

【令和４年第５回定例会 環境委員会委員長報告資料】

令和４年１２月１５日 環境委員長 斎藤 伸志

○「議案第１８７号 川崎市王禅寺余熱利用市民施設の指定管理者の指定について」

《主な質疑・答弁等》

＊川崎市王禅寺余熱利用市民施設の開業及び指定管理者制度導入時期について

当該施設は平成２年４月に開業しており、指定管理者制度は平成１８年度から導入している。

＊過去に選定された指定管理者について

平成１８年度から平成２０年度までの指定管理期間１期目については、財団法人川崎市リサイクル環境公社、平成２１年度から平成２５年度までの２期目については株式会社明治スポーツプラザ、平成２６年度から平成３０年度までの３期目及び令和元年度から令和４年度までの４期目については、東急スポーツオアシス・東急コミュニティー共同事業体が指定管理者として選定されている。

＊事前見学会の参加団体数について

事前見学会は１１団体が参加し、その参加団体の中から４団体が次期指定管理者に応募した。

＊当該法人に対する評価について

高齢者や女性等の低体力者への配慮に関する具体性及び実現可能性の高い取組が、他の応募団体よりも優れていることが評価されたと聞いている。

＊利用者から寄せられた意見について

プールやスタジオで実施しているレッスンプログラムを始めとした様々なプログラムが充実していることや、コロナ禍における感染症対策に伴う利用者制限に関する意見が寄せられている。

＊指定管理者への指導及びモニタリング等について

毎月の月例報告の際に市から改善点等についての助言及び指導を実施しており、民間活用事業者選定評価委員会において年度事業報告書に基づく事業評価を毎年受けている。そのほか、定期的な打合せや指定管理施設の現地確認等を通じて指定管理者のモニタリングを適切に実施している。

＊送迎バスの運営の有無について

当該施設では、施設利用者を対象とした送迎バスの運営はしていない。

《意見》

＊指定管理者が運営している他の施設において、送迎バス利用時の児童の降車確認漏れが発生したため、指定管理者に対する適切な指導及びモニタリング等を実施してほしい。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第１９９号 港湾施設の指定管理者の指定について」

《主な質疑・答弁等》

*** 当該法人の運営期間について**

平成 28 年度から横浜川崎国際港湾・川崎臨港倉庫埠頭共同事業体が指定管理者として、継続して当該施設の管理運営を実施している。

*** 今回の選定における応募団体数について**

国有財産である川崎港コンテナターミナルの岸壁を借り受けることが可能な事業者としては、国から京浜港の港湾運営会社に指定されている横浜川崎国際港湾株式会社のみである。したがって、同社もしくは同社を含めた共同事業体のいずれかのみが当施設の次期指定管理者の資格を有することから、応募団体は 1 団体となっている。

*** 収支計画上の収入に関する項目について**

収支計画上の収入については、利用料金収入及びその他の収入の 2 種類に分類が可能である。

*** 各種納付金の計算方法について**

利用料金収入から、あらかじめ金額が定められている固定納付金を差し引いた金額に対して、一定の倍率を乗じた金額が変動納付金額となる。

*** 令和 2 年度以前の納付金の推移について**

消費税を含む納付金額の推移は、平成 30 年度は約 2 億 3,000 万円、令和元年度は約 2 億 4,500 万円、令和 2 年度は約 2 億 6,600 万円となっている。

*** コンプライアンス遵守に向けた取組について**

就業規則を始めとした経理、契約、セクシュアルハラスメント等の各種規程の整備を実施している。また、次期指定管理者はコンプライアンス規程を既に設けていることから、同規程を遵守した事業運営に努めると認識している。

《意見》

* 現在と同じ事業者が継続して指定管理者を担うに当たり、適正な管理運営が行われるよう、市として適切なモニタリング等を実施してほしい。

* 指定管理者の年度評価において、支出の項目を細分化した上で適切な評価を実施してほしい。

* 京浜港における市外の港湾運営事業者が指定管理者として運営することで、市の独自性が損なわれる点や市民の意見が届きにくくなることが懸念されることから、本議案には賛成できない。

