

建設建築委員会記録(No.4)

1 日 時 令和7年4月24日(木)
午前10時02分 開会
午後 0時04分 閉会

2 場 所 第2委員会室

3 出席委員(9人)

委 員 長	森 結実子	副 委 員 長	中 島 隆 治
委 員	佐 藤 栄 作	委 員	田 仲 常 郎
委 員	片 山 尹	委 員	成 重 正 丈
委 員	山 崎 英 樹	委 員	山 内 涼 成
委 員	井 上 純 子		

4 欠席委員(0人)

5 出席説明員

都市戦略局長	小 野 勝 也	計 画 部 長	南 孝 昌
都市計画課長	内 藤 隆	都市交通政策課長	民 谷 充
都市再生推進部長	正 野 睦 朗	緑 政 課 長	上 田 治 史
都市整備局長	持 山 泰 生	河川公園部長	竹 島 久 美
みどり公園課長	稲 木 禎 徳	交 通 局 長	白 石 基
交 通 局 次 長	河 端 隆 一	経営改善推進担当課長	實 藤 一

外 関係職員

6 事務局職員

委 員 係 長	伊 藤 大 志	書 記	森 浩 次
---------	---------	-----	-------

7 付議事件及び会議結果

番号	付 議 事 件	会 議 結 果
1	請願第1号 高齢者や障害者の移動手段の確保について	継続審査とすることを決定した。
2	陳情第9号 新門司地区における市街化調整区域の撤廃について	継続審査とすることを決定した。
3	公共インフラの適切な維持管理・整備について	都市戦略局から別添資料のとおり説明を受けた。
4	交通政策について	交通局から別添資料のとおり説明を受けた。

8 会議の経過

(4月1日付人事異動に伴う人事紹介を受けた。)

○委員長（森結実子君）開会します。

本日は、請願・陳情の審査及び所管事務の調査を行います。

初めに、請願・陳情の審査を行います。

まず、請願第1号、高齢者や障害者の移動手段の確保についてを議題とします。

事務局に文書表を朗読させます。事務局。

(文書表の朗読)

本件について、当局の説明を求めます。都市交通政策課長。

○都市交通政策課長 請願第1号、高齢者や障害者の移動手段の確保についてに対する北九州市の考えを御説明いたします。

北九州市では、環境に優しく、安心して移動できる町を目指すために、北九州市地域公共交通計画に基づき、30の施策を推進しています。その一つとして、一定の人口が集積している地域のうち、鉄道駅から500メートル、バス停から300メートル以上離れた公共交通空白地域において、地元の協力体制などにより一定の需要が見込める場合は、地域住民の生活交通を確保するおでかけ交通の取組を進めています。

おでかけ交通の導入に当たっては、継続して運行できるよう、地域住民、交通事業者、市の3者の連携が不可欠であり、それぞれの役割を定めています。他の公共交通と同様、おでかけ交通についても、継続的に運行していくためには地域の皆様に積極的に御利用していただく必要があります。

そこで、地域の皆様には、おでかけ交通運営委員会を組織し、主体的に利用促進活動や協賛金の確保などを行っていただきます。交通事業者には、運行計画の立案や継続的な運行に協力していただきます。市は、地域の皆様や交通事業者との協議調整など、運行に関する支援等を

行います。

おでかけ交通の要望を受けた地域では、地域の代表の方々と意見交換させていただく上で、地域の皆様と協働で利用意向を調査するなど、導入に向けた検討を行っていくとしています。請願にある門司区吉志四丁目から七丁目、吉志新町三丁目については、一定の人口の集積する地域であるため、地域住民、交通事業者、行政の3者の協力、連携が確保できれば、おでかけ交通の導入の可能性があると考えております。

そこで、令和4年12月7日の請願を受け、これまで地域の代表の方々に対して、おでかけ交通の概要や検討の進め方、導入する場合の手続等に加え、高齢者福祉乗車券について要望があれば所管部局も加えて話を伺うことになる旨説明を行ってまいりました。協議を進める中で、当該地域の交通の課題に対して地域の代表の方々が協力して取り組む意向が確認できたことから、まずはおでかけ交通について、地域の需要を把握するために、令和5年11月、地域と協力して、運行エリアや利用の予定、希望する行き先など、居住者にアンケートを実施いたしました。

その結果、アンケートで回答いただいた方のうち、おでかけ交通の導入について1年以内に利用したいという意見は少数であり、地元の代表の方と協議を行ったところ、現時点での地域ニーズから考えるとおでかけ交通の早期導入については地域の判断により見送ることとしたところでございます。しかしながら、今後、運転免許を返納する方の増加などにより、地域の需要に変化があることも考えられますので、適宜、地域にヒアリングを行うなど、適切に対応してまいりたいと考えております。

以上で請願第1号、高齢者や障害者の移動手段の確保についてに対する北九州市の考えについての説明を終わります。以上でございます。

○委員長（森結実子君） ただいまの説明に対し、質問、意見を受けます。なお、当局の答弁の際は、補職名をはっきりと述べ、指名を受けた後、簡潔、明確に答弁願います。

質問、意見はありませんか。山内委員。

○委員（山内涼成君） 1つだけ意見を述べさせていただきたいと思います。

移動する権利そのものは、本当に必要な権利だと思いますし、これからますます必要な権利になっていくんだろうと思います。そしてまた、いざとなればおでかけ交通があるねというのが安心感にもつながっていくと思います。それで、免許の返納に踏み切ろうというような決断にも至るんじゃないかなと思います。

おでかけ交通の課題は、今課長がおっしゃったとおりの課題があると思います。ただ、1年、2年経過していけばそういう需要が増えてくると思うので、そういう情報をしっかり捉まえていただきたいと要望して、終わります。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。井上委員。

○委員（井上純子君） 質問させていただきたいと思います。

今説明いただいた実態調査として、今住民ニーズの調査をアンケートでされたということなんですけれども、そこで、1年以内に利用したい、緊急性のあるそういった声が1割だという言葉があったんですけれども、この1割というのが人数でいうとどの程度であったのか。

もう一点、おでかけ交通をもしこのエリアに導入した場合の試算や費用はどの程度と見込んでいるのか、教えてください。以上です。

○委員長（森結実子君） 都市交通政策課長。

○都市交通政策課長 アンケートについてお答えします。

当該地域には600名に配付し、約190名の回答をいただきました。アンケートの集計については、おでかけ交通を導入したら1年以内に利用したいと回答した方は33名、全体の回答していただいた方の17%でした。利用しない方の大半の理由としては、自分で運転するというので、52名、28%という意見でした。そこで、導入の可否について地元主体で結論を出してほしい旨を説明したところ、今回は導入を見送ったというところでございます。一方で、いずれ運転できなくなったときは利用したいという意見もございますので、今後も状況が変わればいつでも協議を再開する旨をお伝えしております。

なお、地域指定を決定する上での条件としましては、アンケートの結果を基に、想定される運賃収入と人件費や燃料費等の運行経費を考慮して、採算性を確認しているというところでございます。また、その旨を、交通事業者との協議により試験運行を実施する場合は、その実証を基に確認するというような流れになっております。

費用についてでございます。おでかけ交通については、想定される運賃収入としまして、乗られる方の運賃収入と係る費用ということで、交通事業者が係る経費の収支のバランスによって成り立つような構造になっております。本市としましては、おでかけ交通に運行経費の約50%を支援してございます。その支援50%を含めて、その収支、運賃収入と運行経費プラス市の助成で、理想はプラ・マイ・ゼロの状況なんですけど、そこに向かって採算性を確認していくと、採算性が確認していけば継続的な運行が可能になるといった状況になってございます。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 井上委員。

○委員（井上純子君） 答弁ありがとうございます。

ちょっと気になるのは費用の部分なんですけれども、運行費用の50%を補助して、事業者が採算性を取れるかということで、収入は、乗る方がどの程度いるかというところで、ここが試算の見込みがはっきりしないところであると思うんですけれども、費用というところははっきり出ると思うんですよ。どの程度かかるのか、ここが分かればお願いします。

○委員長（森結実子君） 都市交通政策課長。

○都市交通政策課長 今回については、試算の費用の算出等はしておりませんが、他地区の事例について御紹介させていただきます。他地区の事例としましては、エリアの内容によります

が、1地区当たりおよそ70万円から200万円ほど経費がかかっているような状況でございます。

○委員長（森結実子君） 井上委員。

○委員（井上純子君） ありがとうございます。大変参考になりました。

エリアによって経費の部分が70万円、200万円と差があると思うんですけど、今後の検討として、これは要望なんですけど、いつ導入するのかどうかという判断をしていく中で、やはり人数が、もちろん利用のニーズが世代とともに時間とともに増える一方で、どこまでこのエリアにお住まいになるのか、もしくは、入院だったり施設に入ったりと、在宅される方がどこまでいらっしゃるのかというニーズというのも変化していくと思います。その人数に合わせて、必ずしもおでかけ交通がいいのかというところは、70万円から200万円かかるということなので、もしくはタクシーチケットを出したほうが安いかもしれないとか、介護を受ける方であれば介護の福祉タクシーのほうがコストが抑えられるかもしれないとか、そういった手段も含め、移動手段ということは幅広く検討いただきたいなということを要望して、終わります。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。成重委員。

○委員（成重正文君） 一応じゃあ1点だけ。青森県の弘前市なんですけども、地域交通をサブスクで守るということで、これは学生に対しての取組なんですけども、鉄道とバスとタクシーを定額で乗り放題にしているというのを今実証実験をやり始めたんですね。北九州市でもこういう地域があると思うので、どこかモデル的に、65歳以上とか、年齢をちょっと上げて、高齢化対策でこのサブスクの定額制度を行ってもいいんじゃないかなと思っています。これについてはどうでしょうかね。

○委員長（森結実子君） 都市交通政策課長。

○都市交通政策課長 委員のおっしゃられたとおり、他都市の事例など、そういうところもしっかり研究しながら今後取り組んでまいりたいと思っております。以上でございます。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。

なければ、本件については慎重審議のため、本日は継続審査としたいと思います。これに御異議ありませんか。

（「異議なし」の声あり。）

御異議なしと認め、そのように決定しました。

次に、陳情第9号、新門司地区における市街化調整区域の撤廃についてを議題とします。

事務局に文書表を朗読させます。事務局。

（文書表の朗読）

本件について、当局の説明を求めます。都市計画課長。

○都市計画課長 陳情第9号、新門司地区における市街化調整区域の撤廃についてに対する本市の考えを御説明します。

区域区分制度は、都市計画法に基づき、計画的に市街化を図る市街化区域と、原則、市街化

を抑制する市街化調整区域に区分するものです。この制度は、平成12年の都市計画法の改正で、区域区分を定めるかを選択できるようになりましたが、政令指定都市などの大都市は、引き続き、無秩序な市街化の拡大による環境悪化の防止、計画的な公共施設整備による良好な市街地の形成などを目的に、都市計画区域内に区域区分を定めることが規定されており、それに沿った対応が制度上求められています。

