

2019年9月定例会 本会議質問と当局答弁

2019年9月12日（木）

◎山内涼成議員 一般質問（30分）

- ① 北九州PCB廃棄物処理事業について
- ② 田川快速小倉線の守恒延伸の試験運行に見る本市の交通政策について



山内涼成議員への答弁 ※第二質問以降、議員の質問内容は基本的に要約しています。

- 北橋市長（田川快速小倉線）
- 環境局長（PCB廃棄物処理事業）
- 保健福祉局長（高齢者福祉乗車券の導入）

●山内涼成議員の再質問（PCB廃棄物処理事業）

■環境局長の答弁

●山内涼成議員の質問

■北橋市長の答弁

●山内涼成議員の質問（田川快速小倉線と高齢者福祉乗車券）

■建築都市局長の答弁

●山内涼成議員の質問

■建築都市局長の答弁

●山内涼成議員の質問

■建築都市局長の答弁

●山内涼成議員の要望

以上

2019年9月定例会 本会議質問と当局答弁

2019年9月12日（木）

◎山内涼成議員 一般質問（30分）

皆さんこんにちは、日本共産党の山内涼成です。会派を代表して一般質問を行います。
初めに、北九州PCB廃棄物処理事業について伺います。

PCB（ポリ塩化ビフェニル）は、昭和43年に米ぬか油への混入による食中毒「カネミ油症事件」が西日本を中心に広域で発生したことにより、その毒性が社会問題化し、昭和47年に行政指導により、PCB使用製品の製造中止、回収等が指示されました。それ以降の約30年間、民間主導で処理施設の立地が試みられましたがすべて失敗し、PCB使用製品のうち廃棄物となったものが、事業者により長期にわたって保管されてきました。国内でのPCB使用量は累計約5.4万トンとされています。

PCB廃棄物の処理が停滞し、保管が長期化する間に、約39万台とされるPCB使用高圧変圧器・コンデンサのうち、約1.1万台が紛失したことが、平成10年の厚生省の調査で判明し、紛失や漏洩などによる環境汚染が懸念される状況になっていました。

このため、平成13年にポリ塩化ビフェニル廃棄物の適正な処理に関する特別措置法（PCB特別措置法）の成立を受けて、環境省が主導し、本市をはじめとする全国5か所に、中間貯蔵・環境安全事業株式会社（JESCO）の処理施設を、順次設置しました。北九州PCB処理事業所は、平成16年に全国で初めて処理を開始しました。

当初の処理期限は平成28年7月としていましたが、処理の進捗に遅れが生じ、期限までの処理が困難になったとして、環境省は、平成25年10月に、ポリ塩化ビフェニル廃棄物処理基本計画の変更による処理対象物の追加および処理期限の延長を、本市をはじめとする施設立地自治体に要請しました。本市からは、市民や市議会の意見を踏まえ、平成26年4月にこれを受け入れる際の条件として、1. 処理の安全性確保 2. 期間内での確実な処理 3. 地域の理解 4. 取り組みの確実性の担保を柱とする27項目を提示し、環境省はこれを承諾しています。

その結果、PCB廃棄物の受け入れ地域は、岡山以西17県に加え、近畿、東海、南関東地域の14都府県に拡大、処理期限は、変圧器・コンデンサー等は平成31年3月31日まで、安定器等及び汚染物等については、令和4年3月31日まで延長することとなりました。

そこで伺います。北九州PCB廃棄物処理事業及び国全体のPCB廃棄物処理事業の中間総括の中で、北九州事業エリアにおける変圧器・コンデンサー等は、平成31年3月に計画通り処理を完了していますが、北九州事業所の受け入れ終了後に新規に所在が発見案件については、保管事業者において保管を継続しており、岡山以西の北九州事業エリアにおいて31件存在（令和元年6月30日現在）します。こうした事案については、国・自治体が発生・保管状況を把握し、紛失を防止しつつ、その種類、量、性状などを踏まえ、今後、適切な対応の在り方を検討していくと伺っていますが、それまでの間、それぞれの場所でどのような保

