

都市基盤整備促進特別委員会

1 日 時 令和5年12月19日(火)
午前 9時59分 開会
午前11時34分 閉会

2 場 所 第3委員会室

3 出席委員

委員 長	近 藤 司	副 委 員 長	高 塚 広 義
委 員	小 野 志 保	委 員	河 内 優 子
委 員	合 田 晋 一 郎	委 員	伊 藤 嘉 秀
委 員	田 窪 秀 道	委 員	山 本 健 十 郎

4 欠席委員

な し

5 説明のために出席した者

・経済部

部 長	宮 崎 司	総括次長(産業振興課長)	加 地 和 弘
地 域 交 通 課 長	守 谷 典 隆	地 域 交 通 課 副 課 長	新 元 一 司

6 委員外議員 加藤 昌延

7 議会事務局職員出席者

議 事 課 係 長 村 上 佳 史

8 本日の会議に付した事件

- (1) 地域交通計画に関する調査について
- (2) 付議事件調査における委員間討議について

9 会議の概要

開会 午前9時59分

◆委員長：開会挨拶

○経済部長：挨拶

(1) 地域交通計画に関する調査について

(地域交通課長) 資料について説明

(委員) 基幹としては瀬戸内バスが背骨になってくると思うが、瀬戸内バスからの意見として、このエリアで黒字化しようとする、どのようなルートやサービスなどが必要になるというような意見は出ているのか。

(地域交通課長) 何年か前の話になるが、瀬戸内バスが循環ルートなどを検討することはあったが、ドライバーが不足している現状があり、新たなルートを作ると、既存路線が廃線や減便になったりすることを懸念しており、積極的な意見が現状では出てきていないところである。

(委員) 6章で地域住民の移動特性の把握について、移動目的やルートなどを図で示しているが、これらの移動目的の中で移動人数が一番多いものはどれになるのか。

(地域交通課長) 確認して、改めて説明したい。

(委員) 私の想像ではあるが、通勤は毎日するし、かなりの人数が工場に入っていくので、通勤ではないのかと考えている。買物で大型ショッピングセンターにも行くと思うが、週に1回程度のペースであり、毎日の通勤を捉えていない瀬戸内バスは黒字になりえないのではないかと考えている。

(委員) ドライバー不足解消のために県と連携することは構わないが、現在白タクの解禁のようなことが騒がれており、タクシー会社である程度の教育を受けないといけないと思う。新居浜市できちんと教育のできるタクシー会社はあるのか。また、地域間幹線系統補助路線の状況があるが、どの6路線を見ても欠損額に対して、国庫補助、県補助、市補助を足しても埋まらない。瀬戸内バスが保有している車両は、経年劣化などで、今から修理代や部品代などが増えていくが、瀬戸内バスとしてもこのような欠損額が続き、新居浜市は補助として8,000万円、9,000万円とてこ入れしている状況で、瀬戸内バスが古い大型のバスを保有するよりは、マイクロバスのような車両を購入して、市内を走らせるというような考えはないのか。

(地域交通課長) ライドシェアについては、今日も報道であったのだが、運行などをタクシー会社で補助するというようなところがあるが、市内のタクシー事業者でどこができるのかということ即答するのは難しい。組合としては、政府が言っているライドシェアについては、すぐに手を挙げてできるようなところはないという認識を持っているようであるため、慎重に取り組む必要があると考えている。次に、バスを小型化するということだが、本計画の43ページの⑤地域の輸送資源の活用検討において、車両のダウンサイジング化などを掲載しているが、実際に瀬戸内バスにその考えがあるかという、現状ではあまりそのような認識はない。小さいバスにしても、経費削減にはつながらないという認識を持っているようであり、交通全体を考える中で、協議を進めていきたいと考えている。

(委員) 市が保有しているMa a S車両を空き時間に利用することを検討するということだが、Ma a S車両を空き時間に活用する場合、搭載しているパソコンなどの機器類があるため、人はたくさん乗れないと思うが、どのように考えているのか。