《審査結果》

賛成多数原案可決

○「議案第 200 号 川崎市入江崎余熱利用プールの指定管理者の指定について」

《主な質疑・答弁等》

*** 当該指定管理者の運営期間について**

平成 30 年度から指定管理者として運営に携わっており、来期指定された場合には 2 期目となる。

*** 事前見学会の参加団体数について**

事前見学会は6団体が参加し、その参加団体の中から2団体が次期指定管理者に応募した。

*** 指定管理者に対する評価について**

施設設備に関し、現状を見極めた万全な対策を提案している点や、利用者アンケート等を通じて多くの意見及び要望を把握し、満足度向上に向けたサービスを提供している点が、他の応募団体よりも優れていると評価された。

*** 今回の選定結果の点数の内訳について**

指定管理者と第2順位の応募団体との選定結果における点数差は43点である。仮に今回のスクールバス降車時の確認漏れという事案を踏まえた選定を行った場合には、選定基準のうちサービス向上の取組に関する項目の点数評価に影響すると想定される。

*** 過去のスクールバス降車時の確認漏れの有無について**

これまでは同様の事案が発生していないことを確認している。

*** 事案発生後の指定管理施設の運営状況について**

指定管理者及びスクールバス事業の受託業者は、当該事案発生後も引き続き、同施設の運営を行っている。

*** 事案発生後の利用者への情報提供について**

事案発生後、専用アプリを活用した通知やホームページ、指定管理施設への掲示等を通じて利用者への情報提供を実施したと聞いている。

*** 事案発生後の指定管理者の対応について**

12月5日午後5時頃に当該事案が発生し、6日午前11時頃に施設の館長から電話で当該事案が発生した旨の報告を受けた。その後、指定管理者から経過及び再発防止策の考え方について報告を受け、事案発生についての謝罪があった。

*** 市への報告が遅れた原因について**

児童の健康状態に異常がなかったことや、指定管理者が利用者への謝罪対応等に注力していたことから、市への報告が遅れてしまったと聞いている。

*** 緊急時の連絡体制の整備状況及び課題について**

市と指定管理者との間で緊急時の連絡体制は既に確立されており、開庁時は所管課の固定電話へ、閉庁時は担当職員の携帯電話へ連絡を行うこととなっている。しかし、一部明確な基準が設けられていない部分があったことから、改善の余地があると認識している。

*** 指定管理者に求める再発防止策の内容について**

再発防止策として、バスの安全装置の設置を検討する必要があると考えている。国により定められた基準等を準用した上で、再発防止に向けて適切な安全装置を整備するよう、指定管理者と協議を行う予定である。

*** 具体的な再発防止策の検討状況について**

指定管理者から、後日具体的な再発防止策の提出を受けた上で協議を行い、具体的手法を確立した後に、速やかに議会へ報告したいと考えている。また、再発防止策について、順次取組を進めることができるよう調整を行う予定である。

*** スクールバス事業の運営体制及び運営マニュアルについて**

スクールバス事業は、2 台のバスにそれぞれ運転手が 2 人ずつ配置されており、計 4 人体制で運営している。スクールバス乗車時に運転手が名簿で利用者を確認し、降車時には乗車した利用者数と照合し、併せて利用者が全員降車したか後部座席まで目視で確認している。また、スクールバス事業の運営マニュアルを策定しており、バス降車時に運転手が降車人数を確認する旨を定めているが、当該事案発生時には確認を怠っていたものと認識している。

*** 運営マニュアルの見直しの検討について**

再発防止策として、運転手による確認と併せて施設職員と連携したチェック体制を構築し、降車時には乗車時の利用者数のみ照合するのではなく、名簿と照合した点呼による確認を実施していく方向と聞いている。

*** スクールバス事業における人員体制強化の可能性について**

現時点では、指定管理事業の内容及び人員体制が既に構築されている状況であるため、運営体制の変更は困難であると認識している。

*** スクールバス事業の安全確保に関する仕様書上の記載内容について**

スクールバス事業については、第三者委託が可能であること、2 種類の現行ルートを運行すること、28 人乗りバスを運行することと併せて、指定管理施設利用者の安全確保に関する記載がなされていることから、スクールバス事業における安全確保の観点も内包されているものと認識している。

*** スクールバス内の落とし物の対応及びドライブレコーダーの設置状況について**

車庫に入庫する際に落とし物がないか、運転手が確認をしている。また、ドライブレコーダーは現在設置されていないが、早急に設置するよう、指定管理者と調整する予定である。

