

[平成30年 決算審査特別委員会(まちづくり分科会 第1日)]-[09月21日-08号]-P. 232

◆委員(織田勝久) 交通政策について、路線バスネットワークと地域交通との連携及び役割分担について、さらにコミュニティ交通支援事業等について伺います。地域交通の現状と今後の課題についてもずっと通しで質問をいたします。平成29年度の地域交通の手引きにかかわる事業の当初予算額と決算額、さらに事業費の内訳について伺います。

◎北村岳人 交通政策室担当課長 コミュニティ交通支援事業費についての御質問でございますが、平成29年度の当初予算額につきましては約976万円、決算額は約860万円でございます。当事業の主な内訳といたしましては、コミュニティ交通支援業務の委託料が約453万円、本格運行における高齢者等割引事業の補助金が約346万円でございます。以上でございます。

◆織田勝久 委員 次に、麻生区高石地区、多摩区长尾台地区は同じ事業者がこれを運行しているわけです。事業のそれぞれの収支状況と事業者からの事業継続をする上での課題などを把握していれば伺います。

◎北村岳人 交通政策室担当課長 本格運行における取り組み状況等についての御質問でございますが、高石地区は平成23年9月、長尾台地区は平成26年12月に本格運行を開始したところでございます。こうした中、両地区のこれまでの収支状況等につきましては、運賃収入のほか、高齢者等割引補助金や車体広告収入等により、おおむね収支の均衡が図られておりますが、さらなる高齢化の進展等を踏まえ、今後の継続的な運行に当たっては、運行計画の見直しによる利用者数増加に向けた取り組みなど、事業採算性の確保が重要と考えております。以上でございます。

◆織田勝久 委員 今答弁いただいた事業採算性と、そこが大事だというのは本当に言うをまたないと思いますけれども、特に高石地区についてはサポーターが大きく減っているわけですね。かなりの勢いで減っている。特に今回3分の1減ってしまったわけだから、今後どうしていくのか。やはり収支採算性と。それで、今回、資料請求等で事業者が行っている収支の状況がどうなのか、その中身を知りたいということだったんだけど、なかなか事業者との調整で出てこないということであったんですけども。ただ、一定、ランニングで公費を入れたりとか、いろんなかかわりのある中で、やはり具体的な収支状況というものがわからなくて支援しろというのも変な話なので、しっかりと事業者と含めて収支状況、これはもう採算性に直撃する話なのだから、実際サポーターが減っているわけなんだから、それをどうするかという議論を含めてちょっと事業者と話をさせていただきたいというふうに思うんです。一部では御議論もいただいているというふうに聞いていますけれども、今後それについては改善ができるのか、ちょっと伺います。

◎北村岳人 交通政策室担当課長 コミュニティ交通の取り組みについての御質問でございますが、事業収支等についての状況につきましては、地域公共交通会議の中での御意見

をいただいておりますので、今後、内部での検討も進めまして、こういった形で公表できるかということも含めまして取り組みを進めてまいりたいと考えております。以上でございます。

◆織田勝久 委員 今そういう御答弁ですので、よろしく願いをしておきます。それから、今回サマーレビューにおいてコミュニティ交通の運営スキームの検討などを行うというようなことが議論されたそうであります。検討する課題について具体的に伺います。

次に、この検討の中に地域交通に対する、いわゆる公費負担のあり方、そういうことが含まれるのかどうか。さらに、ランニングコストへの補助の考え方について改めて伺っておきます。

◎北村岳人 交通政策室担当課長 コミュニティ交通についての御質問でございますが、コミュニティ交通につきましては、高齢化の進展や事業採算性の課題、多様な地域ニーズ等を踏まえ、より一層の取り組みが重要と考えているところでございます。こうした中、国においては、自家用有償旅客運送について、NPO法人に加え、自治会等による運行が可能となる法改正が行われ、その運用にかかわるガイドラインが示されたところでございます。こうしたことから、持続可能なコミュニティ交通の充実に向け、自家用有償旅客運送の導入の可能性などについての検討を進めているところでございます。また、コミュニティ交通の運行支援についてでございますけれども、本市におきましては、本格運行を実施する運行事業者の初期投資の軽減を図るため、車両購入費等の補助制度を制定しており、その後、車両の更新時の買い換え費も対象とする制度の拡充を図っております。これに加え、高齢者等が利用しやすい環境を確保するための割引補助を行っているところでございます。こうした中、本格運行地区におきましては、さらなる高齢化の進展等を踏まえ、今後の継続的な運行に当たって事業採算性などの確保が重要となっております。こうしたことから、持続可能なコミュニティ交通の充実に向け、地域交通の手引きの改定を含め、自家用有償旅客運送の導入の可能性などについての検討を行うとともに、今後の運行支援のあり方についても検討してまいりたいと考えております。以上でございます。

