

2018年6月定例会 本会議質問と当局答弁

2018年6月7日（木）

◎藤沢加代議員 一般質問（30分）

1、公共交通の課題について

- ①小倉南図書館・小倉南区役所へのアクセスについて
- ②西鉄田川快速小倉線の廃止問題について
- ③おでかけ交通の見直しについて
- ④高齢者の交通支援について



藤沢議員への答弁

- 北橋市長（公共交通の課題について）
- 建築都市局長（公共交通の課題、小倉南図書館・区役所への交通アクセスについて）
（お出かけ交通について）
- 保健福祉局長（高齢者パスについて）

＝第2質問以降のやり取り＝

- 藤沢議員 北九州市環境都市と総合交通戦略に基づいて
- 建築都市局長の答弁
- 藤沢議員 移動の権利を保障するという立場に立つこと
- 建築都市局長の答弁
- 藤沢議員 高齢者へのタクシーに乗れる支援を
- 保健福祉局長の答弁
- 藤沢議員

2018年6月定例会 本会議質問と当局答弁

2018年6月7日（木）

◎藤沢加代議員 一般質問（30分）

私は日本共産党市会議員団を代表して一般質問を行います。

公共交通の課題について質問します。

最初に、小倉南図書館・小倉南区役所へのアクセスについてです。

この3月30日、待望の小倉南図書館が開館し、大変賑わっています。開館当初の1カ月の来館者数は市内図書館で一番来館者数の多い八幡西図書館を上回っていると聞きました。小倉南図書館は道路を挟んで小倉南区役所の向かい側の若園市民センターに隣接しています。県立北九州高校、小倉南特別支援学校、小倉総合特別支援学校、総合療育センター、市立幼稚園や小倉南生涯学習センターもすぐ近くですが、元々、小倉南区役所へはバスの便が悪く、「なんとかならないのか」の声が上がっていました。図書館の開館で区役所周辺には子どもから高齢者までさらに人々が集まる地域となります。

「新しい図書館ができて嬉しいけれど、私は行かれないのよ」と言われるのは志井在住の80歳の元中学校の先生です。何とかバスに乗っても、降りてから歩く大変さを考えるとためられるのです。高齢者が利用しにくい図書館であってはなりません。駐車場の利用率は高いのではないのでしょうか。26台分のスペースが設けられていますが、満車のため道路で待機する車の行列をしばしば見かけます。

小倉南区役所へのバス路線は、国立病院、三萩野経由で八幡駅を結ぶ4番、小倉北区砂津から城野駅南口を経由する12番がありますが、小倉南区の住民にはほとんど利用のメリットはありません。同じ12番で、長行台、高野、南方、モノレール守恒駅経由のルートはありますが、志井、志徳、徳力、山手、企救丘、守恒地域の住民にとっては路線があるのもわからないほどです。

10号線方面からは、西鉄バスの38番や110番、35番等「企救中前」のバス停で下車すれば、歩く距離はそれ程苦になりませんが、志井、企救丘、長行、徳力方面からは、西鉄バス北九州のドル箱と言われる34番は小倉南区役所前を通りません。最寄りの「北九州市立大学前」や「北方1丁目」のバス停からも、モノレール「北方駅」からも歩くのが億劫な距離です。

そこで周辺の交通調査や図書館利用者の調査を行い、小倉南図書館・小倉南区役所へのアクセスの改善を求め、見解を伺います。①

第2に西鉄田川快速小倉線の廃止問題についてです。

西鉄田川快速小倉線が2017年9月30日をもって廃止される旨が公表されたのは2016年6月でした。以来、各方面から存続維持の要望が出され、2017年度の小倉南区議員協議会の課題として取り組まれました。森本由美会長以下西鉄本社、筑豊、北九州とも交渉を行い、中谷呼野間の乗車を試み乗客の意見を聞くなどしてまいりました。また、議会においても複数の南区の議員から代替路線や待合室設置の提案がなされました。

昨年9月に当面3年間の存続が決定しましたが、後藤寺砂津間だった路線は中谷までに短縮され、1日32便から14便に減らされました。小倉都心部に出るには、中谷で乗り換えなければならず、特に下りの待ち時間が長くなることから、中谷営業所の敷地内にプレハブでエアコン付の待合室が設けられました。