北九州市では、昭和45年に区域区分を定めて以降、市街化区域におきましては、市街地開発などにより、医療、商業や住宅などの都市機能の増進を図ってきました。他方、市街化調整区域は、単に開発を抑制するだけでなく、日常生活に必要な施設などは立地できることとし、その調和によって営農環境や自然環境の保全と集落の維持を図ってきました。そのため、今後とも豊かな暮らし、産業、自然を育んでいくためには、計画的にまちづくりを行う制度である区域区分制度を適切に運用していく必要があると考えております。

新門司地区は、広く農業の振興を図ってきましたが、臨海部の工業用地造成による住宅需要の高まりに伴い、計画的に土地利用転換を図ってきたことから、農業、住環境、工業がコンパクトにまとまっています。そのような中、以前から、地域の活性化を図るために市街化区域への見直しを要望されていることは認識しています。そういった熱心な声に対し、現段階で活用できる制度を検討しながらこれまで協議を重ねていますが、一方で、まだ当面は農業を続けたいといった声もあります。こういった地域の特性を踏まえた上で、まずは、農業を続けたい方への営農支援と集落の維持、活性化を図ることが望ましいと考えています。

このうち、集落の維持、活性化については、地区外からの住民を受け入れて定住を促すため、住宅建築を許容する開発許可の制度であります指定集落住宅許可制度の活用に向けて、地域と協議を行っているところです。制度の活用に向けては、地域が主体となって進めていく必要があるため、引き続き、地域の方々と協議を重ねながらその支援をしていきたいと考えています。

今後とも、こうした制度を活用していきながら、地域の皆様と新門司地区の将来の姿を共有していきたいと考えています。

以上で陳情第9号に対する説明を終わります。

○委員長（森結実子君） ただいまの説明に対し、質問、意見を受けます。

質問、意見はありませんか。佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） 今度、地域未来投資促進法を北九州市として活用しますということになっていると思います。その地域未来投資促進法は幾つかのエリアに絞ってやると思うんですが、ここで言われている市街化調整区域というのは、その地域未来のエリアに該当するんですか。

○委員長（森結実子君） 都市計画課長。

○都市計画課長 この新門司地区は、門司港、新門司フェリーターミナルの近くにありまして、港湾施設の近くになりますので、地域未来投資促進法のエリアの対象となります。ただ、現段階では具体的な開発計画がありませんので、法律の適用はできませんが、地域未来投資促進法

の条件に合致した開発計画が出されれば検討可能と考えております。以上でございます。

○委員長（森結実子君）佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）分かりました。そのときに、そういう提案があった場合に、そのエリアの中で一部の方が継続して農業に携わりたいということであった場合はどういう調整をしてくんですか。

○委員長（森結実子君）都市計画課長。

○都市計画課長 地域未来投資促進法に基づいて開発する場合も、農地転用の手続等は必要になります。当然、営農されている方の御理解を得て農地転用の手続が必要となりますので、そういう全ての手続ができればということになっていきます。以上でございます。

○委員長（森結実子君）佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君）分かりました。いずれにしても、いろんな方々の合意を取りまとめていかないと難しいということですよ。ありがとうございます。

○委員長（森結実子君）ほかにありませんか。井上委員。

○委員（井上純子君）1点だけ教えていただければと思います。

この市街化調整区域については、持続的な都市開発のためには必要な計画判断であるとは認識しております。そこで、今回、もし市街化調整区域から市街化区域に変更した場合、固定資産税などが上がるということなんですけど、例えば今回陳情にありますエリアが市街化区域に編入された場合、どの程度固定資産税が上がると見込んでいるのか。

なぜこれを聞いているかというのは、やはり広げるということは、インフラに関する維持費で市が負担するものが今後増えますよ、という側面があると思うんですよ。都市開発において、要は税収として見合うものが入るのかということが重要になってくると思うんです。例えば、これが企業であれば法人税だったり、雇用が発生したりと、さらなる経済効果と税収が見込めるから、私は開発によって広げるのはありだと思うんですけども、この住宅地、このエリアの詳しい特徴が分からない部分はあるんですけど、もし広げた場合の税収の変化、この辺はいかがでしょうか。

○委員長（森結実子君）都市計画課長。

○都市計画課長 税収についてですけども、金額的なところについては具体的には押さえておりません。考えられるのは、市街化区域に編入されれば都市計画税がかかるようになります。それから、今まで農地だったところが、例えば住宅地になれば、住宅としての課税になりますので、そういった形で評価額がかなり上がってくるかと思えます。以上でございます。

○委員長（森結実子君）井上委員。

○委員（井上純子君）ありがとうございます。

今現時点では試算していないということなんですけれども、今後検討をどこまでするか、基本的にはやはりこういった議題というのは慎重であるべきだと思います。ただ、案件によって

は、必ずしもかたくなに変えないほうがいいというわけでもないと思うんですね。ですから、やはり税収という軸、ここは税収があればほかのエリアにも公益性があって、その税収を還元することができますので、公益性に合うかというところについては税収をぜひ試算していただいて慎重な検討をお願いしたいということを要望して、終わります。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。

なければ、本件については慎重審議のため、本日は継続審査としたいと思います。これに御異議ありませんか。

（「異議なし」の声あり。）

御異議なしと認め、そのように決定しました。

以上で請願・陳情の審査を終わります。

ここで、次の議題に関係する職員を除き、退室願います。

（執行部入退室）

次に、所管事務の調査を行います。

まず、公共インフラの適切な維持管理・整備についてを議題とします。

本日は、公園事業の新たな取組について、報告を兼ね、当局の説明を受けます。緑政課長。

○緑政課長 公園事業の新たな取組について御説明いたします。

彩りのある町の実現に向けて、北九州市では、これからの公園を町の価値を高める舞台として再定義しました。今回、市民の方々が公園で、やりたいをできるに、をテーマにした公園大作戦を御説明します。

1 ページを御覧ください。

北九州市内には約1,700か所の公園がございます。日々の遊びや散歩などに利用される市民にとって身近な公園から、勝山公園のように大規模イベントの開催やインバウンドの誘客などが可能な観光地にふさわしい公園まで、それぞれ特徴がございます。

また、公園は、環境の保全や景観の形成、防災の面から、都市の重要なインフラであるとともに、市民のウェルビーイングを増進し、人と人とのコミュニティーを育む場でもございます。公園の持つポテンシャルを磨き、多くの人を引きつける彩りある町、人の心をより豊かにする町の実現に向け、このたび公園大作戦を打ち出します。

公園大作戦とは、公園を町の価値を高める舞台として捉え、市民の皆様がやりたいことができるよう、3つの視点から皆で一緒に考え、取り組むものでございます。3つの視点とは、1点目に、多様なニーズに応える、2点目に、積極的な公民連携による魅力向上、3点目に、サステナビリティを体現を掲げ、アクションを起こしていくものです。本日は、その第1弾、第2弾として、多様なニーズに応えるや、サステナビリティを体現にフォーカスし、八幡東区の皿倉山頂の絶景の遊び場の完成と、小倉北区の山田緑地開園30周年記念イベントの実施について報告いたします。

2 ページを御覧ください。

まず、皿倉山頂の絶景の遊び場の完成です。

皿倉山は、2 回連続で日本新三大夜景都市全国 1 位に選ばれた、北九州市を代表する観光スポットであり、多くの観光客の方々が訪れています。これまで山頂には子供たちが遊べる遊具がなかったことから、今回、絶景が楽しめる遊具を整備いたしました。また、観光大都市への進化に向け、観光客の滞在時間の延長にもつながるよう、夜景も楽しめる施設の整備もしており、公園においてもナイトタイムエコノミーを展開したいと考えております。

3 ページを御覧ください。

新たな公園施設として、絶景を見ながら楽しめるブランコ、市内で一番高い場所にあるロングスライダー、眼下のパノラマを見渡せるスタンドベンチを整備しました。また、ブランコの周りの柵やスタンドベンチの縁には間接照明を効果的に設置し、幻想的な雰囲気的空間が現れるよう工夫をしております。

4 ページを御覧ください。

次に、山田緑地開園30周年記念イベントについてです。

山田緑地は、約140ヘクタールの公園で、北九州市では、30世紀の森づくりをテーマに、自然環境を学ぶ場として整備、運営をしてきました。この30年間、市民やボランティアと共に自然との共生を学び、体験を通して自然のすばらしさを伝えるとともに、最近では、たき火や自然遊び体験、みつばちプロジェクトなどにも取り組んでいるところでございます。来月 5 月25日には、これまで山田緑地を支えていただいた方々への感謝とさらなる発展を願い、専門家の解説を交えた自然観察会やトークショーなどの記念イベントを開催いたします。

山田緑地は、人と自然との共生の大切さを体現している象徴的な公園でございます。生物多様性の保全など、今まで培ってきたノウハウを生かし、今後もこの森を守り、育て、学びながら、未来の世代に豊かな自然を継承してまいります。

このように、公園大作戦では、今後も公園を、スポーツや子供、女性など様々なテーマと掛け合わせ、公園の魅力を最大限に引き出すアクションを起こしてまいります。

以上で公園事業の新たな取組についての報告を終わります。

○委員長（森結実子君） ただいまの説明に対し、質問、意見を受けます。なお、当局の答弁の際は、補職名をはっきりと述べ、指名を受けた後、簡潔、明確に答弁願います。

質問、意見はありませんか。佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） まず、今回のこの公園事業の新たな取組についての報告、説明の資料が委員会の直前になって提出されたということなんですけれども、その理由について教えてください。

○委員長（森結実子君） 緑政課長。

○緑政課長 今回、明日の25日の皿倉山オープンに合わせて急きょ御報告することになったた

め、遅れてしまいました。誠に申し訳ございませんでした。

○委員長（森結実子君） 佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） こうした報告については、やっぱり資料をもう少し事前に議会、委員会に提示していただかないと、我々もいろいろと審議をする中において、情報が委員会の直前に出てくるというのは、十分な審議をすることができない理由になりますので、ぜひそこら辺を気をつけていただきたいと思います。

