

○議長（中西峰雄君）次に、順番11、2番 阪本君。

〔2番（阪本久代君）登壇〕

○2番（阪本久代君）通告に従いまして、一般質問を行います。

まず最初の1項目めは、一般廃棄物の減量についてです。

循環型社会の形成や地球温暖化対策のために、焼却ごみの減量、またリサイクルの推進は大事なことです。また、広域の負担割合は、ごみ量によって決まりますので、橋本市の負担を少なくするためにも、ごみの減量化は大きな課題であると思います。

広域でごみ処理が行われるようになって1年たちました。新しい分別の仕方に慣れ、ごみ袋値上げの影響が少ないと思われる現在、ごみの減量が進んでいるのかどうか検証し、さらに減量するために何が必要か考えたいと思います。

まず1点目、2009年3月と2010年3月の生活系可燃ごみと事業系可燃ごみの排出量はどうなっていますか。

また、それぞれのごみの総排出量はどうなっていますか。

2点目、市民は分別を進め、可燃ごみの収集を週2回から1回にするなど、ごみの減量に協力しています。

それでは、事業系はどうか。企業誘致を積極的に推進していることから、今後も増加が見込まれると、一般廃棄物処理基本計画に書いてありますが、広域の負担割合を決めるとき、生活系、事業系ごみの総量が基準になります。事業系ごみの減量は、避けられない課題だと思います。一般廃棄物処理基本計

画の中に、事業系ごみの排出の抑制があります。市内にある一定規模以上の事業所に対して廃棄物減量計画書の提出を要請し、減量目標を達成するように指導を行うのが、平成22年度からとなっています。昨年6月議会で、一定規模とは、と質問したところ、多量排出事業者ということで、一日平均50kg以上出される事業所と答弁をいただきました。多量排出事業者はいくつありますか。

3点目、市民や零細業者の負担を増やすことなく、さらに減量を進めることが必要だと思いますが、どうお考えですか。

2項目めの質問に移ります。福祉タクシーについてです。

重度心身障がい者・障がい児に対し、タクシーの基本料金相当額を福祉タクシー利用券として交付する制度があります。次の3点について質問を行います。

1点目、福祉タクシーの目的は何ですか。

2点目、昨年度の実績はどうなっていますか。

3点目、紀の川市が実施しているように、タクシー券か燃料費利用券の選択制にできませんか。

3項目めに移ります。林間田園都市駅周辺の整備についてです。

林間田園都市駅周辺には、送迎用のスペースが少ないため、朝夕の通勤・通学時間帯には車が集中します。特に、タクシー乗り場からオークワまでの駐車場に挟まれた道路が二重駐車に近い状態となります。交通安全上、危険だと思いますが、どうお考えですか。

以上です。

○議長（中西峰雄君）2番 阪本君の一般質

問に対する答弁を求めます。

市民部長。

〔市民部長（井浦健之君）登壇〕

○市民部長（井浦健之君）一般廃棄物の減量についてお答えいたします。

平成21年3月と平成22年3月の生活系可燃ごみと事業系可燃ごみの総排出量について、生活系可燃ごみの平成21年3月は86万5,850kg、平成22年3月は84万290kgであり、同月比較では2万5,560kgの削減となっております。

また、事業系ごみ・直接搬入ごみの平成21年3月は41万9,190kg、平成22年3月は42万2,440kgであり、3,250kgの増加となっております。

なお、平成21年3月の各ごみの排出量につきましては、平成21年8月からの広域ごみ処理場への移行までの間、橋本地域と高野口地域にありました焼却施設において、異なるごみ分別により処理を行ってございました関係などにより、正確な比較・検証が困難であると考えております。

次に、多量排出業者についてですが、本市の事業所から排出されます事業系一般廃棄物について、事業者は自らの責任において広域ごみ処理場へ搬入して処理を行う方法と、本市の事業系一般廃棄物収集運搬許可業者と契約を行う方法があり、平成22年4月現在、本許可業者と契約を行っている事業所は671事業所であります。