管状況で、紛失防止のための継続した管理がどう行われるのか、答弁を求めます。・・・①

次に、北九州PCB処理事業所において定める長期処理計画について伺います。変圧器・コンデンサー等の処理については、平成31年3月で処理が完了しているため、安定器及び汚染物等の処理が計画の対象となります。安定器及び汚染物等の令和元年度以降の処理対象量の見込みは3292トンで、この量を残り3年弱の期限内に処理しなければならないこととなります。JESCOによると、これまでの処理実績は年間730トン程度だが、真空化加熱分離装置を活用しての処理などを合わせると、年間900トン程度は処理が可能ということですが、しかし、処理期限内に終わらせるとなると毎年1000トン以上の処理が必要なわけですから間に合わないということとなります。加えて、豊田・大阪事業エリアの安定器及び汚染物等の量が掘り起こし作業の進捗に合わせて増え続けている実態があります。環境省もこの地域における対象物の処理が期限までに完了しない可能性が生じているとの見解を示しています。

環境省は、処理対象物が増加していることを受けて、早期処理のために今後、追加的に講じる処理促進策として、1. 安定器の分離処理 2. 汚染物の無害化処理認定施設での処理 3. プラズマ溶融炉への投入間隔の短縮や1回あたりの投入量の増量などを検討中とあります。いずれも安全な処理のための実証実験などを経て令和2年度から実施する予定となっていますが、なぜ、これらの対策がもっと早くからとられてこなかったのか、答弁を求めます。・・・②

安定器及び汚染物等の処理受け入れを令和4年3月31日までの期限内に終了させるために、あらゆる努力をすることは当然ですが、平成26年に期限の延長を断腸の思いで受け入れた若松区民に対して、再び約束を破ることは断じて許されません。本市として、再度の期限延長の要請があった場合は毅然とした態度で臨むべきです。最終受け入れ期限に対する本市の見解を求めます。・・・③

次に、田川快速小倉線の守恒延伸の試験運行に見る本市の交通政策について伺います。

田川快速小倉線（西鉄後藤寺～砂津）は、利用者の減少による赤字を理由に西鉄バス筑豊（株）が廃止を申し出た路線ですが、田川市及び香春町が赤字補填することにより、平成29年10月から運行区間を砂津から中谷まで短縮し、1日7往復に減便して運行が継続されることになりました。このダイヤ改正に伴い、地元や小倉南区議員協議会から東谷地区と小倉方面の間では中谷での乗り継ぎが発生するため、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強い要望がありました。

これを受け、西鉄バス筑豊（株）は市からの委託による試験運行という形で、平成30年10月から6か月間、守恒まで路線を延伸し、利用実態や収支の状況を把握することで、本格運行の可能性を検証しました。検証を受け、西鉄バス筑豊（株）、田川市及び香春町と協議した結果、「路線延伸により赤字額が増加し収支改善が図れないこと」「西鉄バス筑豊（株）の乗務員不足が解消されず、乗務員の確保が困難」であることから西鉄後藤寺から守恒までの本格運行はできないと判断しました。

そこで伺います。本市は今後の予定として令和2年9月までは西鉄バス筑豊（株）が西鉄

後藤寺～中谷間で運行するが、それ以降は未定であるため、小倉南区のバス路線再編を含めた路線延伸について西鉄バス北九州（株）と協議するとし、すでに要請をしているとのことですが、乗務員不足はどのバス事業者も同様であり、収支の改善が見込めない路線を民間事業者が運行するとは思えません。また、すでに破たんしているおでかけ交通を新たに増やすべきではありません。東谷地区～守恒間の極めて重要な生活路線を維持するために本市として赤字を補填するなどの公費負担をすべきです。見解を伺います。・・・④

また、西鉄バス北九州（株）との協議が整わなかった場合、新たな公共交通空白地域を生むこととなります。公共交通空白地域の定義は鉄道駅から500m以上、バス停から300m以上の地域ですが、現在市内人口の20%がこれに該当する地域に居住しています。今後、路線の撤退などにより公共交通空白地域は拡大することが予想され、その地域の高齢化も進み、車を手放せずやむなく運転している高齢者も少なくありません。本市として、まずは公共交通空白地の居住者に対してタクシーも使える高齢者福祉乗車券の配布を検討すべきです。見解を伺います。・・・⑤