イベントに合わせてということなんですけれども、このイベントは4月25日、明日開催するということは十分事前に決まっていたことじゃないですか。なおかつ、我々常任委員会に対しても、委員の皆さんに、明日の開会式というかオープニングについて出欠の連絡も来ていますから、明日このイベントを開催するからそれに合わせて報告するというのは、僕は理由にならないと思うんですよ。それとこれとは違うと思うんです。イベントはイベントでいいですけども、これからの公園の在り方についての方針とか方向性というのを議会に報告するわけですから、それとは分けて考えていただかないといけないと思うんですが、いかがですか。

○委員長（森結実子君） 緑政課長。

○緑政課長 今回は急きょ、公園大作戦の発表と皿倉山のオープンに合わせたことにより、資料の作成に手間取り、遅れてしまったこと、本当に申し訳なく思います。申し訳ございませんでした。

○委員長（森結実子君） 佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） イベントの開催発表があるから、それに合わせて委員会報告についての資料を作るとかという姿勢ではなくて、委員会へ報告するってことは非常に重たいものですから、そこら辺はきちんと考えていただきたいと思います。

それと、この公園大作戦なんですけれども、趣旨は非常に理解していますし、評価させていただきたいなと思っています。こういう形で公民連携を進めていくことによって、今までできなかったことができるようになったりとか、いろんな可能性がどんどん広がっていくということについては、私自身、公民連携というのをライフワークに今ずっと取り組んでいますから、非常にいい取組だなと考えているんですけども、公民連携という名の下に、じゃあこの連携先が、極端な話、いつも同じメンバーとか、そんなことにならないように、連携相手を選定するに当たっては透明性とか公平性をきちんと担保した上でやっていただきたいと思いますと思うんですけども、いかがでしょうか。

○委員長（森結実子君） 緑政課長。

○緑政課長 今後、公民連携を進めるに当たっては、募集要項であったりとか審査基準であったりとかを明確にして、公平公正性を担保していきたいと考えております。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） 分かりました。

それと、公民連携を進めていくに当たって、やっぱり公民連携というものの定義をきちんと明確にしたほうがいいと思うんですよ。これは予算特別委員会でもいろいろ皆さんからも議論があったんですけど、担当局とか担当課によって公民連携というものの考え方がばらばらにあるというのは、僕はちょっとどうなのかなと思うんですね。だから、やっぱり全庁的に公民連携の定義をきちんと共有できるようにしてもらいたいと思います。これは都市戦略局、都市整備局の皆さんにお願いするのはちょっと違うかなとは思うんですよね。もっと全庁的にそれを共有するような仕組みづくりというのは、今どこになるのかな、都市ブランド創造局なのか、分からなくなりましたが、そこら辺をしっかりとやっていただきたいと思います。皆さん方からも、それを取りまとめるところに対しては定義づけをきちんとやって共有するような仕組みをつくるべきだということを申し上げていただきたいと思います。これを要望して、終わります。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。井上委員。

○委員（井上純子君） 何点か聞かせていただきますね。

皿倉山の今回のハード整備、取組は評価しています。今回の打ち上げとして、公園大作戦ということなんですが、テーマが、やりたいをできる、ということなんですが、公園という公共空間におきまして、例えばグラウンドゴルフがしたいとか、だから遊具もボール遊びもないほうがいいとか、利用者によってやりたいが異なる、これが公園の課題でもあったと思うんですね。となると、やりたいの主語が誰だと定義して今回の大作戦と言っているのか、まず1点目、教えてください。

2点目に、こういった公園の取組が今どんどん打ち上げられていまして、何が主の戦略なのか分からないので、教えていただきたいと思います。昨年から進めている公園の市場調査によって、今、稼げる公民連携も探って事業化を進めているところです。また、公園変革も立ち上げられました。今回、公園大作戦ということなんですが、体系的な位置づけが分からないので、このあたりを教えてください。

3点目、皿倉山の今回のハード整備の投資は市が行ったものか、費用面などを教えてください。

あわせて、利用者が増えた場合、使用料の収入になるのか、指定管理者の収入になるのか、ここの契約部分が分かれば教えてください。

最後に、山田緑地も今回、公園大作戦の第2弾のイベントとして位置づけられているんですけども、この手の類似イベントというのは過去にもあったと思うんですね。ですから、この公園大作戦だと言える部分に、何か変化、特徴があるのか、教えてください。以上です。

○委員長（森結実子君） 緑政課長。

○緑政課長 やりたいの主語について、まず御回答したいと思います。

やりたいをできるに、ということで、主語が分かりにくいということはあるんですが、主語は幅広くだと捉えております。確かに委員がおっしゃられたように、公園で利用についている

んな利害がぶつかることはあります。そういうことは確かに問題なんですけど、やっぱり話し合うことが大事なので、それを踏まえた上で、やりたいをできるに、みんなが使える公園になっていけばいいと考えております。

次に、市の戦略についてですが、公園変革については、公園のインフラ等の見直しを着実にやっていく必要がありますが、やはり公園大作戦は大作戦で、いい公園をいっぱいPRすることも大事だと思っています。この2つは車の両輪だと考えております。

続いて、山田緑地がなぜ大作戦に入っているかについてお答えいたします。

山田緑地、これは30世紀の森をテーマにした公園でして、もう30年たっておりますが、戦前からの手つかずの自然が残っているような山で、これは整備当時から、その森を1,000年間守り続けようというテーマで整備しております。今回、30周年ということで迎えて、今まで頑張っていたいただいたボランティアの皆さんとかいろんな学識経験者の活躍の場として、感謝の意味も込めて、このイベントを公園大作戦の第2弾として上げさせていただきました。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 利用料について、答弁が漏れています。みどり公園課長。

○みどり公園課長 利用面と、あと費用、整備費についてお答えいたします。

まず、整備費用なんですけども、今回整備したエリア、ブランコ、それからロングスライダー、スタンドベンチ、合わせて約1億900万円ということです。なお、これは市で整備しております、一部国の補助金等を活用しております。

それから2点目、使用料につきまして、この公園自体は無料で使っていただける公園で、特に指定管理等は入っておりません。ですから、使用料というものは発生しておりません。以上です。

○委員長（森結実子君） 井上委員。

○委員（井上純子君） 答弁ありがとうございます。

皿倉山の使用料、すいません、ケーブルカー、スロープカー、ここの使用料は他局ですね。分かりました。ありがとうございます。整備は市が行ったということで、理解いたしました。今後、経済効果というところは、利用料だけではなく広域に波及すると思いますので、その部分は期待しているところです。

ほかの質問について第2質問させてもらいます。

公園大作戦、皿倉山はいいです。この整備単体ではいいと思います。今後の集客を期待するところです。ただ、この公園大作戦のテーマが既に企画倒れといいますか、今までこどもまんなかとか、あえてなぜこどもまんなかかって打ち出していったかという、そうやって打ち出さないとなかなか公共事業の方向性をリードできないから、明確にターゲットを打ち出したわけですね。それでいうと、もう公園が今、やりたいをできる、の主語が幅広い人である、皆さんのやりたいをかなえる、これも最初からどうしたいのか分からないといいますか。

この中で第1弾は、こういったナイトタイムエコノミーとかの経済効果が、今、市の総合のビジョンという稼げる町というところにひもづくなというところで評価はするんですけど、じゃあ山田緑地については、自然が残っている公園、そこはもちろん評価、認識するところです。そこに、公園づくりに関わってきた人への感謝。例えば今、市の施設について、X会議でも、市の施設の在り方で、市政変革、ユーザー目線って言葉を使っているんですよね。指定管理者制度の今回のガイドライン見直しでも、ユーザー目線って言葉が多用されていたんですね。それで考えると、事業者への感謝、関わってきた、この公園の利用者を増やそうとかそういった目的がこの中にあるのか、教えてください。

○委員長（森結実子君） 緑政課長。

○緑政課長 もちろん利用者目線も考えて、この山田緑地を第2弾に上げております。これはサステナビリティの体现ということですね。やっぱり山田緑地を利用する方は自然の体験ができてよかったという声が多いんですよ。そういうユーザーの声を聞くと、やっぱり山田緑地は山田緑地なりのよさというのがありますので、そういうのも大事にしながら、その大事だと言われる声の中にはボランティアさんのガイドがよかったであるとかすごく施設のホスピタリティが高かったという声がありますので、そういうよさを大事にしたいという思いでございます。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 井上委員。

○委員（井上純子君） それであれば、公園大作戦が一体何なのかがちょっと。やはり皆さんのやりたいをかなえる、ということで、ただ、私も嫌なんです、こういう単純なポピュリズムってものが。みんなにとって都合のいい公共空間にしようと言いながら、じゃあ今、山田緑地の来場者数はいかがでしょうか。今、直近数年が分かれば、減っている傾向にあるのか増えている傾向にあるのか、コロナの前後を含め、傾向が分かれば教えてください。

○委員長（森結実子君） 緑政課長。

○緑政課長 令和5年度の山田緑地の入場者数は7万1,925人でございます。令和6年ですが、7万6,936人ということで、5,011人増えております。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 井上委員。

○委員（井上純子君） ありがとうございます。

できれば来場者を増やしてもらいたいということで、自然が残っている強みを生かすのであれば、せっかく今公民連携を進めて、公共空間において、全体として民間投資を促進しようとしていると思うんです。であれば、公園大作戦も同じで、軸はぶれないでいてほしいところがありまして、先ほどほかの答弁で、体系的な位置づけが分からないということを質問させてもらったときに、それぞれ強みだったり意味がある中で、今回、大作戦がいい公園をPRする機会にしているのかなという。先ほど、いい公園をPRするという答弁もありましたので、そういう認識があるからこそ、大した変化もない取組、イベント、皿倉山はハード整備じゃないで

すか。今後活用していけるわけですよ。一方で、山田緑地はただのイベントなんです。これを大作戦というのかと。じゃあイベントだったら全部大作戦のラベルをつけていくんですかって話なんですけど、これはいかがでしょうか。

○委員長（森結実子君） 緑政課長。

○緑政課長 全てのイベントにそういう大作戦のラベルをつけていくわけではございません。拡充していくとか、若い人が参画してアイデアを出してくれるとか、前とは変わったようなイベントについて大作戦ということで行っていきたいと考えております。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 井上委員。

○委員（井上純子君） ありがとうございます。

これは要望なんですけれど、事業者がする内容が変わったとか、事業者が入れ替わったとか、これは正直、公共事業において大作戦でも何でもありません。公共として仕組みを変えただったり、規制を緩和しただったり、新しく契約の手法を変えたとか、それによって民間の入ってくる幅が変わるとか、そういったときに私は公共がやる大作戦って言えるんだと思うんですよ。定義が曖昧だからこそ、多様なニーズに応えるとか、積極的な公民連携による魅力向上、サステナビリティを体现、抽象的だからこそ、何でも大作戦をつけるわけではないって言うんですけど、正直何のイベントでもつけれるような、事業者がやりたいでもいい、ユーザーがやりたいでもいい、何でもやりたい、多様なニーズですからね。公民連携というのがじゃあ経済効果があるかっていうと、山田緑地のように、今度はボランティアでもいいって言い始めるんですよ。