議員おただしの多量排出事業者について、橋本市廃棄物の減量化、資源化及び適正処理等に関する条例施行規則第2条において、一日平均50kgを超えるごみ排出事業者に対して、多量排出事業者と定め、橋本市廃棄物の減量化、資源化及び適正処理等に関する条例第9条では、多量排出事業者の義務として、廃棄物の排出抑制及び再利用並びに適正処理に関する計画書を作成させ、提出させることがで

きるようになっております。

なお、21年7月策定の一般廃棄物処理基本計画（ごみ編）第5章第4節の事業系ごみの排出の抑制において、平成22年度より多量排出事業者への廃棄物減量計画書の提出要請等を行うことになっており、現在計画書等の様式など、事務作業を進めている次第であります。

次に、市民や零細事業者の負担を増やすことなく、さらなる減量を進めるための施策につきましては、国等の廃棄物処理に関する指針や本市の一般廃棄物処理基本計画（ごみ編）に基づき、ごみの減量化及び資源化を推進し、市民・事業者の意識醸成を行いたいと考えておりますので、ご理解を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

○議長（中西峰雄君）健康福祉部長。

〔健康福祉部長（上田敬二君）登壇〕

○健康福祉部長（上田敬二君）福祉タクシーについてお答えいたします。

まず、福祉タクシーの目的であります。福祉タクシーは重度障がい者に対し、タクシーの利用料金の一部を助成することにより、障がい者及びその扶養者の経済的負担を軽減するとともに、障がい者の社会活動の範囲の拡大並びに福祉の増進を図ることを目的としています。

なお、福祉タクシー利用券の対象者は、18歳以上の人で、身体障害者手帳1・2級、療育手帳Aまたは精神障害者保健福祉手帳1級の交付を受けた方、また18歳未満の人で級に関係なく手帳の交付を受けた方が対象になります。利用券は、1枚につきタクシー1回分の基本料金を助成し、年度内で25枚を限度とします。

次に、昨年度の実績については、対象者1,273人のうち、申請のあった820人の方に交付しました。また、福祉タクシー券利用枚数

は7,744枚で、金額にして456万5,520円を支出しております。

次に、紀の川市が実施しているように、タクシー券か燃料費利用券の選択制にできないかとのおたただしですが、福祉タクシーの目的として、重度障がい者が少しでも社会活動範囲を広めていけるように外出を支援する事業でありますので、自ら車を運転できる障がい者の方を想定しているものではありません。

仮に、燃料券を発行した場合、障がい者本人のために間違いなく利用されていることの確証が非常に困難であります。また、運用面で、燃料券、すなわちガソリン券の購入に際し、業者との単価契約の時期等の問題が発生してきます。このように、障がい者のための燃料券発行は、正しく公平、適正に利用していただくには難しい問題があり、このことから紀の川市以外に広がっていかないのが現状であります。

ちなみに、障がい者で車をお持ちの方には、自動車税や自動車取得税の減免制度もあります。

以上、ご理解いただけますようお願いいたします。

○議長（中西峰雄君）建設部長。

〔建設部長（樽井豪男君）登壇〕

○建設部長（樽井豪男君）林間田園都市駅周辺のスペースが少なく、二重駐車に近い状態となり、交通安全上危険だと思いますが、どうお考えですかとのおたただしですが、市道三石台5号線沿いの駐車に関することであると、考え、ご答弁いたします。

この道路は、駅前へのアプローチ道路として送迎車両を考慮し、3車線で計画施工され、道路交通法上も駐車違反取締区間となっておりますが、停車は可能な区間となっております。

ご存じのとおり、南海電気鉄道株式会社による土地区画整理事業により、昭和53年から

平成4年にかけて開発され、市道を含む公共施設等については換地処分登記により橋本市に移管を受け、維持管理を行っております。

この道路を改良するには、まずその用地確保が必要となりますが、当市道の周辺は私有地に換地されており、非常に困難であります。

また、駐車帯を追加施工したとしても、送迎車両が集中する時間帯には、車線をはみ出す状態が発生すると推測されます。

通行の安全確認に十分注意を払っていただきまして、現状での利用をしていただきたいと思いますので、ご理解のほどお願いいたします。

○議長（中西峰雄君）2番 阪本君、再質問ありますか。

2番 阪本君。

○2番（阪本久代君）ありがとうございます。

一般廃棄物の減量についてから、再質問を行います。

まず、1点目、確認なんですけれども、この生活系のごみは2万5,560kg減量したけれども、事業系また持ち込みを含めては3,250kg増えた、でよろしいでしょうか。