◆織田勝久 委員 今答弁いただきましたけれども、やはり地域交通については他都市でランニングコストに公費負担を導入する実例がたくさんあるわけです。いずれも、主体は住民、行政が支援との大まかな役割分担、原則はもちろんあるんですけれども、その実情が随分違うなというふうに感じています。例えば、地域地区ごとの高齢化率ですとか、一定地区面積ごとの高齢者の居住数などを判断基準とする、そのような公費負担のあり方もあるわけでありますから、今御答弁いただきましたけれども、ぜひ、行政負担のあり方ということをしっかり議論していただきたい。

それから、先ほど自家用有償旅客運送導入の可能性というお話もありましたけれども、国土交通省が考え方を変えたということはもちろんあるにしても、ただ、基本的に人と物を運ぶというのは緑ナンバー、青ナンバーというのが大原則でありますから、安定的に事業を運用するとか、あと、安全性という視点からすれば、やっぱりきちっとした青ナンバー、緑ナンバーを持っている事業者にやらせるというのが大原則だと思いますので、そう

いうことを踏まえた上での白ナンバーの活用ということを考えていただく、そういうことについてはしっかり念を押しておきたいと思います。それから、公費負担については、大幅に公費負担をするというのは時代の要請で、避けられないと私は思います。だから、いきなりということも難しいでしょうから、どういう理屈で公費を入れられるのかということの議論も、今すぐは答弁いただけないと思うけれども、内部的にはしっかり御議論いただきたいと思うんです。これはちょっと要望というふうにしておきたいと思います。それから、平成12年度から15年度まで、継続したバス交通対策基本計画調査等というのがかつてあったわけでありまして、それにつきましては、駅勢圏、バス勢圏、それからバスの運行頻度を評価の指標という形にして、交通空白・不便地域というものを行政がきちっと設定する。その交通空白・不便地域をどのようになくしていくのか、そういうことに取り組んだ経過があるんですね。ただ、この指標には地域のいわゆる物理的な高低差というものは反映されてなかったんですけれども、高齢化の一層の推進により、自宅から幹線路線バスのバス停にアプローチしづらいよ、アクセスができない、そういうことが既に大きな問題になってきたわけです。ようやく大きな問題になってきたという状況の中で、当時の指標内容を見直すなどして、再度、交通空白・不便地域の確認及びこの地域における日常生活の移動困難実態などをやっぱり行政が主体的に把握する必要があると思うんです。それについて見解を伺います。

◎北村岳人 交通政策室担当課長 地域交通についての御質問でございますが、地域交通に向けた取り組みとして、これまで鉄道駅から750メートル以上、バス停から300メートル以上離れた地域を基本として交通空白・不便地域を抽出した経過がございますので、それらを参考として、現在は高低差による移動のしにくさや、バス停までの距離が離れており利用しにくいなどの地域特性を踏まえ、さまざまな課題を解決するために、コミュニティ交通に関する地域の主体的な取り組みに対して支援を行っているところでございます。以上でございます。

◆織田勝久 委員 主体的な取り組みは主体的でももちろんいいんだけど、ただ、住民が路線バスを引くなんてできないわけだから、そこにうまく行政がどうサポートするか、それは市交通の皆さんも含めて、今の枠組みでは私は本当に不十分だと思っているので、しっかり手引きの改訂なども含めて御議論いただくということをお願いしておきたいと思います。

次に、交通局に何点かお聞きいたしますけれども、今年度中策定ということで、次期経営計画、そういうものを今策定されているわけです。その中で路線バスネットワークと地域交通、コミュニティ交通との関係をどのように位置づけていくのか、基本的な考え方を伺っておきます。次に、交通局としては、いわゆるバス事業者という顔と市交通という顔を持っているわけですが、市交通、公営交通の役割として、主体的に地域交通、コミュニティ交通事業への参入、そういうものが検討できないのかどうか、伺っておきます。