今せっかく公園に関わる市場調査をして、今後プロポーザルなり進んでいくんだと思うんですね。今、市場調査から幾つかの公園がピックアップされて、今から民間に数年かけて募集していくと思うんです。だからこそ、私はそっちが公園の主の大作戦だと思うし、そこが一番大々的に大きく見直される、仕組みとして見直される、期待できる部分だから、正直何も大して変わっていない中で公園大作戦とかどんどんどんどん打ち上げてPRする、忙しい情報を出すと、一番出していきたい改革、今から市政変革によって民間を入れて初めて変わっていく新たな公園の情報がかすんでしまうということを危惧します。プロモーションと位置づける、いい公園をPRしたいって言うのであれば、このPRの戦略を今後どう考えているのか、公園の全体に何かそういったPR戦略みたいなのはありますでしょうか。

○委員長（森結実子君） 緑政課長。

○緑政課長 PR戦略ということなんですけど、我々、PRだけが重要とは思っていませんので、やっぱり多様なニーズや公民連携をどんどんやっていきたいと思えます。サステナビリティの体现も重要だと思っておりますので、こういう視点に合致するようなもの、やりたいことができるような公園があればどんどんPRしていきたいと思っております。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 井上委員。

○委員（井上純子君） ありがとうございます。

ちょっとここは、やりたいことができる公園というのは、やりたい人の主語が定まっていな
い以上、これはどんなに議論しても平行線だなと思います。ただどうしても、市が公共空間と
して維持する以上は、多くの市民の満足度というのが、利用者があるK P Iだと思いますので、
利用者が増えて、なおかつ民間が入って、料金を払ってでも利用したいと思えるほどの満足度。
満足度が上がれば、お金を払ってでも利用するわけなんですよ。これが民間のいいところな
んですよ。お金を払ってもらうからこそサービスが絶対に上がらざるを得ないっていう。こ
ういう満足度を上げれば、おのずとお金にもなって相乗効果が生まれていくので、ここは公園
大作戦、市の新ビジョンに対してこれがかなっている作戦なのかということは慎重に吟味して
もらいながら、打ち上げていただきたいということを要望して、終わります。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。片山委員。

○委員（片山尹君） 頭の整理整頓をするために、公園大作戦、都市戦略局、都市整備局、ず
っとこれをめくってみたら、これは都市整備局です、これは都市戦略局です、要はこの大作戦の
キャッチフレーズは、表向きはどっちの局が大体主体を持ってやるのか。そのことがはっきり
しないと、いやこれは都市整備局に言ってください、これは都市戦略局に言ってくださいとい
う話になったら前に進まんよ。進まんちゅうか、井上委員みたいに皮肉を言うつもりはありま
せんが、皮肉に取られるよ、これ。だから、局の再編のときに、何で都市戦略局があるのか、
都市整備局があるのか。こうやって公園大作戦をするなら、主体はどこですということをまず
俺らに説明して、そしてやったらどう。ちゅうことは、誰が答える、こういう話は。例えば市
民が、こういう大作戦があるそうですが、と問い合わせたら、いやうちの局じゃありませんっ
て。だから、どこが主体を持ってこの大作戦をやるのかということを明確に教えてください。

○委員長（森結実子君） 都市戦略局長。

○都市戦略局長 公園大作戦につきましては、我々都市戦略局で取りまとめさせていただいて、
しっかりと取り組んでいきたいと思っています。当然その中には都市整備局の事業も関わって
きますが、そこは看板になるところは我々がしっかりやらせていただきたいと思いますん
で、よろしくお願いいたします。

○委員長（森結実子君） 片山委員。

○委員（片山尹君） だから、構想は都市戦略局がやりますよ、事業を推進するのは都市整備局
ですと言いたいわけやね。ただ、最初のときに、この公園大作戦は都市戦略局がまず構想を立
てて、整備については整備のほうにお願いするという基本をやっぱり言わないと、質問するな
らするで、それぞれ緑政課とみどり公園課なのか、全然違うというのはやっぱり違うと思いま
すがね。それは局長の責任か誰の責任か分からんけど、せつかくこういうことを打ち出すん
らそういうふうにもって説明して。さっき佐藤君が嫌みたらたら、何で早うこの資料を出さ

んのかって言いよったけど、それと全くよく似たみたいなのなんよ。急に決めて、あしたイベントをやりますからどうですかっゆう話じゃないよ。大作戦でしょう。ということです。だから、今日はどうのこうの言うつもりはないけど、こういう面についてもやっぱりどこが主体を持ってやるということをまず一番に決めてやってください。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。成重委員。

○委員（成重正文君） 何点か皿倉山のことでお聞きします。

まず、あしたは楽しみにしてしまして、どういうふうになったのか、見たいと思います。

その中で、あした見れば分かるんですけども、滑り台は30メートルのロングスライダーと、ブランコは大きな2連ブランコってありますけど、大きな2連ブランコってどういうもので大きなブランコになっているのかなというのをお聞きしたいと思います。

また、夜10時までケーブルカーは動いているということで、間接照明を入れていますが、これは何時までライトアップして間接照明をしているのか、お聞きします。

それから、ケーブルカー山頂駅を降りて冒険の森のほうに、何も案内図がないと思うんですよ。それで、両方に分散できるような対策というのはしているのかどうかを教えてくださいたいと思います。

それから、もし案内図があれば、冒険の森まで歩いて何分とか、距離が何メートルとか、それから、スロープカーに乗らなくても歩いて回っていけるとか、そういうような標示があったかなと思いながら、ぜひあればその標示もして、歩いて楽しむ、散策できるような取組もあってもいい、皿倉山を歩きたくなるような施策も入れてもいいんじゃないかなと思っております。

それから、今度いよいよ連休に入りますけども、連休で人が押し寄せて、この絶景のブランコに乗りたいといったときに、子供たちがずっと並ぶような形になるのかなと。その対策はどうされているのか、それから、もし今日みたいに暑くなってきたときの熱中症対策とか、それから、食べ物が上にない場合、キッチンカーとか出すのか、そういう対策はどうされるのかというのをお聞きしたいと思います。以上です。

○委員長（森結実子君） みどり公園課長。

○みどり公園課長 まず、ブランコの御質問についてお答えいたします。

ブランコは、はりの部分の高さまでが約3メートルございます。一応、公園の遊具等の施設に関して安全基準がございまして、その範囲内でなるべく大きいものを今回採用しております。

それからあともう一点、点灯時間なんですけども、照明自体は夜の12時までタイマー設定で点灯しております。つき始める時間は、センサーで暗くなったらつくという仕様になっております。

それから、冒険の森についてです。一部、こちらへ行ったら冒険の森ですという案内標示はあるのはあるんですけども、委員がおっしゃるとおりちょっと分かりにくいという点もござい

ますので、この辺については改善に向けて検討してまいりたいと考えております。

それから、連休中たくさんお客さんが来て、そのあたりは大丈夫かというお話だったんですけども、その辺、今後の様子を見ながら、人が殺到して危ないようであれば例えば注意喚起の看板を設置するとか、様子を見ながらまた対策を取ってまいりたいと考えております。

それから、連休中お客さんが来るに当たって、例えばキッチンカーだとか熱中症対策とかについては大丈夫かというお話もあったんですけども、あそこはレストラン等、下には売店もございますし、その辺、ケーブルカーの会社が運営はきちっとやっているとだと思いますので、特段我々のほうで対策をするということは今のところ考えておりません。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 成重委員。

○委員（成重正文君） お気持ちは分かるんですけども、万が一ということもあると思いますので、その辺は対策を取っていただいたほうがいいんじゃないかなと思っております。

それから、先ほどの案内板をもし設置していただければ、距離とか、さっき言ったみたいに歩きたくなるような施策も必要じゃないかなと。せっかく山の上に登って、これだけきれいなところだし空気もきれいなので、歩いていただくというのもいいんじゃないかなと思っておりますので、よろしくお願いします。

あと、今回の連休中、これだけ宣伝しておればかなりの方が来るんじゃないかと思っておりますので、対策をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。以上です。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） 1点追加で質問なんですけど、こうやって公園大作戦をはじめ公民連携をどんどん進めていきますよということなんですけど、その中で、民間の経験とかノウハウをアドバイスしますよという立ち位置で、今、官民連携ディレクターの山本ディレクターっておられるじゃないですか。この山本ディレクターは、今回のこの大作戦とか、例えば皿倉山とか山田緑地とかこういったところについて、民間の経験を生かしたアドバイスとかって何かあったんですか。

○委員長（森結実子君） 緑政課長。

○緑政課長 山本ディレクターとは接触しておりません。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） 分かりました。

山本ディレクターの立ち位置というのは、御自身の民間での経験だったりノウハウだったり人脈だったり、いろんなものを市勢発展のためにアドバイスして生かしていくっていう立ち位置だと思うんですけども、そういう方がいるにもかかわらず、その方の知見を借りるということは何故しなかったんでしょうか。

○委員長（森結実子君） 緑政課長。

○緑政課長 今回は、多様なニーズに応えるということで、皿倉山であったりとかサステナビリティーということで、山田緑地ということで発表させていただきました。今後、公民連携をもっと進める個別の案件があるときには、協議して進めていくことも考えたいと思います。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 佐藤委員。

○委員（佐藤栄作君） 皿倉山も含めてなんですけれども、せっかくそういう立ち位置でいて、いい報酬をもらっているわけですから、ぜひうまく活用していただきたいなと思います。終わります。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。山内委員。

○委員（山内涼成君） 1点だけ。公園の魅力向上のために民間の知恵を借りるということについては私も賛同するものでありますけれども、ただ、遊具なんですよね。遊具ですから、これは危険が伴うということになるかと思います。これの維持管理について、それから点検の体制とかは都市整備局でやられるということだろうと思うんですけれども、この点検の頻度だとか安全対策というものについて1点お聞かせください。

○委員長（森結実子君） みどり公園課長。

○みどり公園課長 遊具の維持管理、安全対策を含めての御質問です。

一般的に、公園の点検に関しては、公園巡視員という者を配置しておりまして、おおむね1か月に1回程度公園を巡視して、不具合がないとか壊れていないとか、そういうふうな見回りという点検を行うような体制でやっております。特に皿倉に関しては、常駐で1名巡視員を配置しておりまして、その方が重点的に見るという体制を取っております。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 山内委員。