山内涼成議員への答弁 ※第二質問以降、議員の質問内容は基本的に要約しています。

■北橋市長

（田川快速小倉線）

田川快速小倉線につきましては、平成29年10月から西鉄後藤寺から中谷までに路線の縮小及び減便となりましたが、その後、地元の方々や小倉南区議員協議会からの強い要望を受け、昨年10月から6カ月間、守恒まで路線を延伸した試験運行を行いました。その利用状況は、地元と連携した利用促進のとりくみ効果もあり、北九州市内では前年の約1.8倍となりましたが、路線全体では前年の約1.3倍にとどまっており、西鉄バス筑豊、田川市、及び香春町と協議した結果、採算面や乗務員不足のため、守恒までの本格運行を行うことはできなかったわけであります。

このため4月からは、中谷で乗り継ぐ形で運行を行っておりますが、西鉄バス筑豊からは、来年10月以降は未定と聞いております。

今回の試験運行に合わせて、東谷地区の全世帯に実施したバスの利用状況に関するアンケート調査によると、バス利用者は約4割であり、月に数回しか利用しない人が多い、また目的は通院、買い物が多く、時間帯は往路が10時ごろに集中し、復路は13時から17時ごろに分散しています。などの状況が把握できました。

これらを踏まえ本市は西鉄バス北九州に対し、小倉南区の路線再編を含めた路線の存続について協議を始めたところです。8月には東谷地区自治連合会の方々と一緒に、市境の頂吉、かぐめぼし(?)から守恒までの路線開設について、西鉄バス北九州に対し要望活動を行いました。

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、バス事業者に対して、補助金を支出するのではなく、まずは多くの方々に利用していただくことが最も重要と考え

ております。このため地域と共同して、「乗って残そうバス路線」を合言葉に、利用促進のとりくみを継続して行っております。今後とも西鉄バス北九州との協議をすすめるとともに、地域の実情に応じたお出かけ交通や、タクシーの相乗り運行についても地域と勉強会を行うなど、公共交通の維持に向けて努力してまいります。

■環境局長

（PCB廃棄物処理事業）

受け入れ終了後に発覚した変圧器・コンデンサー等の保管状況などについてでございます。

北九州事業エリアにおいて、処理期限後に新規に発見した変圧器、コンデンサーに関しましては、PCB廃棄物処理基本計画に基づき、保管事業者が適切に保管すること、との環境省の通知に基づきまして、新たに発見した事案は、当該保管事業者が保管を継続しているというところでございます。

またその保管状況でございますけれども、廃棄物処理法の保管基準、これにもとづきまして、漏れ防止のための密封容器の使用、あるいは周囲に囲いが設けられた場所での保管など、適正な保管と紛失防止について、所管の自治体が責任をもって保管場所の立ち入り検査を行うなど、適切に監視・指導を行っているところでございます。

次に、処理促進策と最終受け入れ期限に対する見解について、お答え申し上げます。

平成25年10月に国から本市に対して、北九州PCB廃棄物処理事業の処理期限の延長要請があった際に、本市から国に対しまして、27項目の受け入れ条件を提示し、国も了承したところでございます。

そのうち期間内での確実な処理、これに関しましては、安定器と汚染物については、令和3年度末までに、かつ、その期間内で一日でも早く処理完了させることを旨として、関係者が総力を挙げて早期に処理を行うこと。いかなる理由があろうとも処理期間の再延長はないこと、としております。

国とJESCOにおきましては、安定器及び汚染物等の一日でも早い処理完了に向けて、これまでも処理施設に搬入された非PCB安定器の分別や、3キロ未満の小型電気機器処理について、真空加熱分離装置を活用することなど、処理対象量の削減や、余剰設備の活用などによる処理促進に取り組んでまいりました。また更なる処理促進策として、真空加熱分離装置の更なる活用、プラズマ熔融炉への投入間隔の短縮、1回あたりの投入量の増量、などにつきましても、迅速に検討を進めており、現在行っている実証実験を経て、令和2年度からの実証予定と、報告を受けております。

環境省は本年7月に開催した北九州市PCB処理監視会議におきまして、これらの処理・促進策を講じることにより、令和3年度末までに、かつその期間内で一日でも早く処理完了させることを旨として、関係者が総力を挙げて、早期に処理を行うべく全力で地元との約束を果たしていく、と表明をしております。