(地域交通課長) レイアウトが自由にできる車両になっているため、機器類をのけて普通の椅子に変えることで人をたくさん乗せることも可能である。

(委員) 通常業務でも使うと思うが、空き時間のたびに積み替えをする計画なのか。

(地域交通課長) Ma a S車両や川西のデマンドタクシーの予約システムなどについては、国のデジタル田園都市国家構想交付金を活用しており、Ma a S車両の活用計画としては考えていたが、実際の運用方法については今からの検討になると考えている。

(委員) 運転手不足については、52ページの⑱公共交通維持に貢献する運転手確保支援で新規に取り組むということだが、運転手不足対策は国の施策でも今後上がってくると思う。本特別委員会で視察した苫小牧市は、バス事業者とトップミーティングをして、2種免許の取得支援や国でも検討している外国人ドライバーの活用など、いろいろな運転手確保施策を先進的に検討していた。本計画では、大きなところを捉えて、いろいろと実施できるようにすることだと思うが、⑱公共交通維持に貢献する運転手確保支援の事業内容には、バス事業者、タクシー事業者、愛媛県と連携して運転者確保のために行うセミナー開催や広報活動、求人活動について支援するという形で、詳細に書かれているため、2種免許取得支援などの苫小牧のような支援が仮にバス事業者で実施されるときに、この表記方法だと入らないと思うので、そのような運転手確保支援ができるような表現にしてもらいたい。事業内容としては事業者とともに支援に取り組むことが可能という認識でいいのか。

(地域交通課長) 現在も国には2種免許支援の施策はあり、瀬戸内バスがその支援を活用しているかどうかというところもあるが、瀬戸内バスも求人募集などの際に広報し、2種免許費用を負担する取組は独自で行っている。表現については、今の意見を参考にさせていただき、広く取れるような内容に表現を改めたいと考えている。

(委員) ⑲地域主体で取り組む交通手段確保への支援の事業内容の地域モビリティ事業は国が進めようとしており、計画には宇和島市を例に挙げているが、内容などを研修しに行ったのか。また、新居浜市には、元気な高齢者もたくさんいるし、自家用有償旅客運送事業を国も進めていくと思うので、新居浜市も早く取り組めばいいと考えている。あと、新居浜の交通の場合は瀬戸内バスが自分でけりをつけないことには、デマンド交通の事業拡大にはならないと思う。瀬戸内バスも国の補助などがあるため、このような形でずっと続いてきているのではないかと思うため、十分に話をして、早く決断して、どちらかに進まないといけないと思うが、どのように考えているのか。

(地域交通課長) まず、宇和島市の取組については、私は現地には行っていないが、小さい地域で行われている事業と認識している。また、ライドシェアについては、本計画を進めていくとき

に、行政や交通事業者だけではなく、福祉や川西のデマンドタクシーでデジタル化を進めているMaaS推進グループなどの関係機関と利用者も含めて、交通事業者に直接市民の要望や困りごとが耳に届くような協議体を、決定権はあくまでも活性化協議会にあるが、みんなが考えてできるような体制を作ろうと考えている。次に、⑰自治体と交通事業者のエリア一括協定による交通利便性の向上のエリア一括協定運行事業については、全国的に路線バスの国の補助の負担もかなり大きいということで、路線バスの国の補助を減らして、エリア一括協定運行事業には国も手厚く支援するという話を聞いている。こういったところも含めて、関係者の協議体で決めていかなければならないと考えている。瀬戸内バスだけに話をしてもなかなか進まない現状があるので、そのような形で協議を進めて、新たな事業にも取り組んでいきたいと考えている。

（委員）本計画と立地適正化計画との連携において、居住誘導区域の中ではこの交通計画がすごく重要になってくると思う。全ての事業において、立地適正化計画の推進を前提としているという認識で構わないか。