現在、全長25キロメートルのバス停49のうち、17が本市内です。関係市町である田川市が400万円、香春町が600万円の赤字補てんに支出しましたが、本市は出しませんでした。利用客を増やさなければ根本的解決にならないとの理由です。

今年正月の新年会でまちづくり協議会会長からは挨拶の冒頭に「バス問題は解決しておりません」との発言がありました。まち協は市の支援を受け「乗って残そう、バス路線」を合言葉に、月1回はバスに乗ろうと呼びかけ、増客対策に取り組んできました。減便乗り換えでは利用客増は到底望めず、3年後はどうなるのか関係住民の不安は払しょくできずにいましたが、本市今年度予算で新たな方向性が示されました。この秋10月から半年間、守恒まで路線延伸を図り中谷で乗り換えなくいいこととなります。本市が西鉄バス筑豊に委託費550万円で半年間試験運行を行うものです。

そこで2点、おたずねします。まず1点目、延伸の試験運行についてです。南区議員協議会の視察の際、バスの中で伺ったご意見には「朝夕1本ずつでもいいので、直通を」との声がありました。小倉都心までの直通とはなりませんが、モノレールとの結節が図られ、一定この要望に応えるもので歓迎されるでしょう。問題は期間限定だということです。半年間様子を見て西鉄バス筑豊の採算ラインに達しなければ、その後は延伸を続けられるかどうか分かりません。存続が決まっている期間は継続すべきです。答弁を求めます。②

2点目は、3年と期限を切って再検討される問題です。本市として存続に見通しは持っているのでしょうか。合わせて、廃止になると空白区間が生まれることについての認識を伺います。③

第3におでかけ交通の見直しについてです。

おでかけ交通は、地域の運営委員会、タクシー会社等民間の事業者と市がそれぞれの役割分担を踏まえ、実施する仕組みですが、運営主体を地域で組織しなければならないことや事業者の選定などの課題があり、試験運行までこぎつけるのがまず大変です。しかも採算の問題があり、本格運行は非常に厳しいと言わねばなりません。現在市内7地区で実施されていますが、いずれも赤字経営です。おでかけ交通の範疇で、この2月小倉北区高尾地区でプチおでかけ交通が開始されましたが、採算性が前提であることは言を待ちません。過去4年間に18件の具体的要望があり、試験運行を始めた2地区も本格運行に至っていないのは、赤字額に一部助成はあるものの、採算性が前提だからです。この前提を見直すべきです。答弁を求めます。④

小倉南区のおでかけ交通は、合馬・道原・平尾台と3方面の路線があります。いずれも西鉄の路線が廃止された地域です。他地域に広がってはいません。この4月から平尾台地区は水曜日の定期便が廃止され、土・日・祝日の運行のみとなりました。確かにオンデマンドで、必要な時申し込めば便を出してもらえますが、9人乗りのジャンボタクシーです。徳力団地在住の市民のご意見を伺いました。老人会等で気軽に菅生の滝や平尾台へと行ってみたいが、30人の団体には対応できま

せん。梅の季節は農事センターや三岳梅林へ、バラの季節は農事センターへと自家用車を出してもらえ、有志を募ってピストン輸送するしかない、せつかく地元がいいところがあっても遠い所になっているとの声です。

また、母原、新道寺、井手浦などの住民からは、いわゆるフィーダー機能を持つ公共交通が求められています。高台対策、廃止路線対策という現行のお出かけ交通の考え方では住民の移動の自由を確保することが困難になっています。試験運行までこぎつけたのに続けられない2地区を含め、具体的な相談のあった18件についてフォローがされていません。改めて地域の再調査を行い1つ1つの課題を明らかにし、市が主導的に支援をするべきです。答弁を求めます。⑤

最後に、わが党が繰り返し求めてきた高齢者の交通支援についてです。

私の周辺ではこの間車を手放した方が増えています。80代、70代、60代の方もいますが、いずれも免許証は返納していません。身分証明証に使う、バイクに乗る、いざというとき間に合う、等理由は様々です。本市は昨年運転免許証の自主返納促進の取り組みを始めましたが、返納率を高めるには多様なインセンティブを設けるとともに、公共交通の整備が不可欠です。