○委員（山内涼成君） 事故がないことが一番好ましいと思いますので、徹底した安全対策をよろしくお願いします。以上です。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。中島委員。

○委員（中島隆治君） 何点か御質問します。

第1弾、第2弾は皿倉山と山田緑地ってことで、大変大きな公園なんですけれども、今後、第3弾以降の予定も掲げられております。いろんな特徴ある公園があろうかと思いますけれども、先ほど、市内1,700か所ある公園とおっしゃってございました。どういう基準でこういった整備をしていくのか、1,700か所ある公園の中でどういう基準で選定をしていくかというのを伺いしたいと思います。

それと、特にこれまでも地域からの様々な要望で、こういった公園にしてもらいたいとか、こういう遊具を造ってもらいたいとか、これまでもあったと思うんですけれども、今回のこの公園大作戦とこれまでのそういった地域からの要望はどういった違いがあるのかというのを聞き

たいと思います。

あと、今後の予算的な面でありますけれども、例えば令和7年度の予算に女性のトイレの整備500万円がついていたりとか、あと、こどもまんなかとか、公民連携による魅力向上の公園、それぞれ新規事業とか、令和7年度予算にも含まれていたと思いますけれども、その予算の中でやっていくということで理解していいのか。特にまちづくりということに関してはこういった予算配分で考えてやられているのか、確認でお伺いしたいと思います。以上です。

○委員長（森結実子君） 緑政課長。

○緑政課長 大作戦を行う公園の選定基準ということでございますが、まずは、公園大作戦では、やりたいことをできる公園を増やしていきたいということで、具体的なテーマに基づいて、いろんな事業主体と連携できる公園から順次打ち出していきたいと思います。大きな公園、小さな公園じゃなくて、打ち出せる公園から打ち出していきたいと考えております。

次に、これまでの公園と、具体的に多様なニーズに応えるってどういうふうな違いがあるかということなんですが、公園には、市民に身近な公園から、観光客やインバウンドの方々も対象とした大きな公園がございます。今回はナイトタイムエコノミーということで、そういった視点で、市民だけでなく観光客もターゲットとした公園の滞在時間の延長を図る取組として発表させていただきました。今回の取組の中には入っていないんですけど、昨年度末、八幡西区の大池公園なんですけれども、小学生の意見をたくさん聞いて、小学生がルールづくりを自ら考えて、地域の方の賛同も得ながら新しいルールづくりを行ったような事例もありますので、様々な活動をこれからも続けていきたいと思います。

3番目に、予算の面なんですけれども、今後の取組内容によって、委員がおっしゃられたように既存事業でできるもの、別途予算措置が必要なものも出てくると思いますが、必要に応じて予算は確保していきたいと思います。

公園×まちづくりについて具体的に何があるかということなんですが、これは今からのことなんではっきりは言えないんですけども、既存予算の中で対応していきたいなと考えております。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 中島委員。

○委員（中島隆治君） 分かりました。

やりたいことができるというコンセプトということでもあります。特にそういうことであれば、各地域、まち協なり、それぞれの自治会とか、公園に携わる地元の方々にきっちりとそのお考えを示した上で、今までと公園の整備のやり方を変えるというか、もっと市民のため、子供たちのため、やりたいことができるようになりますよっていう、もう一つ強いPRというか思いというのが大事じゃないかなと感じました。何かここから変わるんだという意識づけを地域の皆様にしっかりと植え付けることってのが非常に大事だと思いますので、その発信というか説明をしっかりとしていただきたいなと思いました。

あともう一点、今回の令和7年度予算に様々な公園事業があろうかと思いますが、何かそれを集約した感じが否めないんですよ。何となく公園大作戦ってうたってあるんですけども、いろんな公園の予算事業があって、それをまとめましたという感じに私は思ってしまったので、これから変わるんだって、公園を新しく変えていくんだって、そういう何か命、魂を入れてもらいたいなというのを最後に要望とさせていただきたいと思います。以上です。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。山崎委員。

○委員（山崎英樹君） 皿倉山について1点お聞きしたいんですけど、この場所に行くまでの公共交通の連携とか駐車場の整備とか、そこら辺はどういうふうにお考えですか。

○委員長（森結実子君） みどり公園課長。

○みどり公園課長 ここに至る交通のアクセスについて御質問でありました。

今回の皿倉山リニューアル計画の一環で、麓の都市高速の横に立体の駐車場をまず整備しました。そこで200台近く車が止められると。そこから、多くの方はケーブルカーに乗って上まで上がって、さらにスロープカーで山頂まで行くという交通手段が主かなと。あと、自然を楽しまれる方は、先ほどの麓の駐車場に止めて歩いて登山されるという方も結構いらっしゃいます。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 山崎委員。

○委員（山崎英樹君） ありがとうございます。以上です。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。

ここで副委員長と交代します。

（委員長と副委員長が交代）

○副委員長（中島隆治君） 森委員。

○委員（森結実子君） 1つ要望、意見を述べさせてください。

先ほども佐藤委員から、資料が来るのが直前であったというお話がありましたが、おまけにこの案件については、同時刻、市長記者会見が行われています。市長記者会見をすると、それは世間に対しては既成事実となっていくものでありまして、私たちは二代表制で市政を行っておりますので、まず議会、委員会に対して報告をしていただいて、そこで審議をする、そしてそれを市民に向けて発表するというのが筋ではないかと思っております。

日本国中、地方自治体というのはみんな二代表制でやっています。市民に対して最適な税金の使い方というのを二代表制できちんとしていかないと民主主義というのは壊れてしまうと私は思っておりますので、厳にこの点については守っていただきたいと、ここでこれはお願いしたいと思います。以上です。

○副委員長（中島隆治君） ここで委員長と交代します。

（副委員長と委員長が交代）

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。

なければ、ここで次の議題に関係する職員を除き、退室願います。

(執行部入退室)

次に、交通政策について議題とします。

本日は、北九州市営バス事業のあり方・役割検討会議における検討内容について、報告を兼ね、当局の説明を受けます。経営改善推進担当課長。

○経営改善推進担当課長 まず、報告書の内容が多岐にわたります。できる限り要点を絞って説明をしたいと考えておりますが、それでも説明が少し長くなることを御容赦いただければと思います。

それでは、北九州市営バス事業あり方・役割検討会議における検討内容について御説明いたします。

交通局の資料、タブレット1ページを御覧いただければと思います。

1、北九州市営バス事業あり方・役割検討会議の開催趣旨についてでございます。第3次北九州市営バス事業経営計画の取組内容及び結果の評価、検証を行うとともに、今後の市営バス事業の在り方や役割について意見聴取するため、北九州市営バス事業あり方・役割検討会議を市政運営上の会合として開催させていただきました。

次に2、開催状況についてでございます。この検討会議につきましては、令和6年10月から令和7年3月にかけて計4回開催させていただき、その後、報告書の取りまとめを行ったところでございます。

飛びますが、2ページをお願いいたします。

構成員名簿についてでございます。今回は、学識者と、地域や利用者の代表者、交通事業者に加えまして、コンサルや経済界の方を構成員として、幅広く意見聴取を行ったところでございます。

戻りまして、1ページをお願いいたします。

3の検討会議の議論内容について御説明を申し上げます。

この検討会議におきましては、ここに記載の項目を中心に意見聴取を行わせていただきました。具体的な議論内容につきましては、3ページ以降の報告書に基づき説明をさせていただきたいと考えております。

まずは、第3次北九州市営バス事業経営計画の概要について御説明をさせていただきたいと思っております。

20ページをお願いいたします。報告書のページ数でいくと18ページでございます。

第3次経営計画は、市営バスが将来にわたって地方公営企業として独立採算制を維持しつつ、市民の暮らしを支える地域の足としての役割を果たしていくために策定したものでございます。計画期間につきましては、令和3年度から令和7年度までの5年間となっております。取組開始3年後に、期間中の取組内容及び結果の評価、検証を行うこととしておりましたので、昨年

度、市営バス事業あり方・役割検討会議を開催したものでございます。

第3次経営計画の取組結果の評価検証について説明いたします。

21ページをお願いいたします。報告書のページ数でいくと19ページでございます。

交通局では、第3次市営バス事業経営計画の、安全で安定した交通サービスの提供などの3つの柱に基づきまして、具体的な取組を進めてまいりました。

具体的な事例でございますけれども、22ページ、報告書でいきますと20ページをお願いできればと思います。

例えば、(1)安全で安定した交通サービスの提供につきましては、例えば、運転者の確保といたしまして、令和5年度につきましてはチラシの配布や各種イベントへの出展を、あと、バス車両の整備といたしまして、ノンステップバスの計画的な導入などを行いました。

続きまして、24ページをお願いいたします。報告書のページ数でいきますと22ページとなります。

(2)誰もが安心して快適に移動できるサービスの提供につきましては、利用者に分かりやすい案内情報の充実といたしまして、令和4年6月にバスロケーションシステム、バス予報を導入いたしました。さらには、全国で相互利用可能なICカードの導入といたしまして、令和3年10月にICカードのニモカを導入したところでございます。

続きまして、28ページをお願いします。報告書でいきますと26ページになります。

(3)の経営基盤の強化につきましては、収入の確保といたしまして、世界体操のシャトルバスの運行や、貸切りバスの運賃改定を行うとともに、経常的な経費の削減にも継続的に取り組んでいるところでございます。

続きまして、30ページをお願いいたします。報告書でいきますと28ページとなります。

このように、第3次経営計画に基づきまして様々な取組を行ってまいりました。しかしながら、令和6年度からのバス運転者の拘束時間の短縮や休息時間の拡大などの労働時間の改善によりまして、運転者不足が助長されるとともに、バス需要は新型コロナウイルス感染症の影響によりましてコロナ禍前の令和元年度まで回復していない状況にあります。

このように、市営バスの財務状況は依然厳しい状況にあります。この状況を改善するために、第3次計画の取組を継続するとともに、適宜、強化、見直しを図っていく必要があると考えてございます。

続きまして、33ページをお願いいたします。報告書でいきますと31ページでございます。

次に、持続可能な公共交通ネットワークを目指してとして、現在の状況と課題、それを踏まえた新たな取組、方向性につきまして説明いたします。

交通局の使命といたしましては、やはり収支均衡を図りながら、①の市民の生活の足を守り続けることでございます。これまで市営バスでは、黒字路線や、貸切り・受託事業の収益を活用いたしまして赤字路線の維持に努めてまいりました。しかしながら、新型コロナウイルス感