本市としては、現時点において、期限内に処理が完了するものと考えてございます。

今後も環境省に対しまして、引き続きあらゆる手段を尽くして地元との約束である期限

内処理を実行するよう、要請してまいりたいと考えております。

■保健福祉局長

(高齢者福祉乗車券の導入)

最後に私から、公共交通空白地の居住者に対して、高齢者福祉乗車券の配布を検討すべきであるのご質問にご答弁申し上げます。

本市においては、バス路線が廃止となった地区や、高台地区などの公共交通空白地区などにおいて、お出かけ交通事業を実施しており、地域を主体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ございます。

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、人数割り程度の料金で利用可能な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。さらに最寄りのバス停や駅が遠い地域で、タクシーの相乗り運行を行う「ラストワンマイル実証事業」を今年度実施することとしております。

さらに住み慣れた地域で安心して生活を続けられる環境づくりを目指して、在宅医療や介護サービスの充実など、「地域包括ケアシステムの構築」をすすめるとともに、日常生活圏域での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」。また身近な地域交流の場となる「高齢者サロンの立ち上げ支援」。さらに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」。などに取り組んでいるところでございます。

議員ご提案の交通費助成は、他都市においても多額の事業費を要しており、制度の廃止や縮小を行った都市もございます。

また公共交通空白地域は、駅やバス停からの距離を基準に定められておりますけれども、そのみの支援対象者を定めることは、公平性の面で問題があると考えております。

こうしたことから今後とも限られた財源を、効果的・効率的に活用し、お出かけ交通事業の継続性の確保や、地域における高齢者の生活支援の充実などに努めることとしておりまして、高齢者福祉乗車券交付事業を創設する考えはありません。ご理解いただければと思います。

●山内涼成議員の再質問

(PCB廃棄物処理事業)

いくつか再質問させていただきます。

まずPCB廃棄物の処理について、伺います。

広域会議がありますね。広域会議の中でも、各自治体のこれに携わる職員数一つとってみても、本市は7人体制をとっていることに対して、他都市は1名から2名という状況がほとんどであります。こういった状況が、私が第一質問で述べた、豊田・大阪等の地域などで処理期限が迫った段階で処理対象物が増えるという状況をつくっているのだと、考えています。

環境省はこういった事態の打開策として、PCB濃度0.5%から10%程度の廃棄物の焼却処理実験を、兵庫県、富山県、福島県、秋田県で6月に実施をしております。

この実験結果を踏まえて、無害化処理認定施設での処理を可能にするという風に言っておりますが、本市にも戸畑区に1カ所認定施設があることも踏まえて、焼却実験の結果について、これは監視会議に報告していただけるのでしょうか、見解を伺います。

■環境局長の答弁

議員ご指摘の可燃性の高濃度PCB汚染物の実証実験でございますけども、このとりくみというものは、従来高濃度PCB廃棄物として、JESCOにおいて、処理をしていたものを、これは低濃度PCB処理施設で処理をしようという実証実験でありまして、これはかなり大きな方向転換に係る処理促進策だと思っております。

私どもこれまでも、監視会議に対しましては、PCBは器物の処理の安全確保、計画的な処理推進、などあらゆる項目について報告をさせていただいております。今回の取り組みにつきましても、環境省ではこの秋にもその実証実験の結果を公表するとおっしゃっておりますので、当然、監視会議の方で、その内容を報告させていただきたいと、いう風に思っております。

●山内涼成議員の質問

ぜひよろしくお願いたします。

それから処理期限の、延長は決して約束を破らないでいただきたいということなんですけども、局長のお話では、環境省に要請してまいりたいと、ちょっと弱い気がするんですね。若松区民にとっては、この処理期限の再延長というのは、大きな関心ごとであります。廃棄物処理施設の設置許可権限を持つ市長として、さらなる期限の延長はしないと、明言をさせていただきたいと思っております。

■北橋市長の答弁

PCBの処理事業につきまして、環境局長から先ほど経緯と方針について述べたところでございますが、従来の方針に変わりはないと理解しております。

●山内涼成議員の質問

はい、約束は守っていただきたいという風に思います。

(田川快速小倉線と高齢者福祉乗車券)