○議長（中西峰雄君）市民部長。

○市民部長（井浦健之君）そのとおりでございます。

○議長（中西峰雄君）2番 阪本君。

○2番（阪本久代君）②番のところでは、平成22年、今年度から多量排出事業者に対して減量計画書の提出の要請を指導するということになっているけれども、今現在容積も含め検討中であるということなんですけれども、一般廃棄物処理基本計画（ごみ編）によりましたら、平成21年度に検討して、22年度から要請指導に入るということになっているんですけれども、実際には22年度中ではありますけれども、実際には遅れているといいますが、なかなか多量排出事業者がどういう職種の業

者であるのかも含めて、何もわからない状態であるというふうに解釈してよろしいでしょうか。

○議長（中西峰雄君）市民部長。

○市民部長（井浦健之君）まず、多量排出事業者に対する計画書の関係でございますけれども、議員おただしのおり、21年度で検討で22年度からという形で、廃棄物処理基本計画ではそうなっております。

言いわけになるかわかりませんが、機構改革との関係もございまして、ちょっと遅れております。今現在、計画書の様式等をつくっておる最中でございます。近々に計画書様式を策定しまして、事業者のほうへ送付していきたいなというように考えております。

ただ、年々多量排出事業者を市が把握していないかということでございますけれども、許可業者のほうから報告書というのをいただいております。どの事業所といくらで契約を交わしておるかという、そういった報告をいただいておりますけれども、その中で逆算をしていきますと、これはあくまでも推計値でございますけれども、多量排出事業者と言われる推計事業所が約25件ほどあるんじゃないかなというところまでは、あれとしては押さえておるわけでございます。ただ、これはあくまでも契約の金額でございますので、実際それ以上事業所があるのかなというふうな気もしますけれども、一応我々としてはそういった数値で押さえとるということでございます。

以上でございます。

○議長（中西峰雄君）2番 阪本君。

○2番（阪本久代君）橋本市の広域に対する負担を決めるときに、ごみの量が非常に大きく関係してくる中で、先ほど1番でも、家庭系のほうはどんどん減ってきていると。一方で、事業系のほうはいろいろな理由はあると

思いますけれども、1年間だけですけれど、増加にある。そういう中で、先ほどいろいろな条例とかいろいろな紹介されて、事業所に対しても減量を求めていくということは、以前からされていることだと思うんです。

ただ、一般廃棄物処理基本計画を読みましたら、家庭系ごみについて、例えば生活系のごみの減量の目標については、平成28年度で一日1人当たり736gまで減らすということであるとか、ごみの総排出量は、年間2万4,350tまで減らすとかいう基本目標値は書いてあるんです。

だから、家庭系といいますか、生活系に関しては目標値も決めてどんどん減量していくと。一方、それならば事業系に対しては、資源化とか減量とかを求めていくんですけれども、実際にどういう目標で減らしていくといういいますか、そういうのは決められているんでしょうか。

○議長（中西峰雄君）市民部長。

○市民部長（井浦健之君）一般廃棄物処理基本計画（ごみ編）の中でございますけれども、この中で計画の目標という第3節にもあるわけですが、ここで基本目標とそして自主推進目標と二つ掲げております。

基本目標につきましては、広域のいわゆる処理基本計画の中で策定された目標になるわけですが、まだそれよりもいっこともうちょっと多いというんですか、ごみ減量多い目標というのを自主推進目標として市としては掲げておるわけです。

その中で、家庭系ごみと事業系のごみと分けておるわけですが、例えば処理基本計画66ページになるわけですが、この表5-3の3、目標の設定根拠という表があるわけですが、ここにおきまして可燃ごみについては単純推計結果から毎年1.8%ずつ減量を、橋本市衛生自治会等の協力を得なが