*** 募集要項の見直しについて**

当該事案の発生を踏まえた上で、スクールバス事業における具体的な安全確保に関する項目を、新たに記載することを検討する予定である。

*** 専用アプリの利用状況及び今後の改善策について**

スクールバス利用者は全員、専用アプリを利用しており、施設の入退館の際はアプリを通じて保護者に通知が届くシステムが整備されている。今後の改善策として、バスの乗降時においても通知を行うシステム整備が可能か検討を行う余地があると考えている。

*** 再委託業務に関するモニタリングについて**

当該事案の発生を踏まえ、スクールバス事業を始めとした再委託業務が適正に実施されているかを確認するため、モニタリングの実施を検討する必要があると認識している。

*** 指定管理者の指定における取消要件について**

当該事案については、指定管理者資格の取消要件である重大事故等には当たらないと考えているが、一步間違えれば重大事故につながり兼ねない問題であると重く受け止めている。

*** 第 2 順位の応募団体に対する意向確認について**

第 2 順位の応募団体に対して、次期指定管理者として運営を実施可能か、現

時点で意向確認は行っていない。

*** 指定管理者の再選定の検討について**

選定に当たる応募期間については1か月以上を要し、各応募団体からの提出書類の確認及び選定に向けた必要書類等の準備を経て選定を行う必要があることから、指定管理者の再選定を行うことは、スケジュール上困難であると考えている。

《意見》

- * 制度上、実績評価点は最終年度を除いた指定管理期間の事業評価を基に加点をしているが、今後は、最終年度の事業評価を加味した上で選定を行う制度を検討してほしい。
- * 指定管理施設で発生した当該事案について、バス運転手を処分するのではなく、再教育等を実施した上で再発防止に向けたフォロー体制を構築してほしい。
- * 当該事案に対する具体的な再発防止策において、名簿確認及び点呼確認等の即時に対応可能な取組や、アプリのシステム改修等の時間を要する取組など、短期・中期・長期に分類した上で、再発防止に向けて実施可能な取組から順次実施してほしい。
- * 指定管理者が施設運営を行うに当たり、当該事案の再発防止を含めた適時適切なモニタリングを、継続して実施してほしい。
- * 当該事案は、一歩間違えれば重大な事故に発展する問題であり、今後の再発防止に向けた具体的な取組について早急に検討し、委員会報告を含めた議会への情報提供を実施してほしい。
- * 次期指定管理者については、慎重に精査した上で再選定を行う必要があると認識しており、指定管理期間の延長等の措置を講じた上で施設利用者が安心して利用できる環境を整備する必要があると考えるため、本議案には賛成できない。
- * 当該事案については重大な事案であると認識しているが、指定管理者の再選定はスケジュール上困難であることや、今後議会に対して示される具体的な再発防止策に期待することなどを総合的に考慮した上で、本議案には賛成である。

《審査結果》

賛成多数原案可決

○「議案第206号 令和4年度川崎市下水道事業会計補正予算」

《主な質疑・答弁等》

*** 燃料費高騰等に対する対応について**

燃料価格の高騰などの影響による電気料金の値上げに伴い、動力費等の増額を勘案して補正を行うものである。今回の補正予算によって燃料費等の価格高騰分に対して十分な補填が可能であると認識している。

《審査結果》

全会一致原案可決

○「議案第207号 令和4年度川崎市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208号 令和4年度川崎市工業用水道事業会計補正予算」

《審査結果》

全会一致原案可決

○「請願第36号 市営バス運行ルート1本化に関する請願」

《請願の要旨》

時間帯によって運行ルートが分かれている「南生田一丁目・二丁目経由」及び「南生田保育園前経由」の2本の市営バスの経路を「南生田一丁目・二丁目経由」へ一本化することを求めるもの。

《理事者の説明要旨》

現在、南生田一丁目・二丁目停留所を経由する市営バスの経路については、平日の午前5時台から午後2時台までは生田駅方向へ19本、午後3時以降は逆方向の鷺ヶ峰営業所前及び聖マリアンナ医科大学前方向へ20本のバスが運行している。一方、南生田保育園前停留所を経由する経路については、午前5時台から午後2時台までは鷺ヶ峰営業所前及び聖マリアンナ医科大学前方向へ18本、午後3時以降は生田駅方向へ19本運行している。

昭和56年、南生田一丁目停留所の新設に伴う南生田地域のバス運行に対して、一部住民から反対要望があったことから、時間帯別の運行ルート設置の検討が開始された。その後の住民の話し合いの結果、南生田一丁目・二丁目経由及び南生田保育園前経由のバス運行について、午後3時を境に経路を変更する形で合意されたことを参考に、昭和57年4月15日に現行の時間帯別のバス運行を開始した。