次に田川快速小倉線について伺います。

中谷から守恒間の路線がなくなると、一番困るのは中谷地区の居住者であります。

先ほど市長の答弁からもありました通り、アンケート調査の結果は、おっしゃられたとおりであります。

ただ、利用者が少ないと申しましても、利用している方、そして生活路線であるという

ことは、間違いのない事実であります。

西鉄後藤寺から中谷線も、これ元々は西鉄バス筑豊が廃止を申し出た路線であります。それを田川市と香春町が赤字補てんをするという条件で、生活路線を守ったわけであります。

なぜ本市は、市民の生活路線を守るために、赤字補てんをせずに、お出かけ交通や他の方法でごまかそうとするのか、お聞きしたいと思います。

■建築都市局長の答弁

市としましては、公共交通、お出かけ交通、そういったものを継続的に存続させるためには、抜本的には利用者、これを促進していくことがまずは一番大事なことだと思います。

市の財政もいろいろときついところもありますので、全員にその助成をし続けるということは無理な状況でございます。なので、利用者を一人でも多く増やす、ということに對しまして、格安の定期券の導入だとか、バスの停留所をわかりやすく環境改善するだとか、そういった利用促進に努めてまいりたいと、いう風に考えております。

●山内涼成議員の質問

利用促進策はね、とられてきたんですよ。取られてきたけどもできなかった。ダメだったから廃止するんですね。だから利用促進策をとっていきます、なんていう小手先のごまかしはもう、やめていただきたいというふうに思うわけです。

それから公共交通の空白地域についてなんですけども、ラストワンマイル事業、これは本年度実証実験として、駅やバス停から1km程度離れている団地を選定をして、最寄りの駅やバス停などと団地を乗り合いタクシーで送迎をするという事業でありますけども、料金は100円から200円、これを想定しておりますが、これはタクシーのワンメーター区間を4人で乗り合う乗車をする想定であります。

同じ乗り合いタクシー事業で、小倉北区の高尾地区で、答弁にもありました通り、プチお出かけ交通をやりましたよね。直近の1年間での利用者は0人でありました。しかし事業開始当初は45人程度が利用していたと聞いております。なぜわずか1カ月程度で利用者が利用しなくなったのか、これ検証しておりますか。

■建築都市局長の答弁

検証、使わなくなった理由、それは聞きました。一番大きな理由は、4人乗ると、乗り合いでちょうど200円程度になるんですが、これがたまたま一緒のタイミングで乗車することができない、それとあと、その取りまとめを町内会長がやってると、いうところはなかなか連絡をしづらいと、いうところがございます。なので、ラストワンマイル事業、これにつきましては、そういったところをどういふふうな改善をしていったらよいかということ、地域の方々に意見を聞きながら、いろんなところと協力も得ながら、この実験をやって、新たな交通体系というものを見出そうという実験でございます。

●山内涼成議員の質問

それではなぜ、高尾地区のプチお出かけ交通が成功しなかったのかという検証をしてまで、またこれをやろうとしているのかということなんです。要するに使いづらいんですよ。乗り合いタクシーというのはですね。だって目的の違う利用者が乗り合わせることで、これが使いにくいということ。これが高尾地区で実証されたということなんです。これ何回、実証実験するんでしょうか。

じゃあね、乗り合いタクシーで一緒に乗る人がいないで、一人でタクシーを利用して200円だけを支払っても、今の初乗り運賃、タクシーは680円です。で、480円不足しますけども、これは誰が負担するんですか。

■建築都市局長の答弁

これ実証実験でございますので、差額分は市が負担するということでいま予算建てをしております。

●山内涼成議員の要望

結局ね、お出かけ交通も、ラストワンマイル事業も、市が助成をしなければもう維持できないところまで来ているということ。これをしっかりつかむ必要があるんだという風に思います。

いま高齢者ドライバーの事故、これ毎日のように報道されております。高齢者が加害者となって子どもが被害者になるといった悲惨な事故、これはもう胸が締め付けられる思いであります。免許証の返納件数も過去最高となっているわけでありまして。本市から悲惨な事故の犠牲者を出さないためにも、高齢者がそれぞれの目的と用途、時間を自由に移動できる環境を早急につくる必要がございます。

高齢者福祉乗車券、これを福岡市なみ、これが無理ならば本市独自の制度を考えるべきであります。例えば75歳からとか、まずは公共交通空白地から等の検討を要望して終わります。

以上