ら行っていききたいというふうに記載をしております。その下に、事業系一般廃棄物という下から2行目になるわけですが、ここに事業系一般廃棄物につきましては、排出抑制分別徹底により、単純推計結果から毎年1.5%ずつ減量もしくは資源物として分別の徹底を図っていききたいというふうに記載をさせていただきます。そういったことで、自主推進目標値の中にこういった形で減量目標を掲げておるといってございませう。

以上でございます。

○議長（中西峰雄君）2番 阪本君。

○2番（阪本久代君）そうしましたら、この各事業所に、各と申しますか、多量の排出事業所に対して、毎年1.5%ずつ減量していくようなそういう目標に合致するような計画書の提出を求めていくということでしょうか。

○議長（中西峰雄君）市民部長。

○市民部長（井浦健之君）当初から1.5%していくのと違って、まずそれぞれの事業所の減量計画書というんですか。それを出していただきまして、その中で市のほうでいろいろと検討させてもらう中で、指導等を行っていききたいなというふうに考えております。

以上です。

○議長（中西峰雄君）2番 阪本君。

○2番（阪本久代君）多量の事業所にこだわっているわけなんですけれども、先ほど推計では25件あるということなんです。事業所にしてみれば、1カ月これこれという値段を決めて、また業者に対してお金払って集配に来てもらっていると。そういう中で、お金払っているんだから、減量しなくていいんじゃないかという、減量というか分別はかなり面倒なことなんです、減量しなくてもいいんじゃないかなというふうな考えを起ささないかなと勝手に心配もするわけなんですけれども、25件というのは、大体業種でいいましたら、どうい

うところが橋本市でいえば多量にごみを排出する業種なのか、わかりますでしょうか。

○議長（中西峰雄君）市民部長。

○市民部長（井浦健之君）25業者の内訳でございますけれども、食料品等の販売店、これが11事業所で44%。飲食店が3事業所で12%。その他ということで、娯楽施設、いわゆるパチンコ屋等になろうかと思うんですけども、が11事業所ということで44%。以上、25業者の内訳として、そういう形をつかんでおります。

以上です。

○議長（中西峰雄君）2番 阪本君。

○2番（阪本久代君）そうしますと、どちらかという、残飯が多いということになるのでしょうか。

だんだんどういふところがごみを出すのが多いかというのがわかってくれば、どういふところにどういふ方策をとればごみが減っていくのかというのが見えてくると思うんですけども、その中で報告書とか計画書とかいろいろ検討する中で、また3番目にもつながってくるような対策が見えてくるのではないかなと思うんですけども、そういう方策と申しますか、これからの検討課題として考えていかれますでしょうか。

○議長（中西峰雄君）市民部長。

○市民部長（井浦健之君）まず、業者別の啓発でございますけれども、昨年だったと思うんですけども、当時の環境事業室のときに商工会議所のほうへおじゃまさせていただきまして、いわゆる事業者の方のごみの減量について、説明やらお願い等をさせていただいております。それとあわせて、まだ日にちは決まっておりますけれども、飲食店とか食料品等の販売店が多いということで、そうした組合等で会合、寄り合いというんですか、会議があるときに、ちょっと時間を割いていただ

いて、私どものほうから協力をお願いやら説明に行かせていただきたいなというふうな計画も現在考えております。

それと、特に事業系の廃棄物につきましては、このごみ処理基本計画の、これも78ページに載っておるわけですが、記載しておるわけですが、先ほど申し上げておりますように、事業系の一般廃棄物につきましては、やはり事業者の方が自ら処理をしていただくというのが原則でございますので、自己処理責任の周知の徹底等を行っていききたいということを、ここでも記載をさせていただいておりますけれども、そういった形で分別とごみの減量化というのを、さらに事業所の皆さんにもお願いをしていきたいなというように考えておるところでございます。

以上でございます。

○議長（中西峰雄君）2番 阪本君。

○2番（阪本久代君）何度も言ってますけれども、橋本市の負担を減らすこと、またそれで予算が残ってくればまたほかにも回していけるということにつながりますので、ぜひ事業系のごみを減らすことにも、今後とも取り組んでいくということで、よろしく願います。