染症等の影響などによりまして、市営バスでは、左側の①運転者不足が顕在化し、これまでのような乗合バスの売上げの減少を貸切り・受託事業で補うといったスキームの維持が困難になっております。また、②のバス需要の減少傾向の深刻化、それに伴います③財務状況の悪化の深刻化も生じているところでございます。

このため、真ん中の、新たな取組の方向性として、①運転者確保策、②利用者サービス向上策、③効率的な路線の在り方、④車両の小型化等による運行形態、⑤運賃、定期、企画券などの運賃体系の見直しに取り組むことで、持続可能な経営を確立し、交通局の使命を果たし続けることを目指したいと考えております。

このことから、新たな5つの取組を中心に検討会議で議論をしていただいたところでございます。この5つの取組について簡単に御説明をさせていただきたいと思っております。

まず、運転者確保について、36ページをお願いしたいと思っております。報告書のページ数でいくと34ページになります。

4の令和6年度運転者の採用、退職の状況を御覧いただければと思っております。

令和6年11月までの実績で、運転者数は10名増となっております。なお、令和7年4月1日の運転者数につきましては、令和6年4月1日と比較して9名増という形になっております。

今後さらに運転者を確保するために、検討会議におきまして、5の新たに実施する取組の案として、定期的な運転体験会の実施や、新卒者等を採用、養成する仕組みの検討などをお示しさせていただいたところでございます。

37ページをお願いいたします。報告書の35ページになります。

構成員からの意見でございますが、若者向けのショート動画を作成してみてもはどうかなどの意見があったところでございます。

次に、利用者サービス向上策について御説明いたします。

38ページをお願いいたします。報告書でいくと36ページになります。

利用者サービス向上策として、75歳以上が利用可能なふれあい定期券の対象年齢の拡大や、親子で一緒に乗車した際には小学生を無料にするといった案を検討会議でお示しをさせていただきました。

39ページをお願いいたします。

これに対する構成員の意見でございますが、③小学生は低額でもよいので有料にして、費用がかかっている物事には負担が必要ということを習慣づけるべきだ、また、⑤ふれあい定期券に関しましては、高い割引率のまま対象年齢だけを拡大することは経営改善につながらない可能性がある、こういった意見がございました。

次に、効率的な路線の在り方と運行形態について御説明をさせていただきます。

41ページをお願いいたします。報告書でいきますと39ページになります。

ここでは路線ごとの営業係数をお示しさせていただいております。なお、営業係数とは、100

円の収益を上げるためにどのぐらいの費用がかかっているかを表しており、100未満であれば黒字、100以上であれば赤字となりますが、黒字路線につきましては全体の約16%という状況でございます。

このような状況から、限りある運転者を効率的に配置し、できる限り多くの路線を維持していくために、効率的な路線の在り方や運行形態について検討する必要があると考えてございます。

続きまして、44ページをお願いいたします。報告書でいきますと42ページでございます。

例えば、Aを出発してBを経由してCのバス停まで行く路線があったといたします。Bのバス停の御利用が少なければ、例えばAから直接Cに向かうというように、利用状況に応じたルートの変更を行うもののほか、あとは、利用状況に応じた路線の新設であるとか、循環線による運行の効率化、あとは、車両の適正配置による回送距離の見直しについて説明させていただいたところでございます。

48ページをお願いいたします。報告書でいきますと46ページとなります。

構成員からの意見でございますが、例えば④路線の見直しにつきましては、利用状況を見ながら積極的にしていただきたい、などの意見があったところでございます。

53ページ、報告書でいきますと51ページをお願いいたします。

運行形態についてでございます。先ほど御説明いたしました営業係数が300以上の路線につきましては、市のおでかけ交通助成金を活用して何とか路線を維持してまいりましたが、現状のまま運行し続けることは困難だと考えております。このため、このような路線につきましては、利用者の予約に応じてA Iを活用して、効率的な配車を行う輸送サービスであるA I オンデマンドバスの導入や、他事業者等への運行委託、あとは、路線の譲渡等を検討する必要があるということを検討会議においてお示しをさせていただきました。

続きまして、56ページをお願いいたします。

構成員からの意見になります。例えば①でいきますと、便数を単純に減らすということではなく、利用者の実態や行動パターンに合わせて便数の最適化やA I オンデマンドの導入を検討し、地域の公共交通を設計していく必要がある、などといった意見があったところでございます。

次に、運賃体系の見直しについてでございます。

61ページをお願いいたします。報告書の59ページでございます。

市営バスでは、消費増税に伴う運賃改定を除きまして、平成24年4月1日以降、運賃改定は行っておりませんが、やはり利用人数の減少や職員給与費の増加、燃料費の高止まり、継続的な車両更新などによりまして、今後も運行コストの上昇が続くと見込んでおります。そこで、普通運賃の初乗り運賃を、仮に近隣のバス事業者である西鉄バス北九州様と同額とし、定期券や企画券もそれに応じて改定した場合の試算をお示しさせていただきました。

63ページをお願いいたします。報告書の61ページでございます。

これに対する構成員の意見でございますが、例えば②で、市営バスが厳しい経営状況にあり、バスがなくなると困るので、運賃改定については理解できる、ただし100円エリアは残してほしいなどといった意見があったところでございます。

続きまして、65ページをお願いしたいと思います。報告書の63ページでございます。

収支均衡の方向性についてでございます。これまで説明した取組を行うことで2.8億円の経営改善を行いまして、収支均衡を目指していく試算とともに、将来を見据えまして自動運転や企業進出等の情報収集を行うことをお示しさせていただきました。

67ページをお願いいたします。報告書の65ページでございます。

これに対する構成員の意見でございますが、①交通ネットワークを維持していく決意というのが市営バスに求められている、絵に描いた餅にならないようにしっかりと受け止めていただきたい、などといった意見がございました。

戻りまして、1ページをお願いいたします。

最後に、4の今後のスケジュールについてでございます。この検討会議の報告書を踏まえまして、今年度に、令和8年度から5か年間の第4次北九州市営バス事業経営計画を策定いたします。

バス事業者は、全国的に厳しい状況が続いております。交通局といたしましては、この厳しい経営状況を踏まえまして、早期に実施できる取組についてはスピード感を持って進めてまいります。

長くなりましたが、以上で北九州市営バス事業あり方・役割検討会議における検討内容についての説明を終わります。

○委員長（森結実子君） ただいまの説明に対し、質問、意見を受けます。なお、当局の答弁の際は、補職名をはっきりと述べ、指名を受けた後、簡潔、明確に答弁願います。

質問、意見はありませんか。井上委員。

○委員（井上純子君） 私から何点か質問させていただきたいと思います。

そもそも北九州市の公共交通として、大半が西鉄バスによる民間事業で展開されている中で、歴史的な背景から若松区のみ市営バス事業となっているという、そもそもこういった市の全体の公益性を役割として持っていないという前提があります。そこで、おでかけ交通など、路線維持に関する公共交通施策というのはまた別に、西鉄バスの事業者においても市営バスにおいても実施されているところです。しかし、この大きな違いは、事業者に対する経営支援。西鉄にはありません。民間にはありません。ただ、市営バスには今、年間一般財源から3億円繰り入れているという差が出ているわけなんですね。

さらに、こういった公営企業というのは独自採算というのが原則にあると思います。経常収支が赤字でありながら、貯金を切り崩してきて、大きな経営改善が行われないまま、武内市政

になったタイミングで資金ショートに至ったと。その状況を一般財源から3億円臨時的に繰り入れているということで、これまで在り方検討会というのは5年置きに実施してきたものではあるんですけど、今回についてはもう資金ショートに至ったわけですから、緊張感がこれまでと全く異なる状況だと思っているわけなんですよ。今のその厳しい状況を踏まえた報告、検討会があって、この報告資料に至っていると私は認識しています。その中で、課題、問題点が私は多々あると思いますので、それについて伺いたいと思います。

まず、資料冒頭にありました検討会の構成員について伺いたいと思います。経営改善が喫緊の課題であるにもかかわらず住民団体から選んできた理由について伺いたいと思うんです。

過去に民営化を検討した20年前、民営化を検討した際は、外部有識者に厳しい提言を受けて、結果として、若松区などの自治連合などの住民の反対署名が提出されてポシャってしまったと認識しています。それにもかかわらず、最初から住民団体の声を聞き、満足度を上げるための検討会になっている。これが独自採算性で営業利益が上がっている、例えば福岡市の市営地下鉄なんて営業利益がずっとどんどん黒字になっていますから、そういうふうに独自採算性を守られていて、サービスをどう向上していこうかということであれば、事業収入を、利用料を払われている住民にどう還元するかという、こういった議論でいいわけですよ。ただ、今もう利用者の収入で独自採算で維持することができないで、市民、7区の住民の税金から補填しているわけですよ。こういった中で、住民団体の声を聞く検討会メンバーになり、過去に副市長をトップに置いていたこの検討会が副市長さえなくなった、この検討会のメンバーの構成に至った理由を1つ教えてください。

次に、資料35ページですか、何ページかな、他都市の公営バス事業者と比較している資料がありました。一般財源から繰入金をどの程度入れているかという比較を見せられていて、繰入金額が北九州市は3番目に低いんだよねと。さも市営バスの赤字っぷりを正当化して、民営化から逃げる誘導資料であると感じました。なぜなら、都心部で民間事業者で事業を代用できる政令市は20市中たったの7市しか書かれていません。既に民営化した自治体や福岡市営地下鉄のように営業利益の黒字が伸びている自治体は並べられることもなく、民間事業者がそもそもいない厳しい小規模の一般市まで比較自治体に入れて、赤字経営は大したことないと誘導しているように私は理解しています。民間に替わる可能性がある政令市において、この資料を作った理由を教えてください。

最後に、最終的に交通局の経営改善案が示されたページがあると思います。これが具体性の取組も数値もないということを問題視しています。1.5億円赤字からV字回復するイラストを示す資料です。タイトルは、経営改善案イメージと書いています。これまで検討会を受けて、報告なら数値を入れるなり、具体的な事業計画が必要と考えています。20年前に民営化を検討した際は、具体的な事業見直し内容と、3年などの期限を決めて、経常収支が改善できなければ民営化など、具体的な方針が示されました。ここに市の方針として具体的なもの、覚悟はどこ

