

令和4年6月23日

川西市議会議長

久保義孝様

建設常任委員長

江見輝男

### 委員会報告書

本委員会に付託の事件は、審査の結果、別紙のとおり決定したので、会議規則第101条の規定により報告します。

建設常任委員会における審査の経過と結果について（審査日：令和4年6月16日）

1. 議案第59号 令和4年度川西市一般会計補正予算（第2回）

議案の概要

第1表 歳出第8款土木費。

第3表 債務負担行為補正

質疑の概要

第1表 歳出

第8款 土木費

問 街路新設改良事業において、見野線新設改良事業に要する費用として、公有財産購入費で530万円、補償、補填及び賠償金で5670万円が追加されているが、増額の理由と事業の進捗状況について伺いたい。

答 公有財産購入費については、昨年度から順次行っている用地買収に関連し、今回は新たに5件分を計上しているところである。また、補償、補填及び賠償金については、令和4年度当初の国からの交付金の配分額が増え、予算が当初想定していたよりも多く獲得できたため、今回増額補正しようとするものである。

なお、本事業は令和6年度末の完了に向けて事業を進めているところで、進捗率は事業費ベースで約10%となっており、現在のところ順調に進捗していると認識している。

問 公園管理台帳システムを構築するため、公園改良事業において委託料4206万8000円を追加されているが、その詳細や市民への情報提供をはじめ、見込んである効果について伺いたい。

答 今回のシステム導入は、現在、紙台帳などさまざまな状態で保管している公園に関するデータを、GIS（地理情報システム）によってデジタル化して一元管理しようとするものである。これにより、必要な情報を短時間で得られることはもとより、出先にいる場合やテレワーク時、さらには複数人が同時にアクセス可能となるなど、業務や情報処理の効率化が図れることに加え、紙台帳に比べて摩耗・損傷のリスクを回避できる効果もあると考えている。

また、市民サービスの向上が効果的に図れることを期待し、デジタルデータの2次利用として、システムで構築した公園台帳をウェブ上で公開する予定である。データの公開方法や詳細については今後の検討となるが、公園の地図や場所、設置されている遊具などの情報の公開を想定しており、市民が情報にアクセスしやすい環

境を整えることを予定している。

### 第3表 債務負担行為補正

問 路線バス運行支援事業費補助金について、令和4年10月から令和5年9月までの運行経費の補助として2120万4000円の債務負担行為を設定しようとしている。現行の補助額は1477万3000円で、その8割が特別交付税で措置されていると聞いているが、増額しても現在と同様に交付税が措置されるのか、市の見解を伺いたい。

答 現行の制度では、バス運行に対する支援について、市が負担する額の8割が特別交付税の対象となり得るため、今後2年間については増額された金額をベースとして国に要求していきたいと考えており、ルールどおり算定されれば8割が措置されるものと見込んでいる。

問 今回の補助路線バス運行案では、市の補助金の増額に加え、運賃も160円から220円に改定され市民の負担も増加することになるが、事業者の負担も変更があるのか。また、今後2年間の輸送人員を23万人と想定しているが、この目標が達成されなかった場合の対応について伺いたい。

答 基本的に運行経費の不足分については、市が負担することとしてスタートしているが、その後運行経費が増加したことから、事業者と相談して負担額を1477万3000円とした経緯がある。しかし、近年の働き方改革や経費の増大などにより、現行の上限額では事業者の負担が多大なものとなり、これ以上は耐えられない旨の申し出が事業者からなされたことから、今回、事業者が大幅な減便や運賃改定を行うとともに、市としても補助金の増額を行うことで、事業者の持ち出しはなくなるものと見込んでいる。

答 輸送人員を増やすためには、まずは事業者が地域とともに利用促進を図っていくことが大前提となり、それでも利用者が23万人を下回った場合には、市の補助金には上限を設定しているので、事業者や地域に負担が発生する可能性が考えられる。また、コロナの情勢などによるやむを得ない収支差の拡大などについては、社会情勢に鑑みた部分として支援が必要になることも考えられるが、基本的には利用促進を強力に進めていく考えである。

問 補助路線の今後の運行方針として、2年ごとに地域公共交通会議の場で運行を評価し、運行を決定していくとされているが、評価基準の考え方について詳細を伺いたい。

答 評価基準としては、バスの利用促進を図った上での収支率という部分が一番大きく、加えて、輸送人員やまちづくりへの間接的効果といった部分も対象となると考えており、今後、どのような評価項目を効果とするのかといったことを、地域公共交通会議や地元住民などとの話し合いの上で決定していきたい。あわせて、新たな交通形態がスタートする今年10月の1年後には、中締めとして利用者や収支差の状況を見ながらその後の取り組みについて検討していきたいと考えている。

問 今回の補正では、コロナの影響で利用者が減少し路線の維持が困難になっていることから、期間を定めて支援する取り組みをされようとしている。今後、市内各地域における公共交通を維持していくための持続可能な新たな取り組みが必要と考えるが、市の見解を伺いたい。

また、他の大型団地等の地域公共交通についても、大和団地に対する補助を基準とするのか、市の方針を伺いたい。

答 高齢化が進展する中で、地域公共交通の役割は住民を増やすといった地域の活性化よりも、既存の住民の生活を守ることに重点が置かれるようになったものと理解している。今後の具体的な取り組みはこれから議論していくことになるが、当該支援事業については、住民と一緒に路線を守っていく取り組みを行う機会にしたいと考えている。

また、他の地域における地域公共交通について、市内全域に同様の支援をすることは財源の確保といった観点からも現実的ではなく、地域ごとに必要な支援を検討していかなければならないものと考えている。

#### 特記事項

配付資料あり（路線バス運行支援事業費補助金について）

審査結果 原案可決（全員賛成）