なお、77ページに今度中小事業所に対する自主的な計画策定の呼びかけというのが、今度また平成22年度に検討して、23年度から呼びかけということにはなっているんですけれども、50kg以下といたらまた幅が広過ぎて、本当に自分の家で捨てるというか、零細の業者の方にまでいろいろと負担を増やすようなことにならないように、段階といいますか、ランク分けするなどして取り組んでいってもらえたらなというふうに要望いたします。

2番の福祉タクシーに移ります。

先ほど、1番の目的で、橋本市福祉タクシ

一事業実施要綱の目的のところ、そのまま読んでいただいたんですけども、この中で先ほど3番目の燃料費利用券、そもそも想定は外出支援で本人が運転する場合は想定していないというふうに言われたんですが、先ほど言っていた目的の中には、障がい者及びその扶養者の経済的負担を軽減するとともにということ、経済的負担を軽減するものも目的の中に含まれています。また、2番目の対象者の中には、18歳未満の級に関係なく障害者手帳を持っている方が対象になっているということですので、その保護者の経済的な負担を軽減するために、タクシー券だけでなく、燃料費というのも、考え方の一つではできると思うんです。

昨年の実績、先ほどおっしゃいましたけど、対象1,273人のうち820人が交付を受けられたということで、大体64%の方が交付を受けているんです。最初からタクシーに乗ることはないと思われる方は、多分申請しないということで、3分の2ぐらいの交付率になっているんだと思うんです。1年間で25枚。25枚ということは、大体通院とかに使うときに往復2枚と考えたら、月に1回ぐらいは外出できるという枚数が25枚じゃないかなと思うんですが、この820人に25枚を掛けたら2万500枚になります。そのうち利用されたのが、7,744枚で、37.8%の利用率になるんです。

一方で、ずっとお聞きしてたら、合併したときには20枚だったんですけども、もっと増やしてほしいという要望があって、現在25枚になっていますという説明をいただいたんですが、利用されている方は本当に利用して外出に使われていると思うんです。でも、一方自分で車を運転される方とか、保護者の方とかは、まだこのサービスの恩恵を受けることができないんです。利用率が低いということから見ても、本当に目的を達成するためには、

燃料費利用券というのも一つの考え方だと思うんですけども、そうは思われませんか。

○議長（中西峰雄君）健康福祉部長。

○健康福祉部長（上田敬二君）ちょっと目的のところ、こちらの考え方と阪本議員の考え方ちょっと拡大の範囲が広いのかなと思っております。

基本的に私たち、理解しておりますのは、障がいを持つ方の日常生活の行動範囲を広げるためにバス等の公共機関を利用することが困難な方がタクシーを利用するという考えに立脚しておりますので、その辺の違いがあるのかなと思っております。

それと、予算の範囲内で、今年は450万円なんですけれども、ガソリン券にしましたら当然家族の方も運転、障がい者を乗せて送迎等運転することになると思うんですけども、非常にガソリンの値段にしてもばらつきがありまして、いつの時点で契約するのか。役所については、概ね年いっぺんとか年2回、あるいは四半期ごとと、そういうような契約の仕方をやりますけれども、予算の執行が非常にやりづらいという思いはあります。

ちょっと答えになってないですけども、現実としてはそういう問題が起こってくるのかなと思っております。

○議長（中西峰雄君）2番 阪本君。

○2番（阪本久代君）私、別に拡大解釈はしてないと思うんですよ。目的のところ書いてあるそのままを讀んでるわけなんです。先ほども部長が1番のところ、答えられたように、タクシーの利用料金の一部を助成することにより、障がい者及びその扶養者の経済的負担を軽減するとともに、障がい者の社会活動の範囲の拡大及び福祉の増進を図ることを目的とする。だから、障がい児を持っておられる方が、自分が運転するのでタクシーに乗

ることなく自分で子どもを乗せて移動することができる。その場合は、経済的負担の軽減で言ったら具体的なガソリン代になってくると思うんですけども、そのことと、でも家族の方が運転できない場合に、タクシーを使ったときは初乗り料金ではあっても、経済的負担の軽減するサービスがあると。拡大解釈はしてないと思うんですけど、いかがですか。

