

【令和3年第1回定例会 環境委員会委員長報告資料】

令和3年3月19日 環境委員長 林 敏夫

○「議案第8号 川崎市環境基本条例の一部を改正する条例の制定について」

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第9号 川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例の一部を改正する条例の制定について」

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第52号 令和2年度川崎市港湾整備事業特別会計補正予算」

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第54号 令和2年度川崎市下水道事業会計補正予算」

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第55号 令和2年度川崎市自動車運送事業会計補正予算」

《主な質疑・答弁等》

* 減収額と特別減収対策企業債の発行額の比較について

減収額は約18億円となっているが、燃料費約1.7億円の減少など、経費の削減を行ったことで、本企業債の発行が約16億円となった。

* 本企業債の償還計画について

コロナ禍で先が分からない状況では、償還計画を策定するのは難しいと考えている。今後、経営改善を続け、乗車料収入が安定してきた段階で、償還計画を考えていきたい。

* 本年3月のダイヤ改正による収支改善の効果について

数日しか経過していないため、ダイヤ改正による効果の検証はできていない。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「請願第18号 多摩区宿河原・堰地域にバス路線の新設を求める請願」

《請願の要旨》

多摩区宿河原・堰地域に市バス路線の新設を求めるもの。

《理事者の説明要旨》

請願ルートの課題は、宿河原・堰地域から多摩病院を經由し、登戸駅へ向かう場合、登戸駅多摩川口周辺には折り返せる場所がないこと、また、登戸駅から宿河原・堰地

域へ運行する場合にも、久地駅周辺には折り返せる場所がないことである。

以上の2つの課題から、想定される運行経路は、既存路線であるカリタス線を延伸し、久地駅の手前で大きく道路ループで戻る経路となり、総距離は7.86キロメートルとなる。なお、カリタス線の現行距離は、4.69キロメートルである。

また、このような経路の場合、限られた運転手やバス車両の中で運営している現状においては、延伸区間を1時間当たり1本程度の運行とすると、既存区間においては、現在、1時間当たり2～3本運行しているものが、1～2本となることを想定している。

なお、既存路線の現状については、カリタス線の平日1日の運行回数は、新船島橋からカリタス学園行きを35回、中野島多摩川住宅行きを10回運行している。また、当該路線の令和元年度の収支状況は、営業収益が9,175万7,000円、営業費用が1億3,177万9,000円で営業損益が4,000万円余の赤字となっており、100円の収益を上げるのに必要な費用を示す営業係数は143.6で、1日当たりの乗車人員は1,474人である。

これらを踏まえて、請願に対する考え方の1つ目として、既存路線の利便性が低下してしまうことが挙げられる。想定される運行経路では、1便当たりの運行距離、運行時間が約1.6倍に増加することから、利用動向にかかわらず、既存路線の運行回数の減が必要となり、利便性が低下してしまう。さらに、運行回数の減により、利用者が減少し、収支状況の更なる悪化が想定される。

2つ目として、延伸区間の採算性が懸念されることが挙げられる。試算したところ、延伸される新たな運行区間だけでも1日当たり延べ約200人、1か月当たりで延べ約6,000人の利用が必要となり、採算性が懸念される。

したがって、当該地区における市バスの運行は、利便性・採算性の両面から対応が困難である。

《主な質疑・答弁等》

* カリタス線中野島多摩川住宅行きの乗車人数について

平成20年から運行を開始した中野島多摩川住宅行きの乗車人数については、令和元年12月は1日当たり64人、令和2年12月は45人となっている。

* カリタス線に中野島多摩川住宅行きを新設した判断経過について

少しでも利用者を増やし経営を改善するために、中野島多摩川住宅行きの接続を行い、その後、登戸駅多摩川口への接続も行い、少しずつ収支改善を図ってきた。

* カリタス線に中野島多摩川住宅行きを新設した当時との状況の変化について

路線を新設した当時は、中野島多摩川住宅が建設されることにより一定程度の需要の増加が見込めたが、当時の経営状況と現在は全く違うため、市バス路線の維持を前提に、バランスを考慮して判断している。

* 採算性の検証における行政路線補助金の扱いについて

カリタス線は行政路線補助金を受けているが、路線の延伸に係る採算性の検証に当たっては、当該補助金は含めていない。

* 採算性を考慮しない場合の路線延伸の可能性について

カリタス学園行きを1時間に1本、中野島多摩川住宅行きを2時間に1本に減便することで、現行の車両数のまま新しい区間を運行することは可能である。しかし、運行間隔が開くことによる利便性の低下により、利用者が減ってしまい、最終的には採算性の課題が出てしまうため、難しいと考えている。

*** 営業所の枠を超えて北部全体の路線を考慮した上での路線延伸の可能性について**

当該地域が南武線によって隔たれており、出入庫に必要な距離が長いため、北部路線のダイヤ改正等を行った場合でも、路線延伸に充てることは難しい。

*** 社会実験の活用について**

通常の流れは、地域住民からの要望に応じて、まちづくり局から周辺の既存路線を運行している事業者に出向き、社会実験実施の可否については、事業者の判断となる。その結果として、採算が取れない場合はコミュニティ交通の検討をするスキームとなっている。

