距離など、安全な乗り降りが可能な場所を選定して停留所を設置しております。

また、巡回回数、いわゆる運行本数につきましては、駅や公共公益施設等の交通結節点

へのアクセスのほか、ほかのコミュニティバス路線との接続状況、各ルートの1便当たりの運行時間、さらには乗務員の拘束時間や休憩時間等、様々な条件を総合的に勘案した上で各ルートの運行本数を設定しているところでございます。

## 山村尚

過去の答弁と同じ内容なので、次に移ります。

続いて、2番目の質問です。現在の運行ルートや停車ポイント、巡回回数は、地区別の高齢化率を考慮したものとなっているのか、これについてお聞かせください。

## 宮本孝一都市整備部長

コミュニティバスの運行ルート、停車ポイント等の設定の際に、各地区の高齢化率を考慮したルートになっているかについてでございます。

令和元年の9月のコミュニティバス再編時におきましても、高齢者からのニーズはもちろんのこと、一定の人口の張りつきがある地域はカバーしておりますので、高齢化率の高低ではなく、高齢者が多く住んでいる地域に配慮したルート設定にはなっているものと考えているところでございます。

## 山村尚

高齢化率、これは今後コミュニティバスの運行ルート、停車ポイントを決定するに当たり、重きを置くべき条件かと考えます。

コミュニティバスの利用実態調査報告書を見てみると、アンケートに回答いただいた方の年齢層は、65歳以上が特に多く、その以前に行われたアンケートでも同様ということでした。また、循環ルート、枝線どちらも利用目的の筆頭が通院、買物、明らかに高齢者の方の利用の多いことが想像できます。

一方、コミュニティバスの運行エリアの空白地帯と高齢化率について、例として、馴染地区を見てみると、龍ヶ崎全体の高齢化率平均が28.7%なのに対し、浅間ヶ浦地区が41.6%、中佐貫地区が41.5%、小通幸谷1、2が43.6%と36.8%となっており、コミュニティバスを利用したくてもできない状況となっています。

高齢者運転免許自主返納支援事業「おたっしやバス」というものがあるにもかかわらず、これらの地区では関心が薄いと思われれます。免許の自主返納をしたくとも、その後の医療機関、公共機関への交通手段がないため返納できないという多くの声を聞きます。

道路の幅員が小さい、対象エリアへ出入りがしにくいなど、検討課題はあるかと思いますが、幅員の小さいエリアにはワゴン車を運行させるであったり、出入りがしにくい対象エリアにはエリアの出口または入り口に信号をつけるであったりと、柔軟な対応を行って、高齢化率が高い地区へコミュニティバス運行ルート、停車ポイント等の検討をお願いしたいと思えます。

続いて、停車ポイントの拡張について質問します。

前述したように、コミュニティバスの利用者には高齢者の方が多く、循環ルート、枝線どちらも利用目的に通院の多いことが分かりました。

そこで、質問です。コミュニティバスの停車ポイントについて、道路の幅員、交差点からの距離、隣接停車ポイントとの距離など、適切な諸条件をクリアし、安全性が担保できることが大前提となりますが、現在素通りしている病院、医院などの医療機関近くへ新たな停車ポイントを設置してはと考えるますが、ご見解をお示してください。

### 宮本孝一都市整備部長

停車ポイントの拡張についてです。コミュニティバスの停留所につきましては、先ほど申し上げましたとおり、人口や店舗などの施設の集積や公共公益施設の配置状況、一定の道路幅員、代替交通機関の利用が難しいことなど、様々な条件を加味した上でルートを決定し、その上で交通量や交差点からの距離などから安全な乗り降りが可能な場所を選定して停留所を設置しております。

こうした様々な条件を踏まえた上で、市街化区域においては1区画、おおむね250メートルから300メートル、市街化調整区域においては、おおむね400から500メートル程度を目安とし、停留所を設置しているところでございます。

このような中、医療機関や郵便局など、円滑な運行を確保した上で市民の皆様の生活において重要と考えられる施設近くには、極力コミュニティバスの停留所を設置し、停車ポイントの拡張に努めているところでございます。