にあるのか、教えてください。以上、第1質問を終わります。

○委員長（森結実子君） 経営改善推進担当課長。

○経営改善推進担当課長 まず、構成員を選んだ理由についてでございます。

住民団体、例えば女性団体連合会であるとか婦人会、あとは地域の自治会を選んだ理由についてでございますけれども、まず今、新型コロナウイルスで、乗合収入、輸送人員が減っております。その前から、乗合収入、輸送人員は、自動車の普及などによりまして下がっているような状況でございます。そこをやはり食い止めなければ、どんどん乗合収入が下がってくると、もっと経営が悪くなるといったところの観点も踏まえまして、住民団体の方につきましては、どうやったら乗っていただけるのか、そういったところを視点といたしまして、我々としては、乗り合い、輸送人員を確保するといった視点から住民団体の方を選ばせていただいたというところでございます。

あと、他都市の状況についてでございますけれども、ベンチマーク分析もさせていただいておりますし、あとは、補助金の繰入額についてもお示しをさせていただいております。これにつきましては、公営のバス事業者が全国で18あります。その資料につきましては我々手に入れることができますので、そこと比較させていただいて、どういう状況かといったところをお示しするために作成したものでございまして、あくまでこれにつきましては今の現状をお示したものでございます。これによって、例えば赤字経営をしょうがないとかそういったふうに思っていることはございません。我々としては、収支均衡に向けて、今の収益的収支の赤字を解消するべくどうやたらいいのかというのを考えていく、まず一つの基礎資料としてこれをお示しさせていただいたところでございます。今回、報告書は膨大になっておりますが、やはり市営バスの現状であるとか課題、これをオープンにして議論していただくということが必要だと考えておりまして、こういう資料もお示しをさせていただいたということでございます。

あとは、V字回復というところでございますけれども、イメージのところはそれはあるんですけれども、その後に報告書の65ページを見ていただければと思います。

2.8億円の収支均衡を達成するために、例えば運転者確保につきましては効果額0.9億円を目指す、効率的な路線の在り方と運行形態におきまして効果額を1.0億円、あと、運賃体系の見直しについては効果額を0.9億円、こういった形で収支均衡を目指していくという具体的な数字もお示しをさせていただいているところでございます。

あとは、方針と覚悟というところでございますけれども、これはあくまで在り方検討会議で構成員の皆様から意見を頂戴したというところになります。今後、この意見を踏まえまして第4次経営計画を策定いたしますので、その中で方針等々をお示しすることになろうかと思っております。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 井上委員。

○委員（井上純子君） 答弁ありがとうございました。

そもそもこの検討会に臨んだときの市の方向性がどうであったかというところ、私もそのときは委員会が違うから詳細を言えた立場ではないんですけども、そもそも利用者が減少している、こういった公共交通についての在り方というか考え方なんですけれども、住民に必要性があることについて公共が埋めるものだと思うんですよね。だから、利用者が減少しているってことは必要性が落ちていたり、例えばじゃあもっと、今北九州市は政令市でそれなりに人口がいますけど、もっと人口が少ない自治体、高齢化率40%、50%でどんどん若者も現役世代が減っている町、人口が全体として減少している町とかは、公共交通の維持ができなかったり、利用料金がむしろ物すごく高かったりするわけですよね。そういった町は、サービスが悪いから利用料金が減っているのかといったら、そもそも人口が減っていたり、住むエリア、生活圏が変わってきたり、車に乗る、乗らないとか、そういった社会的、時代とともにニーズが変わってきたりとか、ニーズに対して埋めるものが公共交通だと思うんですよね。だから、利用者が減少しているから問題で、さらに乗ってもらおうという、ここを変えなければいけないと思うんですよね。乗りたいという人のためにどう足を残すかって話だと思うんですけど、そこは違いますか。乗せないといけませんか。

○委員長（森結実子君） 経営改善推進担当課長。

○経営改善推進担当課長 委員がおっしゃるとおり、利用人数が減ってくれば、それに応じた運行ルートといたしますか、そういったところは検討しないといけないと考えております。その中で、例えばこの検討会議でいくと、効率的な路線の在り方であったり、運行形態、こういったところをお示しさせていただきまして、様々な構成員からの意見を頂戴したところでございます。それに加えて、全国的にもバスの利用者というのは減っております。その中で、安定的な経営を行っていくためには、やはり乗っていただくことも必要だと考えております。そのために、例えば乗りやすいルートを設定するとか、例えば我々の運行ルートでいけば学術研究都市であるとか、あとは響灘であるとか、そういったところをターゲットにして路線を強化していくとか、そういったところによって利用者も増やしていく、そのどちらとも必要なんじゃないかなと考えております。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 井上委員。

○委員（井上純子君） ありがとうございます。

確かに、どこに利用のニーズがあるかという把握をすることはいいことだと私も思います。ですから、そういった声もあくまで踏まえながら、最終的に市が決断できればいいのかなと、そこを危惧したので質問させていただきました。

次に、他都市の公営バス事業者と比較した一般財源からの繰入金の比較の部分ですね。ちょっとこの説明が分かりにくかったんですけど、資料が手に入る自治体をチョイスしたというように私は理解したんですけども、やはりここでどの数値を取るかで資料ってどこまでも変

わるんですよ。例えば、福岡市の市営地下鉄の経営戦略の資料とか見たら、ああいう黒字になっている公営事業というのは、営業利益を出すのが当たり前で、となったら、営業利益の増加率を他都市で比較したりとか、どこを取るかで自分の町の位置づけを見させているわけですよ。北九州市はそれでいうと、そもそも営業利益も黒字どころか出てもない、赤字だ。だから、比べる数値によって自治体のラインナップが変わるので、緊張感を持つのであればもっと、民営化した町が今どうなっているのかとか、黒字化している、営業利益を出している公営企業がどうあるのかとか、そこも比較してほしいなど。5年に1回しかしないのかもしれませんが、5年に1回して、今回クリアしたからもう5年間何もしなくていいではなく、やはりここは課題意識を持って、ぜひ今後、今すぐにでも、赤字のところだけではなく、事業として黒字を出している営業状態の公営企業も見たいと思います。で、民営化したらどういうふうに変化しているか、ここもぜひ把握していただきたい。取れる資料がここだったからとかそういった曖昧なものではなく、ここは緊張感を持ってほしいと思います。

最後に、交通局の経営改善案、63ページを見ました。効果額だけ出されて、収支均衡が2.8億円経営改善ということなんですけど、じゃあ聞きます。これはいつまでにこれを達成したいと考えていますか。

○委員長（森結実子君） 経営改善推進担当課長。

○経営改善推進担当課長 まず、他都市の状況につきまして、黒字のところを調査するべきだという意見につきまして説明をさせていただきたいと思うんですけれども、資料集の34ページですが、令和5年度の18のバス事業者の損益率というのを出示させていただいております。その中で黒字なところという、東京都と京都市、この2市が少し黒字という形になっております。東京につきましては、昨今の人口増加におきまして、コロナ禍があったとは思いますが、増えてきたと思っております。京都市につきましては、昨年度までは赤字だったんですけれども、恐らくインバウンドの影響もございまして今年度から少し黒字に転じたというような形で、他都市の状況につきましては調査させていただいております。

ただ、福岡市につきましては、地下鉄とバスと、そういう交通モードが違うということもありますので、バスについては地下鉄のように大量輸送もなかなかできないというところもございます。福岡市の市営地下鉄につきましては、その状況も注視をしないといけないとは思っているんですけれども、やはり我々としては公営バス事業者、決算が全て公表されておりますので、そことの比較によって、我々がどういう打ち手をできていくのかっていうところを考えていかないといけないかなと思っております。

続きまして、2.8億円の経営改善をいつまでに目標を達成するのかという御質問でございます。

これにつきましては、今厳しい経営状況でございます。早期に経営改善をして収支均衡を達成したいと考えております。これにつきましても、今後、第4次の市営バス事業経営計画を策定してまいりますので、その中で、いつまでにと、例えば目標等についても決定をしていく必

要があるのかなと考えております。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 井上委員。

○委員（井上純子君） ありがとうございます。

今説明がデータの資料の分であったように、やはり町によって状況が違うので、単純比較できないんですよね。単純比較できないからこそ、3番目に低いんだよとか、比較できないからこそ、それならこれを出す必要も、逆に、正しい評価が難しいからこそ、出す必要性、出すなら全部出す。難しい、状況が違う。北九州市はやっぱ特殊性があって、若松だけ走っているというところで、事業の内容とか、町にどうバスと地下鉄が走っているかとか。でもって、民間が代用できる町なのかとか、都市基盤もみんな全部違うから、比較が難しいからこそ、単純にデータだけで、何か条件をつけるんじゃないくて、並べるなら並べてほしいなという、ちょっと私はここは緊張感がないと思いました。

あと、今回の交通局の経営改善案で、第4次経営改革のときに出していきたいということなのですが、この計画が出される予定、時期を分かれば教えてほしいのと、あとあわせて、今回見直しの中に、私は予算特別委員会でも要望させてもらったんですが、福祉優待乗車証についての見直しがこの中に含まれているのか、教えてください。

○委員長（森結実子君） 経営改善推進担当課長。

○経営改善推進担当課長 まず、計画の時期についてでございます。計画の時期につきましては、今年度、この報告書を踏まえまして、第4次市営バス事業経営計画を策定して、その第4次の計画につきましては令和8年度からの計画という形になろうかと思っております。

あとは、福祉優待乗車証について、この検討会議での議論でございますけれども、福祉優待乗車証に焦点を当てた議論というのは行ってはございません。ただ、1回目の会議におきまして、第3次経営計画の評価検証の部分であるとか、あとは、第2回の会議におきまして、利用者サービスの向上のところで、制度とか利用状況、こういったところはお示しさせていただいたところでございますけれども、構成員からは特にこの福祉優待乗車証につきましては意見がなかったということが現状でございます。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 井上委員。

○委員（井上純子君） ありがとうございます。第4次経営計画の策定、内容に期待したいと思います。

最後に、今、検討会に福祉優待乗車証について資料としては示したけれども構成員から意見はなかったよということなんですけど、今回、構成員、住民系の団体というのは若松区と八幡西区の方を入れていると思うんですね。福祉優待乗車証の課題というのは、主に若松区の障害者だけが無料になっていて、ほかの区は半額である。この公共交通としてのサービスの差がありながら、ほかの区の住民の税金も投入しているということの不公平な公共サービスという税金の使い方を私は問題視しています。それでいうと、主に無料になるエリアの方の声がありま

せんでしたということなんですけれども、市としてはここが不公平なサービスとなっていることに問題意識があるのか、ここは市営バスの担当者と言える範囲で答弁をお願いします。

○委員長（森結実子君） 経営改善推進担当課長。

○経営改善推進担当課長 福祉優待乗車証につきましては、交付人数につきましては若松区が全体の約50%程度、あと、八幡西区は約36%程度で、ほかの区も交付していることは交付しております。全区において交付はさせていただいているというところでございます。福祉優待乗車証の制度が市内の公共交通機関とは制度が異なっているということは認識はさせていただいております。この制度の在り方については、やはりそういう状況も踏まえながら、あとは他都市の状況等も踏まえ、必要な検証は行ってまいりたいと考えております。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 井上委員。