高齢者の足の確保は、運転免許証返納者のみの問題ではないことは言うに及びません。公共交通の衰退をカバーするとしてきたおでかけ交通も、住民のニーズに答えきれていないことは既に述べたとおりです。高齢者の足の確保は待たなしです。おでかけ交通の整備を待てません。JRにモノレールにもバスにもタクシーにも乗れるパス等高齢者の交通支援を急ぐべきです。

高齢者の社会参加を促し健康寿命を延ばすためにも、高齢化率が政令市で最も高い本市こそ高齢者の交通支援が必要です。政令市20市中13市で実施されています。個人給付はしないとしてきた市長及び当局の態度を改めるよう求め、見解を伺います。⑥

以上で第1質問を終わります。

藤沢議員への答弁

■北橋市長

(公共交通の課題について)

田川快速小倉線につきましては、利用者数の減少による赤字体質からの脱却が見込めないという理由から、昨年9月をもって西鉄より「廃止したい」と、福岡県バス対策協議会へ申し入れがありました。このため本市では、路線の存続だけでなく、バス路線の再編などを工夫することで、小倉都心と東谷地区を結ぶ、新規路線の可能性を見いだせないか、西鉄と協議してまいりました。しかし、採算の確保やドライバー不足を理由に、現在のダイヤでの運行継続や新規路線の開設は困難であるということでありました。

一方、田川市・香春町は、補助金を支出することで、西鉄と路線存続の協議を行った結果、昨年10月から西鉄後藤寺と中谷の間を、1日に7往復で運航が継続されることとなりました。このダイヤ変更に伴い、東谷地区と小倉方面の間では、中谷で乗り継ぎが発生するため、本市は乗り継ぎしやすい環境の改善について、西鉄と協議を行い、中谷バス停の待合室の整備やダイヤ調整などを進めてきました。こうした中、東谷地区からスーパーや病院の

多い守恒徳力地区まで直接行けるようにできないか、という地元の方々や小倉南区議員協議会の強い要望を受けまして、市からの委託による試験運行ということで、10月から6か月間、守恒まで路線を延伸する予定としています。

この試験運行は、延伸による利用実態や収支の状況を把握し、西鉄後藤寺から守恒間の営業運行の可能性を検証するものであります。本市としましては、バス路線を維持継続させていくためには、補助金を支出するのではなく、まずはより多くの方々にご利用いただき、路線として自立させることが最も重要と考えております。存続の見通しについては、田川市・香春町の補助金がなくなり、利用者が増えなければ路線廃止となると、聞いております。お出かけ交通の導入についても地元と協議を行っていきたくと考えております。今回の試験運行は、路線を維持する最後のチャンスであることから、地元の自治連合会と連携して「乗って残そうバス路線」を合言葉にして、チラシの各戸配布や地元広報誌での呼びかけ、バス停・市民センター等でののぼりの設置、地元企業へのバス利用のお願いなど、引き続き地元と取り組むとともに、田川市・香春町とも連携して、利用促進に向けた取り組みを行ってまいりたいと考えております。

■建築都市局長

(公共交通の課題、小倉南図書館・区役所への交通アクセスについて)

公共交通の課題のうち、二つの質問にお答えしたい。

まず、小倉南図書館、小倉南区役所への交通アクセスについてでございます。

小倉南図書館、区役所へのアクセスについては、小倉方向からは最寄りの小倉区役所前や、若園4丁目のバス停に1時間に3便程度が停車し、横代方面からは、企救中学校前のバス停に、1時間に5便程度が停車しています。中谷方面からは、最寄りのバス停に2時間に1便程度が停車しておりますが、約450m離れた北方1丁目のバス停まで行けば、1時間に7便程度が停車しております。

この地区は、総合療育センターの建て替えなど、今後、福祉教育の中心的エリアとして大きく様変わりすることが予想されます。このためすでに、西鉄バス北九州と協議を行っており、今後の利用状況を注視しながら、対応を検討することとしています。今後、周辺施設の整備状況を見ながら、バスの利用実態を調査し、既存バスの増便や新たなバス路線の開設などについて、引き続き関係者と協議を行ってまいりたいと考えております。