◎藤平高志 交通局経営企画課担当課長 コミュニティ交通についての御質問でございますが、現在、川崎市バス事業経営プログラムでは、地域貢献の取り組みとして地域の住民

が主体的に取り組むコミュニティ交通については、路線バスとともに、地域公共交通としての役割を担っていることから、公営バス事業者として運行計画に対する助言、走行上の課題や問題点の指摘といったノウハウの提供などの支援に努めるとしているところがございます。次に、コミュニティ交通への参入につきましては、川崎市総合都市交通計画において、路線バスが対応できない場合の地域住民主体の取り組みと位置づけられておりますので、交通局として引き続き運行における技術的な助言などを支援してまいりたいと考えております。以上でございます。

◆織田勝久 委員 今、塩浜営業所にコミュニティバスに利用可能な小型バス2両があるわけです。現在の利活用の実態を伺っておきます。さらに、購入費用と維持費について、平成29年度の決算まで、その総額を伺っておきます。次に、GIS機能や本市の土地利用と建物の現況など、さらに地域ごとの高齢化率などを勘案して、この小型バスが運行可能な路線の検討などを図上でシュミレーションをどんどん行っていく、そういうことができないのか伺います。

◎藤平高志 交通局経営企画課担当課長 小型バス車両についての御質問でございますが、初めに、活用状況でございますが、現在、市バスでは輸送力の大きい大型・中型バスを基本として運行しているところでございます。現在保有している小型バス車両につきましては、平成23年9月に運行を開始した藤子・F・不二雄ミュージアム線の専用車両として購入したものでございます。その後、平成28年9月に、運行の効率化と輸送力向上のため藤子・F・不二雄ミュージアム線のダイヤ改正を行うとともに大型車両を導入したことから、小型バス車両につきましては運転手の路線教習用の車両などとして使用してきたところでございます。次に、購入費用につきましては、2両合計で3,669万4,800円でございます。また、維持費につきましては、平成29年度まで法定点検及び車検費用、各部品代、合わせて554万7,312円でございます。次に、市バスが新規路線を検討する際につきましては、安全な輸送サービスを提供するために必要な道路走行環境の確認を行うために、実際にバス車両を走行させるとともに、お客様の利用状況や採算性、さらに、運転手、車両、車庫スペースなどの経営資源を総合的に勘案し、運行の可否を決定しているところでございます。以上でございます。

◆織田勝久 委員 今の中型バスを走らせるということになれば、どこが主要な幹線路線バスで、どこがコミュニティ交通なのか、コミバスなのかという線引きが難しいから一概に言えませんけれども、ただ運行の可否を決定しているという部分でどれだけ新規の路線の御検討をいただいたのか。それが実際実現につながったかということについては非常にクエスチョンなわけです。だから、今、市バスを見ていると結局経営健全化ということで、もちろんその採算性を重視するということは大事なのはわかるけれども、基本的に市交通として空気を運んでいるという実態もあるわけでしょう。行政路線を走らせなければいけない、これは地域の住民の意見要望として、また議会もそれを後押しして、市交通にそれをやってもらっているという経緯もあるわけだから、だから、採算がとれるところはきちんと採算をとってもらおう。採算がとれないところは、努力はするにしても、採算はとれな

いんだということをもっと明らかにして、市交通の役割をもっと明確にしていってほしい、僕はいいと思いますよ。

何となく足して2で割って黒を求めなければいけないんだみたいな議論をやっているから、いつまでたってもすっきりしないわけでしょう。今のままでいったらタコが足を食っているようなもので、やはり新しい路線をどう積極的につくっていくのか。それについて、やっぱりコミュニティ交通にしっかり参入をしていく。参入していく以上、ぎりぎり採算性は追求するけれども、行政としての負担も必要なんだと、そういう議論を僕はやっぱり市交通から積極的にやるべきだというふうに基本的に思っています。それに対して、やはりまちづくり局ともしっかりと連携しながら。何となくこのコミュニティ交通についてはまちづくり局と市交通と、全く縦割りと。交通局に言わせると、いや、これはまちづくり局がやることですよみたいな雰囲気が出てくるから、それでは、やはり本来の意味での交通局、市交通としての役割がどうなんだというふうにクエスチョンを持たざるを得ない。