仮に本請願の願意のとおり、南生田一丁目・二丁目経由のルートに一本化された場合、南生田保育園前停留所が廃止されることとなるが、同停留所は昭和57年のバス運行開始以降、約40年間にわたって地域住民に利用されており、現在も利用者が一定数存在することから、廃止できる状況ではないと考えている。

以上のような状況を踏まえ、本市としては、南生田一丁目・二丁目及び南生田保育園前停留所を経由する市営バスについては、時間帯により経路を変更する現状の運行ルートを維持したいと考えている。

《主な質疑・答弁等》

* 南生田地域周辺で実施されたアンケート調査について

南生田地域周辺は、南生田二丁目停留所より南は長沢自治会、北が南生田自治会の地域となっている。南生田自治会で実施されたアンケート結果によると、同自治会会員693人のうち、バス運行ルート一本化に対して賛成が377人、反対が47人、どちらでもよいとの回答が176人、無回答が93人という内訳となっている。なお、長沢自治会ではアンケート等は実施されていない。

* バス運行開始以前における地域住民の意見について

南生田一丁目・二丁目地域は閑静な住宅街であり、バスが運行することによる

騒音や振動等を懸念する声が一部住民から寄せられていたと聞いている。その後、地域住民による協議の結果を踏まえ、現行の運行ルートに決定したという経緯がある。

*** バス運行による振動及び排気ガスの対策について**

大型バスの振動を抑制することは非常に困難であるが、排気ガス対策についてはハイブリッドバス等の低公害バスを導入するなど、環境に配慮したバスの運行を行っている。

*** 過去に提出された請願の審査経過等について**

平成22年7月にも同趣旨の請願が提出され、継続審査となった経緯があるが、南生田自治会長に継続審査となった旨を報告した際に、運行ルート一本化については賛否両論があるため、自治会として関与できないとの話があり、合意形成が困難な状況であった。

*** 南生田一丁目・二丁目停留所の1日当たりの利用者数について**

南生田一丁目停留所は159人、南生田二丁目停留所は105人である。

*** 南生田保育園前停留所の各時間帯における利用者数について**

午前6時台に当該バス停で降車した利用者は1人、午前7時台は8人、午前8時台は8人である。

*** 南生田小学校前停留所の存続に関する考え方について**

南生田保育園前停留所の利用者が、時間帯によって他の停留所を利用せざるを得ない場合は、南生田小学校前停留所を利用していると考えられる。仮に請願の要旨どおりにルートを一本化した場合でも、南生田小学校前停留所は存続することになる。

*** 南生田小学校前及び南生田保育園前停留所の統合に関する考え方について**

利用者の利便性向上のためには、バス停留所の統合を含め様々な方法を検討する必要があるが、現行のバス停留所の利用者の利便性と、バス停留所を統合した場合の利用者の利便性などについてバランス等を考慮した上で、検討を進めていきたいと考えている。

*** 南生田保育園前停留所から南生田一丁目停留所までの勾配について**

南生田保育園前停留所から南生田一丁目停留所にかけて、高低差約20メートルの上り坂となっていることから、徒歩の場合は、特に高齢者等にとっては負担が大きいのではないかと考えている。

*** 南生田一丁目・二丁目経由及び南生田保育園前経由の運行距離等の差について**

南生田保育園前経由のバス運行ルートと比較すると、南生田一丁目・二丁目経由のバス運行ルートの方が、運行距離は約570メートル長く、運行時間は約4分多く掛かる。

*** 現行のバス運行ルートで発生した経路誤りについて**

現行の時間帯別のバス運行ルートにおいて発生した経路誤りの事例は、平成23年8月に1件確認されている。

*** バス運行ルート一本化の考え方について**

南生田保育園前停留所の利用者が一定数存在しているため、南生田一丁目・二

丁目経由のバス運行ルートを優先的に利用したい住民要望との兼ね合いを考慮する必要がある。また、高齢者の負担軽減を考慮した考え方だけではなく、当該地域特有の様々な事情を総合的に勘案した上で、バスの運行ルートを検討する必要があることから、本市としては現行の時間帯別のバス運行ルートを継続したいと考えている。