(お出かけ交通について)

二つありまして、まとめて答えさせていただきます。

お出かけ交通は、路線バスが廃止となった地区や高台等で運行しており、地域を中心にタクシー事業者と市が協力して事業継続に努めているところです。

本市ではこれまでも運行継続のため、車両調達などの初期費用や、運行に要する費用の一部補助など、支援の拡充に努めてまいりました。しかしながら、お出かけ交通を継続していくためには、一定の採算性が必要であり、そのためには地域の方々が、お出かけ交通の運行に積極的にかかわっていただくことが重要であると考えております。

このため市としては一部助成に加え、地域と共同しながら利用促進に努めているところです。よって事業者の赤字を全額負担するような見直しは、考えておりません。

そこで今年度から格安の定期券や、回数券の導入、さらには各地区が行う利用促進活動に助成を行うこととしました。お出かけ交通の導入にあたっては、希望する地域があれば、市が地域に出向き、導入に向けてきめ細やかな支援を行っております。これまで問い合わせが18件あり、地元と協議を行う中で、採算性の問題や、既存のバス路線を活用することの重要性の、意識改革に結びついたものがございます。

そのうち2地区では試験運行を実施しましたが、本格導入には至りませんでした。

そこで試験運行後にアンケート調査を行うなど、地元のニーズに合った支援ができないか、検討を行っております。

また採算性の課題が大きく、従来のお出かけ交通では対応が困難な地域においては、タクシーの相乗りにより、人数割程度程度の料金で利用ができ、事業者の負担の少ない、プチお出かけ交通を導入した地区もございます。

さらにその他の地区においても、現在、地元と一緒に検討を進めるなど、しっかりとフォローを行っております。

今後とも公共交通が高齢者をはじめ、多くの市民にとって持続可能で、安全かつ安心して利用できるものとなるよう、引き続き市民、交通事業者、市が一体となって取り組んでまいりたいと考えております。

■保健福祉局長

(高齢者パスについて)

公共交通の課題についての中で、JR、モノレール、バス、タクシーにも乗れるパスなど、高齢者への交通支援を急ぐべきであると、いうご質問でございます。

市内における高齢者の交通機関利用につきましては、各交通事業者におきまして、独自の割引制度が実施されているところでございます。例えば、市営バスのふれあい定期、これは最大89%割引。北九州モノレールのシルバーパス、これは最大75%割引。西鉄バスのグランドパス65、これは最大61%割引。ま、こういった通常より大幅に安価な料金で定期券を購入することができます。さらに一部のタクシー事業者においても、独自に高齢者に対する割引制度が実施されております。また市営バス、西鉄バス及び一部のタクシー事業者におきましては、運転免許証を自主的に返納した高齢者に対する割引制度も導入されています。市営バスの場合は、ふれあい定期がさらに5割引きになるという制度がございます。

本市といたしましては、住み慣れた地域で、高齢者の生活支援や社会参加、健康づくりが図られるよう、地域が主体となって買い物支援を行う買い物応援ネットワーク、さらには地域交流の場となる高齢者サロンの立ち上げ支援、市民センターを拠点とした健康づくり事業、地域でゴーゴー健康づくり、と称していますが、こういった事業に引き続き取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

他都市の状況は承知しております。しかしいずれも多額の事業費を要しており、高齢者交通助成制度の廃止や縮小を行った都市もございます。こうしたことから高齢者に対して一

律に乗車券を交付する事業を実施する考えはございません。

==以下は、第2質問以降のやり取り==※議員の発言は、基本的に要約。

●藤沢議員

今回私は公共交通の課題を質問、4つの問題を取り上げた。これを貫くキーワードは移動の権利。先月参議院本会議で18日にバリアフリー法改正案が全会一致で可決・成立したが、障がい者団体の代表からは、移動の権利が明文化されていないと指摘されている。本市の公共交通の課題も、まさにこの移動の権利に集約される。市長及び市当局が、市民の移動の権利を保障する立場に立つことが求められている。本市の交通施策は、北九州市環境都市と総合交通戦略に基づいているが、この戦略にもこの視点をきちんと位置付けることが大切ではないか。見解を求める。