○委員（井上純子君） ありがとうございます。

独自採算性が徹底されることが原則でありますので、今の利用者、今有料で乗られている方の料金で障害のある方を無料にする、これが独自採算性ですよね。ただ、今一般財源を繰り入れている以上、独自採算性で、やはり今、八幡西区だったりほかの区も、一応そのルートが若松からどこかほかの区に延びているから、一部は利用されている方だったり登録している方がいるのはもちろんあると思います。どうしても路線が、若松区からの起点だったり若松に偏ってしまっている以上は、一般財源も入れて、一般財源がないうちはまだ、この制度については独自採算できているのであれば私はいいいのかなと思っていたんですけれども、少なくとも毎年3億円を当面は入れていくという以上は、ほかの自治体を見ても、等級も狭めていたりとか見直しもありますので、ここはやはりもうちょっと現実的な、そういった障害者の方のお出かけを別に制限したいとかそういった話とはちょっと違うと思うんですね。本当に福祉サービスは福祉サービスでありますので、そういったものに変えていきなり、市営バスとして公共交通の政策として、市としてやるべきかというところは厳しい見直しを求めて、質問を終わります。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。山内委員。

○委員（山内涼成君） 今回の検討会議について、今までは在り方検討委員会という位置づけにしていたけれども、今度は役割も入っているんですよね。その役割というものについての議論が、この報告書を見る限り少ないなと思うんですね。そこら辺の指摘があったかどうか、まず教えてください。

○委員長（森結実子君） 経営改善推進担当課長。

○経営改善推進担当課長 今回、在り方だけではなくて、市営バスとしてどのような役割を担っていくか、こういったところにつきましてまずお示しはさせていただいております。やはり我々の役割としては、市民の生活の足を守り続けること、これが1つ大きな役割だと思っております。あとは、公営バス事業者といたしまして、市の政策と連携しながら、例えば災害とか大型イベント時に搬送輸送の中心的な役割を担うこと、こういった役割があるというふうにお

示しをさせていただいております。その中で、構成員の方からは、利用者にとって市営バスは生活に欠かすことができない公共交通ネットワークであるので、このネットワークを維持していくために経営改善が必要だ、こういった意見があったところでございます。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 山内委員。

○委員（山内涼成君） それはもう、若松区には市営バスしか走っていないので、なくなったら困るという議論は必ずあるんですよね。だから、その中で独立採算をやっていくことがいかにしたら可能になるかということは永遠のテーマです。追い求めていく必要があるし、そこには緊張感を持ってやらないかんということは間違いない事実であります。ただ、公の役割というのは、果たすべき役割があるんですよということとはきちんと議論してほしいと思います。その中で、公共交通全体として考えたときに、公と民の役割、これを明確にしていくということは今後の大きな課題になってくると思いますので、大きな議論をしてほしいんですよね。

独立採算で、9割が赤字路線です。これを民間が引き取ってくれるところがあるか、そしてそれがどれほど市にとってのリスクになるかということも踏まえた上で、公民の役割分担というものを大きな議論をしてほしいと思います。そのためには、都市交通政策課と一緒に北九州市の公共交通の在り方全体を考えていただきたいと思うんですが、その意見を聞かせてください。

○委員長（森結実子君） 経営改善推進担当課長。

○経営改善推進担当課長 これまで公営バス事業者といたしまして、この前の能登半島地震での職員の輸送、あと、世界体操・新体操選手権での輸送、あと、もっと遡ると東日本大震災、そういったところで公営バス事業者としての役割を果たしてきたと考えてございます。能登半島地震におきましては、貸切りバスを制限してそちらのほうで輸送を担った、そういったところが公営バス事業者としての最たる役割ではないかと思っております。ここにつきましては、やはり都市交通政策課とも一緒に議論していかないといけないところだろうと思っておりますので、このあり方・役割検討会につきましても都市交通政策課がオブザーバーとして入っていただいております。我々公営としてどういう役割を担っていくのかにつきましては、また今後も市と連携しながら検討してまいりたいと思っております。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 山内委員。

○委員（山内涼成君） そういう意味では、先ほど井上委員も言われましたとおり、民営化後の他都市の変化だとかそういうものについては明らかにしていく必要があるだろうし、公共交通全体として考えていくという視点をぜひ持っていただきたい、このことを要望しておきます。以上です。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。成重委員。

○委員（成重正文君） 今回、多岐にわたる報告書を分かりやすく作っていただいたと思います。

その中で、先ほど、若松区に偏っているとあったんですけども、この役割検討会議の中で、八幡西区の婦人会連絡協議会の会長、若松区女性団体連絡協議会の会長、八幡西区自治総連合会の副会長、若松区自治総連合会の会長、この4名は、検討会議でどういう意見というか、先ほど、残すという形もあったと思うんですが、どういう意見だったか教えてください。

○委員長（森結実子君） 経営改善推進担当課長。

○経営改善推進担当課長 この地域の代表者の4名につきましては、具体的なところはあれなんですけれども、大きな方向性としては、やはり利用者として、こういうふうな市営バスだったらいいかと、乗りたくなるような市営バスだったらいいなっていう意見もあった一方で、経営の目線も持たれている方もいらっしゃいました。そこで例えば運賃についてとか、あとは路線の在り方について、そういったところについて経営改善を行っていかないといけないといった熱意を持った御意見もあったところでございます。まず、利用者サービスだけの意見というよりも、全般にわたって幅広く熱意を持った意見を頂戴したところでございます。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 成重委員。

○委員（成重正丈君） じゃあ交通局は残す方向の意見だったということによろしいんですかね。

○委員長（森結実子君） 経営改善推進担当課長。

○経営改善推進担当課長 いろいろ今の経営状況等をお示しさせていただきまして、民営化すべきという意見はございませんでした。それよりも、市営バスが一致団結してしっかりと交通ネットワークを維持していく決意を持つと、あとは、経営改善に向けてはスピード感を持って進めていただきたい、こういった意見が中心でございました。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 成重委員。

○委員（成重正丈君） 今回、両備ホールディングス株式会社の常務執行役員を入れた理由は何ですか。

○委員長（森結実子君） 経営改善推進担当課長。

○経営改善推進担当課長 これにつきましては、やはり民間のバス事業者の知見も頂戴したいという思いで、この両備グループの方を入れさせていただきました。この方から、例えば運転者確保であるとか効率的な路線の在り方については、自社で行っているような取組も踏まえまして貴重な御意見をいただいたところでございます。以上でございます。

○委員長（森結実子君） 成重委員。

○委員（成重正丈君） 今後維持していくためにも決意が必要だということで先ほど御説明いただきましたけども、やっぱり攻めていかなきゃいけないかなと思っていまして、チャンスが来ているんじゃないかなと。先ほど学術研究都市の話もありましたし、北海岸の話もありましたし、洋上風力も完成しましたし、いろんな面で、日産も来るということがありますので、それをプラスにして、とにかく2.8億円、どうにかそこまで持っていけるように頑張っていたきた

いと思いますので、よろしくお願いします。以上です。

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。

なければ、ここで副委員長と交代します。

（委員長と副委員長が交代）

○副委員長（中島隆治君） 森委員。

○委員（森結実子君） 2点お伺いします。

構成員の中に民間の方もお一人入っていらっしゃるようですが、今、本市ではほぼほぼ西鉄バス北九州さんが運行していらっしゃるって、なぜ西鉄バスからも意見を伺わなかったのかというのを1点お伺いいたします。

あと、福祉優待乗車券なんですけれども、ごめんなさい、井上委員とは全く私は反対で、これは拡大すべきだと思っているんですね。交通局から出せなくても福祉のほうからでも出して、西鉄バスに乗ったとしてもそこはやはりただで乗せてあげる、障害のある方もきちんと移動ができる状況をつくってあげることが私たち公共団体として必要ではないかと思っておりますが、この2点をお伺いします。

○副委員長（中島隆治君） 経営改善推進担当課長。

○経営改善推進担当課長 西鉄バスの意見を聞かなかったのかといったところなんですけれども、我々といたしましては、まずはこの検討会議の中にタクシー協会を入れさせていただいております。その理由といたしましては、利用者が減少してきて、タクシー事業者との連携も必要なこともあるだろうということでタクシー事業者を入れたり、あとは、民間のバス事業者を入れさせていただいたりしています。今回、西鉄バスさんについてはお願いをしていないんですけれども、ここについては我々といたしましても西鉄バスさんとはいろいろな意見交換をさせていただいておりますので、その中でお話をさせていただければと思っております。

あと、福祉優待乗車証を拡大したほうがいいのかといった意見なんですけれども、保健福祉局の所管になると思います。福祉施策として、市内でどうしていくかというお話になるといいますので、この御意見につきましては保健福祉局にお伝えしておきたいと思います。以上でございます。

○副委員長（中島隆治君） 森委員。

○委員（森結実子君） ありがとうございます。

他局とかほかの事業は官民連携とか公民連携とかという話が結構あるのに、ここだけ、タクシー協会さんは入っていますけれども、一緒に市内のバス事業をしている西鉄バスの意見が公式に出ていないということにすごく違和感を覚えました。いろんな場面でももちろん意見交換されていると思いますが、ぜひ公式の場できちんと西鉄バスの意見を聞けるような状態にしたい。それは、市内の状況を一番知っている人はうちの交通局と西鉄バス北九州なわけですから、やはりその意見交換というのは大事だと、公式に残すべきものだと思っております。

あと、乗務員も今少なくなっているという話ですが、結局、市が少し待遇とか処遇をよくして人を増やせば、イコール、西鉄バス北九州から転職してくる人とかもいるわけで、取り合いになるようでしたら、市外から運転手で来る人にお引越しい代を出しますとか、何かそうやって考えていただかないと、西鉄バス北九州も最低の人数で必死で頑張っって路線を考えたりしてやっって、それはもう交通局と同じだと思うんですね。そこで取り合いしても全然本市の公共交通としてはよくならないので、取り合いにならないような施策を考えていただきたいと思っています。これは要望とさせていただきます。以上です。

○副委員長（中島隆治君） ここで委員長と交代します。

（副委員長と委員長が交代）

○委員長（森結実子君） ほかにありませんか。

なければ、以上で所管事務の調査を終わります。

本日は以上で閉会します。

建設建築委員会	委員長	森	結実子	㊟
	副委員長	中	島 隆 治	㊟