*** バス運行ルート一本化によるメリット及びデメリットについて**

現行の南生田一丁目・二丁目経由の市営バス運行ルート及び南生田保育園前経由のバス運行ルートを一本化することによるメリットは、時間帯によらず南生田一丁目・二丁目のバス停留所を利用可能となることである。デメリットとしては、南生田保育園前停留所を日常的に利用していた住民が少し離れたバス停留所まで移動しなければならないことと、バスの運行時間が現状より片道約4分多く掛かることから、1日当たりのバスの便数を概算で片道4本程度減便しなければならないことが挙げられる。

*** 南生田地域全域を運行するバスルートの検討について**

南生田地域全域を運行するバスのルートは、現行ルートよりも運行時間が多く掛かることに伴い1日当たりの便数が減ることから、対応は難しいと考えている。

*** 鷺ヶ峰営業所から生田駅へ向かう他のバス運行ルートについて**

南生田一丁目・二丁目経由及び南生田保育園前経由以外にも、春秋苑東側の道路沿いの停留所を経由するバスを運行している。

*** バス事業の運営に当たり配慮すべき事項について**

バス事業を運営するに当たり、収益の確保、社会変化や利用者需要への対応といった観点が必要であると認識している。そのほかにも、利用者ニーズを始めとした利用見込み、輸送需要、まちの開発状況、他の交通ネットワーク等との兼ね合いを考慮した上でバス事業を運営する必要があると考えている。

*** 南生田地域の実情に即した住民ニーズへの対応について**

南生田一丁目・二丁目経由のバスの運行開始から約40年経過した現在、地域住民の高齢化が進行している状況である。しかしながら、南生田保育園前経由のバスの運行ルートについては、現在も通勤及び通学の利用者が多く存在することから、現行の運行ルートを維持したいと考えている。

*** バス事業におけるネットワーク形成の役割について**

鉄道は広域的なエリア同士を結びつけるネットワークを形成する交通機関であるのに対し、路線バスは居住しているエリアと最寄り駅等を結ぶネットワークを形成する交通機関であることから、交通政策上の役割が両者で異なると認識している。

《意見》

*** 南生田保育園前停留所から南生田一丁目・二丁目にかけて、高低差約20メートルの上り坂を歩くことは、特に高齢者にとっては大きな負担となることを認識してほしい。**

*** 地域と密接に関わり合う部署である区役所地域振興課等と連携・協力し、地域のニ**

ーズを適切に把握するよう努めてほしい。

- * バスの運行ルート変更のような政策的判断を行う際には、利用状況等を判断材料とする統一的な基準を設けるなど、適切に検討を行ってほしい。
- * 市営バスの運行ルートを一本化する試行期間を設け、地域のニーズを把握した上で実現に向けた検討を行うなどの取組を行ってほしい。
- * 交通環境を新たに再編整備する場合には、南生田保育園前及び南生田小学校前停留所を統合するなど、地域のニーズに応じて柔軟に対応してほしい。

《取り扱い》

- ・ バス運行ルートの一本化は反対の意向の住民にも配慮した上で慎重に議論すべき問題であるが、請願者の願意は理解でき、バス停留所の統廃合等の工夫を検討する余地があることから、本請願は趣旨採択すべきである。
- ・ 南生田地域の住民の高齢化に伴い、バスの運行開始当初とは地域の状況が大きく変化していることから、地域住民のニーズに対応した交通手段の確保が必要であるため、本請願は趣旨採択すべきである。
- ・ 地域住民の高齢化によってバスの運行開始当初とは状況が大きく異なる中で、SDGsのキーワードである「誰も置き去りにしない」という観点も踏まえた高齢者支援に取り組むことは重要であり、また、バス運行ルート一本化の試行実施を踏まえた上で決定すべきと考えるため、本請願は趣旨採択すべきである。
- ・ バスの運行ルート一本化に対する反対意見も一定数寄せられており地域内での意見交換が必要であると考える一方で、高齢化等の直近の地域事情を踏まえ、バス停留所の移設等の工夫を行う必要があるため、本請願は趣旨採択すべきである。
- ・ 現状の様々な課題を勘案し、未来に向けてバス事業がどうあるべきかを改めて考えるに当たり、バスの運行ルート一本化の試行実施やバス停留所の統廃合等、課題解決の着地点を検討すべきであると考えるため、本請願は趣旨採択すべきである。
- ・ 現状は午後３時を境にバスの運行ルートが逆向きとなるが、基準となる時間を変更するような試行も有効であると考えるため、本請願は趣旨採択すべきである。

《審査結果》

全会一致趣旨採択