■建築都市局長

バリアフリー法の改正につきましては、バリアフリーをいっそう推進していくために、ハード・ソフト一体的な取り組みをやらうということで、公共交通事業者によるそういったものがあげられています。本市につきましては、北九州市環境都市総合交通戦略におきまして、モビリティ・マネジメントの実施やバリアフリー化の推進、などの重点施策を上げまして、ハード、ソフト、一体的な取り組みを推進することとしております。

本市の実情を踏まえまして踏襲してます、総合交通戦略について、バリアフリー法改正案との方向性は、基本的にあっている、と考えております。

お尋ねの移動の件につきましては、今後関連法の改正の動きがありましたら、その動きを注視してまいりたいと考えております。

●藤沢議員

バリアフリー法改正案については全会一致で採決されているが、それでも国においてもまだ移動の権利が明文化されていないということは、移動の権利がまだまだ十分に認識されていない、国民の間でも浸透していない、いう風なことが課題としてある。

それでも障がい者の方々のバリアフリーについても、今議会でも話題になったが、市が国に先がけて、移動の権利というものをうたうことが大事と思って質問も出せていただいた。

もちろん個々の課題についてはやられているということだが、まずこのきちんと移動の権利を保障するという立場に立つことが求められていると思う。今建築都市局長が答えたが、トップである市長がこの立場に立つことが大事と思う。戦略の改定版とか、これからの計画について位置づけることは、のちの課題になると思うが、この立場に立つということについては今すぐできることなので、市長にも立っていただきたいということで、市長にもお答えいただきたい。

■建築都市局長

総合交通戦略につきましては、交通基本法という法律に基づいた中で、体系だって整備しております。それで、その法律の動きを見ながら考えていきたいと思っております。

●藤沢議員

市長はなかなかお答え願えませんから、次に行く。

あとはいろいろ課題はあるが、今回、これまで繰り返し高齢者の交通支援についてわが党が求めてきたが、なかなか進まない。今もやりませんという答えだった。

で、政令市の中で、撤退とか廃止とか、見直しとかが進んでいることが、一つの理由。それで他の事業者、市営バス、モノレール、西鉄、個々のタクシー業者などがサービスを行っているというのがもう一つの理由。

だけでも他の事業者が自主的に行っている高齢者の支援に、市が上乘せをするということで、どれだけ交通事業者にも、市民にも喜ばれるか。これをなぜできないかということが本当に不思議。ご紹介させていただく。

路線バスの廃止問題とか、お出かけ交通でもなかなかカバーできないと、いう風なことを述べてきたが、高齢者の足の確保は待ったなし。96歳と86歳のご夫婦が高齢者施設に入所して5か月。この方からこんな手紙をいただいた。「私と妻の月5～6カ所にも及ぶ医者通い。区役所、銀行、郵便局、こまごまとした買い物など、実生活上の足の便が、痛切な課題として迫ってきます。そんなことから交通機関と、当老人ホームバスとの寄りつきに、切実な強い関心を持ってきました」と。ある時にホームの広間のテレビで見たということで、取り寄せた資料を送ってきた。JTBと第一交通のゼロん定期券、そして群馬県前橋市のデマンド相乗りタクシー、マイタクの資料。このホームからバス停までは下り坂、帰りは特に登れない。タクシーに乗るしかない。だからタクシーに乗れるパスが欲しい。こうした支援があればどれだけ喜ばれるかということ。こうした切実な声にどうして答えられないのか、もう一度お願いする。

■保健福祉局長

議員ご指摘のような制度を取り入れている自治体は、政令市の中でも多くあります。それは我々も勉強しております。しかしやはり一つは、あまりにも経費が掛かりすぎると。私たちは毎年毎年予算を組む際にも、配分の問題として、どのサービスを実行しようかということを一生涯懸命苦勞してやっているわけです。選択の問題もあるということです。

●藤沢議員

問題は財源、私もそう思います。

福岡市なみの施策をする場合、本市でどれだけかかるか試算ことあるか。計算したことあるか。（ここで時間切れ———）