（地域交通課長）国の社会資本交付金なども交通分野に手厚く配慮することもあり、立地適正化計画と交通計画は連携するようになっている。また、まちづくり部局と交通部局の連携など、国においても連携していると聞いているので、そのような連携は引き続き進めていきたいと考えている。

休憩 午前10時49分

再開 午前10時57分

（2）付議事件調査における委員間討議について

<名古屋市：守山スポーツセンター整備・運営事業>

（委員）守山スポーツセンターでは民間の提案施設として、当初、市側の考えにはなかったリラクゼーションルームやフットサルコートを設置し、市が設定していなかった事業に取り組みられているので、市の計画以上の施設管理がされていることは、大変参考になり、そのような取組を促していくことが大事だと考える。

（委員）守山スポーツセンターにおいて、PFIという民間資金等を活用のメリットとしては、運営事業者の意向が設計や建設に反映されることで民間のノウハウが発揮しやすく、設計、建設、維持管理運営の業務内容及び提案価格のトータルで評価して、事業者を選定することが可能となること。また、事業者が破綻した場合でも、契約により金融機関の介入や公共事業としての継続性を確保できる仕組みになっていること。そして、財政負担が平準化できることが最大のメリットだと考えている。本市においては、総合運動公園の整備が残っており、名古屋市のように大企業や関連・グループ企業がたくさんあるようなところは、手を挙げてくれるところは多いと思うが、本市においても住友企業があることから、PFIを導入し、ネーミングライツなども検討すれば、施設の建設にもプラスに働くのではないかと考えている。

(委員) 今後の新市民文化センターや総合運動公園の建設事業に向けて、施設の設計、建設や維持管理運営を今後どのように進めていくのかという点において、今回の視察は非常に参考になった。従来型にするのか、P F I 方式の導入をするのかを考えなければならないが、今回の視察を参考にすると、P F I 方式には非常にメリットがあると思うので、P F I 方式がいいのではないかと考えている。また、守山スポーツセンター建設事業においては、名古屋市が先行して実施した施設運営等事業費の見直しに関する調査や類似先行事例調査、民間事業者の意向調査、P F I メリットについての検討調査などの各調査をしっかりと行った上で実施しているので、このこともしっかりと参考にして、今後の取組に生かしてもらいたいと考えている。

(委員) P F I 事業の中で実施されているモニタリング調査がとて多かつたことが印象的であった。四半期モニタリングや財務モニタリング、随時モニタリング、ほかにも各種モニタリングがあり、これらを総括して、指摘事項をきちんと指定管理者に伝達し、利用者へのサービスの向上に努められていた。また、視察の時間体においては、温水プールやトレーニング室の利用がすごく多かつた状況である。特に高齢者は 100 円で、1 日中利用ができるということで、高齢者が集まる場所として、健康的でフレイル予防にもなり、また職員が常駐することで市民の安心にもつながっており、本市でも導入したいと考える。また、トレーニング室の器具はとて素晴らしかつたことから、本市の各体育館の器具が古いということもあるため、器具の更新や追加ができればよいと考えている。

(委員) 守山スポーツセンターはP F I により、民間の資金、ノウハウも入れて、建設から運営まで、非常にうまく整備運営しているという印象を受けた。ただ、私が個人的に受けた印象としては、長期契約になるため、デフレ政策で人件費や物価も抑えられる時代には非常によかつたのかもしれないが、これから政府もインフレを少し目指すような感覚の政策の中で、人件費や物価も非常に高騰してきており、果たして民間がメリットを感じるものが今後出てくるのかというところがポイントで、本市がP F I を導入する場合は、民間に対するメリットを明確に提示できるかどうか大きなポイントになるのではないかと印象を受けた。

(委員) 交通の便がよいため、高齢者の利用がしやすく、民間スポーツジムと遜色ない機材がそろっており、高齢者がとて楽しそうに運動していたことが、印象に残っている。そして、フレイル予防、孤立予防、認知症予防も兼ね備えていると感じたので、新居浜市でも活用できればと考える。