### 山村尚

停車ポイントについて、郵便局、銀行といった不特定多数の方が利用する機関の近くへは設置要望はしやすいのかなと思います。個人が対象となる医療機関の近くへ設置要望というのはなかなかしにくいのかなと考えます。次回アンケートで、医療機関別の希望停車場みたいなものをチェックしてもらって、集計結果から新たな停車ポイントを検討していただきたいと思います。

最後に、運行ルートの基本的な考え方についての意見となりますけれども、同じ道の往復路線を往路復路で変えた巡回型にしてはどうでしょうかということなんですけれども、一部の枝線では既に実現されていて、他の枝線についても路線の特性を考慮しつつご検討いただければと思います。カバー率を増やすことで、一層多くの方たちの利用が期待できます。

最後の質問、小・中学校での新型コロナウイルス感染症拡大防止策についてです。一般質問の初日、本日と新型コロナウイルス感染症について何名かの議員からも質問が多くありました。一部重複してしまうことをご容赦いただければと思います。

さて、新型コロナウイルス感染症拡大の収束がまだ見えていない中、9月2日時点の厚生労働省からの開示情報では、国内感染者6万8,712人、その中で10代が3,049人、10歳未満が1,342人と全体感染者数の6%を小・中学生の児童を含めた20歳未満の人たちが占めています。そして、国内小学校ではクラスターが発生した学校もあり、ゆゆしき事態となっています。公表しているデータでは、9月2日時点で8府県20校以上が確認されているということです。

一方、市内での新型コロナ感染症に罹患してしまった患者数は、同じく9月2日時点で県内555人中15人とやや多いものの、小・中学校での感染者は確認されず安堵しております。しかし、これからも継続的な感染予防対策、状況に応じた予防対策が必要であることは明らかです。

そこで、最初の質問です。

市内小・中学校で行われているコロナ感染防止対策についてですが、伊藤議員が同様の質問をしており、衛生管理マニュアルに準じた対策と市独自の取り組みで、一貫した感染防止対策を全校で行っている。学校によっては飛沫感染対策としてパーテーションを活用しているとの答弁をいただいているので、割愛します。

二つ目の質問、飛沫対策についての質問です。

全ての学校ではないが、一部の学校ではパーテーションを活用した飛沫感染対策を行っているというご答弁がありました。では、パーテーションによる飛沫対策をしている小・中学校について、実施校数と、どこで、どのような使われ方をしているかについてお聞かせください。

### 松尾健治教育部長

飛沫感染防止対策としてアクリル板などのパーテーションを活用している学校につきましては、8月末現在で、小学校が11校中7校、中学校が6校中2校となっております。パーテーションの主な設置場所といたしましては、音楽室や図書室、保健室のほか、特別支援教室などとなっております。普通教室に設置している学校は現在のところございません。

### 山村尚

全17校中9校、約半分強がパーテーションによる飛沫対策をしているということでした。7月初旬になりますが、市内小・中学校への飛沫対策用パーテーションの設置について要望書での要望提案をいたしました。未来を担う子どもたちの安心・安全を守ること。学びの保障に取り組むこと。この二つを両立しなければならないからです。しかし一方で、先生方による学校内での感染防止対策と授業の遅れを取り戻そうと頑張っている先生方がいらっしゃいます。さらなる先生方への負担は最小限に抑えねばならないことも事実です。

文科省の衛生管理マニュアルにパーテーションの設置について記載がないように、学校現場の環境によっては設置必要性の有無が分かれるかと思えます。

今現在、設置の必要性について明確な設置基準がなく、各学校での独自判断により半数が設置していないというのが実情です。設置場所ごとの設置基準を設け、各学校で再点検、点検結果を安全性確保の担保とする。そして、必要に応じたパーテーション設置を行う。このような対策が必要と考えます。

設置場所、設置方法等については、パーテーションを活用している全国の学校の事例も参考に、適切な時期に、適切な対応をいただけるよう要望し、私の一般質問を終わります。