もう本当に時代も変わっているわけですよ。高齢者の皆さんが、特に山の上の集合住宅なんかは、本当に買い物に出られない、病院に行けないという現実があるわけでしょう。宮前区では、今度、高山団地で買い物の実験をやるとかという話だけでも、それはそれでいいことなんだけれども、これはもう15年前から言ってきたように、住民は買い物をするためだけに住んでるわけじゃないんだから。駅にも行く。役所にも行く。友達に会いに行く。映画を見に行く。本を買いに行く。いろいろなことを含めての移動政策なんだから、その移動政策というものをしっかりやはり市交通とまちづくり局と、連携しながらやってもらいたい。そういうことをあえて申し上げておきます。

それで、さっきの公費のあり方なんですけれども、私どもも会派のほうでいろいろあちこち視察に行ったりもしてきていますけれども、例えば直近改めて落ちついて見てきて非常にいい例だなと思ったのが岐阜市の例です。岐阜市の場合も基本的にはやはり住民主体で、行政がそれを支援するという仕組みになっているんだけれども、さっき申し上げました高齢者の人口密度というものを1つの指標として出して、その人口密度によって年間の補助額というのを決めているわけです。それからあと、どういうダイヤを組む、どういう路線を組むということについては、行政と住民がぎりぎりきちっと議論するんだけれども、その中で、やはりどこまで住民が乗客を確保できるのかということの数値も厳しくつくるわけです。その数値に対して住民はしっかり果たすという義務を負わされるんだけれども、その努力目標に対してどれだけ乗客が確保できたかということに基づいて補助率ということでもってまた見ていく。だから、高齢者がどういうふうに住んでいるかという実態と、その努力目標に対してどこまで住民が対応ができたかということの2つを1つの手法として、補助金の出し方というものをやっているわけです。それで、幹線路線バスについては、基本的に民間バス事業者が責任を持って、そこからの枝葉の部分、まさに地域交通としてのコミュニティバスの運行というふうになっているんですけれども、いわゆるその岐阜市の中で大きく8つの地域に分かれるんだけれども、その8つの地域の自治会・町会ごとにお互いが競争して、まさに俺がまちの、俺が地区のコミュニティバスということを一生涯懸命やっているわけですよ。お互いが競い合ってコミュニティバスを走らせようとやっているわけです。それはもちろん川崎とイコールではないけれども、非常にそういう意味では地

域の住民の力を引っ張り出す、地域の皆さんの御協力を具体的にお願いしやすいスキームということで、すごくやられているなという印象があったので、参考までに申し上げておきますが、もしまちづくり局の担当の皆さん、場合によってはちょっと岐阜市の例なんかも調べていただけるといいなというふうに思います。

次に、10款3項3目、鷺沼駅前地区再開発事業について伺っておきます。拡充されるバスバース等を活用して、既存路線の再編や新規路線の設置等についてバス事業者と連携し、路線バスネットワークの充実に向けた検討を進めるというふうにあるわけです。検討スキームの方向性で見直しの時限、さらに民間バス事業者と市交通の役割と連携のあり方について伺っておきます。

◎北村岳人 交通政策室担当課長 鷺沼駅周辺再編整備に伴う路線バスネットワークについての御質問でございますが、鷺沼駅は、宮前地区方面を主とした多くの路線バスの起終点となっておりますが、再編整備に当たりましては、地域生活拠点である鷺沼駅を中心とした路線バスネットワークの充実を図ることが大変重要であると認識しております。こうしたことから、検討の方向性等といたしましては、同駅へのアクセスの強化を行うべき路線や確保すべき新たな方面などについて、高齢者等の地域の実情や事業採算性なども勘案しながら、市バスを含めたバス事業者と連携し、検討を進め、早い時期にお示ししてまいりたいと考えております。以上でございます。

◆織田勝久 委員 それから、今回準備組合から示された図面でいきますと、バス停が全部で8バースになる、そのうち6バースが乗車で2バースが降車というふうに便宜的に位置づけられているということなんでしょうけれども、この間申し上げてきたそのコミュニティ交通、コミュニティバス、地域交通と、そういうものの仮にバス停等が必要になったときに、そのバス停の確保ということについては今後柔軟に対応できると委員会でのやりとりでは御答弁いただいていますけれども、改めて決算の場でも確認しておきます。