(委員) 事業方式としてP F I 事業を導入しており、P F I の導入では、事業全体のコスト削減と財政支出の平準化ができるというメリットがあるが、設計、建設、維持管理運営の業務内容及び提案額のトータルで評価するB O T 方式を取り入れており、事業者の選定、契約締結、着工時間までに時間がかかるなどのデメリットもある。B O T 方式は、施設の施工後、公共側へ施設の所有権を移転することになり、その後再度民間事業者へ施設の運営をしてもらうような方式だが、日立製作所や日本水泳振興会などが出資するなど、非常に大きな企業が参画し、特別目的会社を作っていたことから、新居浜市の場合は、手を挙げる事業者がいないのであれば、行政が企業間のコーディネーター役をするということも考えておかなければ、P F I 方式を決定しても実

施できないこともあると思うため、計画段階から研究をしてもらいたいと考える。

< 苫小牧市：苫小牧市地域公共交通計画 >

(委員) 苫小牧市は現存していた 19 路線を 15 路線に再編して、東西循環路線の導入検討などを交通政策課職員 3 名で対応しており、少数精鋭でもやる気さえあればできるということをまざまざと感じた次第である。計画策定にはバス会社の理解がいかに大切であるかということが重要であり、また、地域の現況や地域別人口の推移、地域別人口の年代構成などに関してはどの市も、前もって把握しているが、教育施設や商業施設、医療施設、行政・集会・文化・スポーツ施設の立地状況も幅広く観察し、それを加味して計画を立てなければ、理想とした計画にはならない。そのためには、P D C A サイクルを活用し、常に改善を図りながら、同時に計画の達成状況を常に評価し、市民に公表していかないと目指すサービスには至らないと考える。

(委員) 苫小牧市は地域交通計画を策定されて、自動運転など先進的に取り組まれている点で大変参考になった。特に印象深かったのは、市民の足を守るという観点から、理事者と事業者のトップミーティングを重ねる中で、各取組が実施され、市民と事業者と理事者側と一緒に話し合いを行っていることである。バス路線の変更においては、町内会単位で説明会を開催して意見を聞いており、実際に利用する市民の意見を取り入れる仕組みは、大変参考になったと考える。

(委員) 自動運転等の実証事業も行い、非常に先進的に取り組んでいるという印象があった。その中でも特に印象に残ったのは、市民の足を守るためにバス会社もタクシー会社も何とか黒字化しないといけないという気概を感じたように思う。市におんぶにだっこという経営感覚ではなく、民間事業者が自分たちで何とか黒字化していきたいというところで、知恵も出して、交通計画と一緒に練っていったということが非常に印象的であったと考える。

(委員) 苫小牧市は 2019 年度に市民アンケートを実施し、アンケート結果から、利用促進、利便性向上など、バス路線の効率化、乗り継ぎ負担の軽減等に取り組んでいくという方向性を見出している中で、バス路線の将来像として、将来的に目指す方向としては苫小牧駅を起点とする東西基幹線及び郊外団地などの市街地内の各拠点と接続する路線、また樽前地区ではコミュニティバスを運行し、植苗地区ではジャンボタクシーを運行するというように積極的な取り組みをしていたところが印象的であった。また、運転手不足、利用者数減少など、事業者の厳しい経営や高齢化による課題解決に対し、自動運転バス実証運行事業に取り組む、道南バスではバスロケーションシステムを導入するなど、しっかりと取り組みを進めていることも印象的であった。本市の地域公共交通計画については、J R や瀬戸内バスとの共存を目指した方向性を打ち出していることには、一定の評価をしているが、デマンドタクシーの運用面での課題、運転手不足等による事業者の経営悪化、バス利用者の減少など、課題が山積しており、今後、新たなモビリティサービスの検討などについて、バス事業者との様々な観点での話合いや地域公共交通空白地域での循環バスの運行など、具体的に取組を進めていく必要があると考えている。