○議長（中西峰雄君）健康福祉部長。

○健康福祉部長（上田敬二君）要綱を見る限り、障がい者及びその扶養者の経済的負担を軽減であるんですけども、運用として阪本議員の解釈もできるのかなと今、思っておりますけれども、現在までの運用として障がい者本人単独での行動、付き添い要る要らないというよりも、障がい者自身のために使われているかどうかという物差しで運用しておりますので、そういう家族代行者まで想定した、現在運用はこれまではしていません。

○議長（中西峰雄君）2番 阪本君。

○2番（阪本久代君）昨年の実績で、先ほどは全体と言われたんですけども、18歳未満で言いましたら、対象が112人に対して、事前にもらった資料によりますと、交付者が57人で交付率は52%です。18歳になるまでは自分自身運転免許も取れませんので、どうしても移動するときに家族なりということになってきます。18歳以上から65歳未満では交付率が64%。65歳以上だと66%。全体では64%の交付率になるんです。結局、18歳未満の方については、やっぱり家族と一緒に移動ということはもうよくあると思うんです。むしろ家族と一緒に障がい児の方は移動することのほうが多いと思いますので、そうではないですか。

○議長（中西峰雄君）健康福祉部長。

○健康福祉部長（上田敬二君）先ほどから私、障がい者個人がとか単独というような言葉使

ったのかどうかわかりませんが、障がい者が使うということで、答弁させていただいておりますけれども、要は18歳未満、当然それは私も承知しております、家族が付き寄せたり、運転を代行するという先ほどから言わせていただいているんですけれども、そういうケースが往々に多々あると思います。

ただ、運転する場合でも、障がい者がどこどこへ作業所へ行くとか、病院へ行くとか、買い物に行くとか、そういう場合に障がい者がどここの場所へ行きたいという目的を持って車が運行されているかどうか。タクシーでしたら、第三者が介在しますので、疑るんじゃないんですけれども、公共交通機関を利用できないという前提のもとにタクシーを利用しますので、どここの場所へ行くために第三者が運転する車を使用すると。ただ、家族のマイカーを使われますと、障がい者本人の目的のために100%とは言いませんけれども、目的のために使われるかどうかその確証がとれないという場合もあると思います。障がい者が行きたい場所へ本当に行っているかどうか、車というのはその目的が一つだけでしたら、タクシーはもう一つの目的をつけて行くんですけれども、マイカーでしたら寄り道もしたり、あちこち別の用事二つ、三つあれば迂回という形も考えられますので、純粹に言えば、その目的のためにタクシー券が本当に使われているのか、確証を持ってないと。行政側から確証を持ってないと、決して障がい者やその家族を疑っているわけじゃないんですけれども、そういうことも考えられるということで、現在はガソリン券の利用まで踏み込んでいないというのが現状です。

○議長（中西峰雄君）2番 阪本君。

○2番（阪本久代君）実際には、紀の川市、県下でいえば紀の川市だけがタクシー券も選択制になっているんですね。どっちかを選ぶ

ということで。タクシー券を選ばれている方のほうが多いということなんです。実際にはね。何に使われているのか、確定できないということではありますけど、年間を通じて見れば、どのくらい出すかとかいろいろな考え方はあると思いますけども、年間を通じて言えば、通院であるとかで、自家用車を使う、そのためだけ使うということはあると思うんです。その都度その都度確認できないということをおっしゃっているんだとは思いますが、なかなか平行線ではありますけど、はじめからできないと言うんじゃないで、検討の余地を残しといてもらえたらなと希望を述べて終わらせていただきます。2番については。

3番なんですけども、現状のままでお願いしますということだったんですけれども、結局林間田園都市駅ができてからずっと今の状態のままできているわけなんですけれども、最初の想定よりは自家用車での送迎が多かったのかなという気はしないでもないんですが、実際にこの場所だけじゃなくて、何箇所かで送迎は行われているんですが、一番車が対抗する危険のあるのは、タクシー乗り場からオークワの間だと思うんです。