*** 社会実験を行う基準について**

明確な基準はないが、実施する際の市バス全体の経営状況や、新設する路線の採算性、需要見込み及び利便性の向上を総合的に判断した上で決定している。

*** 社会実験を行うための想定営業係数について**

社会実験を行うための想定営業係数は特に定めていないが、社会実験の段階において、仮に想定営業係数が100ぎりぎりであっても、将来的に大規模住宅の建設が予定されているなど、都市開発が進むことが見込まれる場合には、社会実験を行うこともある。そのような見込みがない場合は社会実験には進めないため、他の方策を検討してもらうことになる。

*** 地域公共交通計画の策定における交通局の役割について**

一バス事業者として民間バス事業者と同様に、バス路線の運行のノウハウや課題を伝える立場で参加している。

*** 本請願に対する局のスタンスについて**

今まで、経営を維持していくために、様々な対策を講じる中で効率的なダイヤ改正を行ってきた。カリタス線については、運行し続けることで利用者が定着してきた側面があるが、市バスの路線の中でも非常に収支状況が厳しい路線である。本請願で求められている路線を運行する場合、既存路線の運行間隔が開いてしまい、利用動向の変化が想定されることから、路線の延伸は決断しづらい状況である。また、コロナ禍の影響により、今後、以前の乗車人数に戻ることは難しい状況であり、効率的なダイヤ改正を更に進める必要があると考えているため、路線の延伸について明確に答えられないが、本請願の趣旨は課題として認識している。今後、地域交通として路線バス以外の方策も検討していく必要があると考えている。

《意見》

*** 中野島多摩川住宅行きの路線の新設は様々な努力があって実現ができた。その経過を知っている住民は積極的にバスに乗るようにしており、高齢化が進んでいる中でも乗車人数は減少していない。しかし、このような状況でもカリタス線は赤字の解消ができておらず、黒字化はとても大変なことだと感じている。今回の路線は**

競合路線も全くなく、採算性の問題はカリタス線と同様である。交通局の経営上の様々な問題があるため、カリタス線の延伸か、路線の新設かは任せるが、中野島多摩川住宅行きを新設したように、本請願の趣旨をどのようにしたら実現できるのかということに、交通局の知恵を使ってほしい。

- * コロナ後に乗車人数が戻らないのは朝夕の通勤客の影響であり、日中に利用する高齢者等にとっては、たとえ短い距離しか乗車しなくてもカリタス線は必要な路線である。本請願の路線にはカリタス線と同様に採算性の問題もあるが、公営の公共交通機関として、若干でも一般会計から繰入れをしてもらえる立場にあり、民間企業とは違うため、請願の趣旨をしっかりと受け止め、今後も引き続き検討してほしい。
- * 長尾でコミュニティ交通が運行されているが、コミュニティ交通の立ち上げは生半可なことではできない。堰地区の住民に対して、市バスが通らないためコミュニティ交通にするとはい簡単に言えない。コミュニティ交通の制度は改善すべきであり、そのために交通局のノウハウをぜひ伝えてほしいと思うが、長尾の住民が取り組む様子を見ていても、コミュニティ交通の立ち上げや維持の困難さを考えると、路線を新設してもらいたいという思いになるのは当然である。路線新設の方法の検討と同時に、運転手の養成も進め、人と車両が割けるような状況を作ってほしいと心から思う。コロナ後に市バスの経営を検討する際に、当該地域の路線をぜひ考えてほしい。
- * バス路線は、一般の方からのニーズが高く、声を上げやすいセクターだと考える。社会実験を行う理由が市民にとって分かりやすくなると、社会実験を行わない場合にも納得感が得られる。本請願の路線以外にも、路線新設の要望があると聞いているため、各地域で納得感が得られるようにしてほしい。

《取り扱い》

- ・約3,000名もの署名があり、議会として不採択とするのはざんきに堪えない。コロナ禍の下での声を受け止めたいと考えるため、本請願は採択すべきである。
- ・当該地域だけではなく、特に山坂が多い地域などでもコミュニティ交通や路線バスの新設の要望は多々あるが、コロナ禍で特別減収対策企業債の発行、減便の検討や運転手の確保の問題など、市バス事業の経営環境は厳しい状況にあるため、本請願は不採択とすべきである。
- ・請願者の思いは理解するところであるが、経営改善が求められている中では路線の新設は難しいと考えられ、他の地域でも同様の要望があると思われるため、本請願は不採択とすべきである。
- ・いまだ交通不便地域があるため、採算性が取れなくても対応すべきであると考えるが、地域公共交通計画策定に向けて検討が進められている状況にあっては、本市全体で検討すべき課題であるため、安易に市バス路線の延長をさせる判断はしづらく、本請願は不採択とすべきである。
- ・本請願は、あくまでも新設という趣旨だが、コロナ禍の状況、また採算を度外視することは厳しいと判断するため、本請願は不採択とすべきである。
- ・交通局としては、特別減収対策企業債の返済が優先事項であると考えている。毎年、5、

〇〇〇万円の黒字になったとしても返済に２０年掛かるという厳しい状態であるため、局全体での経営改善をお願いし、本請願は不採択とすべきである。

《審査結果》

賛成少数不採択