(委員) 利用者や市民を第一に考え、市民の足を守る、効率性、利便性のバランスに配慮しているといった言葉が説明の際にすごく出ていたことが印象的であった。GPS を利用したリアルタ

イムの運行状況確認では、バスキタというアプリを使用し、アプリを使えない高齢者にはデジタルサイネージによる運行情報表示ディスプレイの設置を行っており、本市としても先ほどの説明の中で取り組む方向性であることが確認できてよかったと考えている。また、前日までに連絡をすると、指定時間のノンステップバスでの運行も可能であり、またユニバーサルデザインタクシーにも力を入れていて、人にやさしい地域公共交通計画だと感じた。また、現状と分析、交通ニーズの調査と把握、事業者との協議、PDC Aサイクルによる施策効果の検証、結果の共有と改善を図りながら取り組みを進められていることが印象的であったと考える。

（委員）行政とバス会社との長年にわたる信頼関係が強いからこそ、バス路線の減少やダイヤ調整などがスムーズに行うことができたのではないかと印象が残った。また、バス会社にとって地域のコミュニティバスの運行は、収益の低下につながるかもしれないが、市民の足を守るという観点で、コミュニティバス導入に踏み切ったところは、関心をしたところである。また、高齢者へのバスキタサービスやデジタルサイネージを利用しての市民サービス向上に努められており、本市でも参考にしたいと考える。

（委員）苫小牧市は令和3年に地域公共交通計画を策定し、新居浜市と人口規模も似ている。新居浜市の場合は広域で瀬戸内バスが運行しているわけだが、苫小牧市は、道南バスが行政と市民に対し、協力的に前向きに取り組んでいる中で、路線の集約化として、19路線を15号路線に統合したり、ルート変更や起点終点の見直しを、地域住民を巻き込んで、行政主導で行っているという話を聞き、瀬戸内バスなどとは対応が違っていると感じている。また、道南バスに対しては、市の独自補助と北海道の広域生活交通路線維持費補助金も出ており、本市も瀬戸内バスに対して補助しているが、事業者の考え方が中心になっており、市の意見が通りにくいような状況になっているようなので、苫小牧市のように地域住民を巻き込んで、地域住民のところまで行き、直接、意見などを聞いて、ルート変更や路線の統合なども含めて、地域公共交通計画を実施していけばいいのではないかと考える。

<江別市：企業誘致の取り組み>

（委員）江別市は、新規立地、増築などの設備投資をする企業に対して、税制優遇措置として、対象者が土地家屋構築物の取得価格1億円以上、農林漁業関連は5,000万円以上投資するものは、地域未来投資法に基づく基本計画により、固定資産税免除が受けられるということで、対象設備が新居浜市ではない構築物以外の償却資産を対象としているのは、江別市だけであった。また、下水道使用料金補助も行っており、本社機能移転補助は、新居浜市にはない事業であり、下水道使用補助に関しては毎月500立方メートルを超える部分の年間下水道使用料の2分の1を、5年間補助する制度で、進出企業にとってはとてもありがたい政策であるということと、本社機能移転に関しての補助金導入に関しては、北海道地域地方活性向上地域特定業務施設整備促進プロジェクトという名称で作成主体は北海道で概要は、国の支援措置を活用した本社機能の移転や道内企業の本社機能の充実、設備投資や雇用拡大により、地域の活性化に貢献するといった条件に合致すればよいということであった。本市も企業誘致をする土地がないことについては、愛媛県に

頑張ってもらわなければならないが、瀬戸内法をクリアして、埋め立てできる土地を増やして企業誘致をしなければ、今後の本市の発展は難しいと考える。また、本市の企業立地の補助メニューの再検討も必要ではないかなと考える。