今のところ、用地確保が必要なので、どうしようもないということではあるんですけれども、やっぱり安全を考えたときに何らかの方法を専門家の知恵とかも借りて、何らかの方法がとれないものだろうかと思うんですが、いかがでしょうか。

○議長（中西峰雄君）建設部長。

○建設部長（樽井豪男君）まずはじめに、これは駅広と今、要は車をとめておりますタクシー乗り場、それにつきましては市道1254号ということで、もともとこの道にはそういった一般車の走行というブースはありません。

といいますのは、オークワからバイパスに

向かって2車線につきましては、右側につきましては、右折だまりの延長上。左の線につきましては、直進と左折の2車線。それと371バイパスとオークワに向かってにつきましては1車線の道路ということで、道路形態は3m3m3mの車道になっております。歩道につきましては、両方とも3mと。今、たまたまタクシー乗り場につきましては、道路線よりも外側にタクシー乗り場があります。それは、駅広の中でタクシー広場を設けてますので、まず車道との延長上にはございません。

今、皆さんご利用いただいとるのは、その2車線で右折だまりの線がありますので、直進と左折の線を利用させていただいて、そこに現実約8台から10台程度の車が送迎されとることになっております。

本来、これはたまたま2車線ありますので、こういったことでも停車台としては位置付けは十分考えられるとは思っております。

なお、私もきのう7時半から8時ぐらいまでの1時間ぐらい間、夜行ってきたんですけども、やはり夜迎えにくる車につきましては、待ち時間が長いというのがあります。ただし、その時間帯につきましては、約8台程度ともう一つフォレストの駐車場の前の市道、ちょうど駅から向かって右側なんですけども、そこにも7台ほど停車しておりまして、そこで迎えに来る車が待機しております。通常、私、そのとき車も置けないので、オークワの駐車場を利用させていただいて、現場を見させてもらうんですけども、やはり待ち時間が長いということであれば、そのあたりのいろんな無料の駐車場とかあれば、そういったところで待機をしていただいて、迎えに行くとかいうのがまず可能かなと思うんですけども、ただし送りにつきましては、非常に恐らく朝の7時ぐらいが一番ピークじゃなからうかと思っております。

それで、ここの乗降客につきましては、約1万2,000人程度あるんですけども、乗っていく方、その半分の6,000人といたしましても、恐らくピーク時には約2,000人の送っていく方が多分おるんじゃないかということで、その中で、一つ1バースを送ってきて10秒から15秒ぐらいでおりていただければ、だいたい1バース200台ぐらいのカウントがまずできるんです。1時間当たりの中で考えれば。

ただし、それが7時10分にすべて集中するとかという形のものがありますので、その1時間ベースでいけば、1バース当たりは約200台から250台のとめるという能力はまずあると考えています。

それがいつと時の話ですので、それがやっぱり周辺を見渡した中で、駅の近くまで行かなくてもやはりちょっと離れとつても混んでおれば、オークワの前あたりでおろしていただくとか、やっぱりちょっと遠く離れたところでおろしてもらってあれば、そこに集中するということはないんですけども、それもまず規制はできませんので、やはり皆さんの混んでおればちょっと遠くでもおろすとかというモラルの問題でございまして、今、何とか1車線が7台から8台ぐらいので対応は何とか皆さんでやっていただいておりますので、先ほどあのバースを増やすということになれば、本来なら市道上にこういった停車台のバースというのが、あまりほかにはございません。というのは、やはりどこの駅へ行っても、駅広の中でそういった送迎用のバースをこしらえるなりとかして、駅の中である程度対応するんですけども、これはもう市道上で対応するという事の中で、非常に限界がありまして、今後ともまた朝夕等いっぺん再度どんな状態かもまた調査をしながら、これが何台あったから満足するとい

うとかいうので問題ではございませんので、やはりまず調査をしてどんな形が一番将来的にいいかというのは、また検討していきたいと思っております。

○議長（中西峰雄君） 2番 阪本君。

○2番（阪本久代君） 検討のほう、どうぞよろしく願いいたします。終わります。

○議長（中西峰雄君） これをもって、2番 阪本君の一般質問は終わりました。

この際、2時25分まで休憩いたします。

（午後2時8分 休憩）