(委員) 補助メニューに関しても地域ごとにいろいろなメニューがあるということが印象的であった。また、江別まちなか仕事プラザについては、愛称ぼこあぼこジョブをイオンタウンの中で開設されており、単独で開設するのではなく、子育て支援施設のぼこあぼこが隣接して、未就学児を持つ女性などの相談に乗り、ハローワークにつなげていくような取組は、就労支援として、先進的に取り組まれていると考える。

(委員) 江別市は、製造業の中でも食料品製造業が、製造品出荷額の約4割を占めており、市内の4つの大学と食の研究機関の集積を生かし、産官学の各連携による企業の新製品開発支援や北海道のフードコンプレックス国際戦略総合特区に基づく食の高付加価値等の取組を支援しているところが非常に印象的で、地域資源を生かしている取組だと感じた。また、江別市の企業立地等の促進に関する条例に基づく助成制度の中には、立地補助金、雇用補助金、下水道使用料補助金、設備更新補助金、本社機能移転補助金等があり、多種多様な補助金を使って、企業立地にしっかり取り組んでいるという印象であった。江別市は札幌市に隣接していることもあり、市の就業者約5万3,000人のうち、約2万人が札幌市へ通勤しているということで、就労先確保に向けて、しっかりと取組を進めている印象を受けた。本市の企業立地に対する取組については、本市に来てもらえるような環境づくりが特に大切であり、他市にはない本市の優位性のアピールや補助金の拡充に向けての見直し、新たな企業用地の造成など、多様な取組が今後必要であると考えている。

(委員) 江別市では、本市にはない雇用補助金での障害者雇用の20万円加算や補助率2分の1で限度額が年間2000万の5年間の下水道使用料補助金がある。雇用補助金に関する障害者雇用では、令和4年度に10人分の雇用補助金を支給されており、この障害者雇用に対する部分については、本市でも補助メニューの中に入れていただき、企業の障害者雇用の推進という観点においても取り組んでいただきたいと考えている。また、ハローワークに誘導していく江別まちなか仕事プラザは、年間延べ7万人が利用する子育てひろばのぼこあぼこ連携し、未就学児を持つ女性に利用を促して、市内企業に関心を持っていただいております。ハローワークではない場所での就職者に寄り添う就職支援の方法の必要性が本市にもあると感じ、本市にもこのまちなか仕事プラザのような就労支援の場ができればよいと考える。

(委員) 北海道立の食品加工研究センターの誘致が実現したことで、江別市内の食を見直すことに着目し、国際総合戦略特区の認定を受けて、札幌市、帯広市、函館市とも連携して、食の特色を生かした企業立地の取組が行われており、非常に北海道らしい地域の特性を生かした取組を行っているという感覚を持った。

(委員) 雇用補助金の対象が、市内の方だけでなく、市外の方、市外から市内に通勤する職員も対象としていることが印象に残り、市内の雇用増に効果があると感じている。まちなか仕事プラザの子育て世帯への支援が手厚かったことから、本市においても参考になると考えている。

(委員) 江別市は札幌市に隣接しているということで、人口減少対策としての子育て環境が非常に整っており、江別市に生活拠点を置く家庭が増え、14歳以下の社会増は5年連続で全国20位以内という話を聞いている。また、企業立地の促進に関する助成制度が充実し、複数の大学も設置され、学術的にもいろいろと研究している地域で、非常にうらやましいと感じた。特に企業用地については、第1工業団地、第2工業団地ともに完売しており、現在は江別東インターチェンジ付近を民間主導で造成しようとしているが、この地域は調整区域、農業振興地域の白地地域で、国の承認を得ることができておらず、行政と連携して、白地地域を解除しようとしている。白地地域ということで、割と解除しやすい地域ということだが、私も本市の農業振興地域の開発に向けて取り組みたいと考えていることから、これからも民間主導の開発の取組に注目したい。

◆委員長：各委員から意見を述べてもらったところであるが、部長におかれては、これらの意見を参考にさせていただきたいと思う。

以上により、本日の議題は終了する。ほかになければ、これにて本日の都市基盤促進特別委員会は閉会する。

閉会 午前11時34分