

協働環境委員会会議録

令和5年1月31日（火）

（開 会） 10：00

（閉 会） 11：40

【 案 件 】

1. 議員提出議案第2号 飯塚市太陽光発電事業と地域との共生に関する条例
2. 地域公共交通について

【 報告事項 】

1. 総合体育館落成記念「高校バスケットボール 飯塚Cup」の開催について
2. 公用車による交通事故の発生について

○委員長

ただいまから協働環境委員会を開会いたします。

「議員提出議案第2号 飯塚市太陽光発電事業と地域との共生に関する条例」を議題といたします。「林地開発許可制度リーフレット」について、執行部の補足説明を求めます。

○環境整備課長

前回の委員会では、森林法に基づく林地開発許可の対象となる許可基準の引下げについて、検討段階であること説明申し上げておりましたが、福岡県より正式に通知がありましたので、今回資料を提出させていただいております。

内容につきましては、森林を開発して太陽光発電設備を設置する場合、これまで開発面積が1ヘクタールを超える場合について都道府県知事の許可が必要でありましたが、森林法施行令の一部が改正され、令和5年4月1日からは、開発面積が0.5ヘクタールを超える場合に許可が必要となるものでございます。なお、今回提出した資料等につきましては、林野庁のホームページに掲載されております。

以上、簡単ではございますが説明を終わります。

○委員長

説明が終わりましたので、質疑を許します。質疑はありますか。

○吉田委員

今ご説明いただきましたが、ここの手元の資料にもありますとおり、令和5年4月からということでは2か月先ということなのですけれど、面積要件が1ヘクタールから0.5ヘクタールに引下げられるということで、これはもう決定事項として確認させてもらいますけれど、そういうことでよろしいのでしょうか。

○環境整備課長

そのとおりでございます。

○吉田委員

今回このような法改正ということで、一部面積基準が半分になったわけですが、ほかに法関係について、許可面積以外についても何か動きがあって把握されている部分があれば、お知らせ願いたいのですけれど、よろしいですか。

○環境整備課長

今回の改正で、許可面積の要点以外に4点ございます。そのうち、新たに示されたものの一つとしまして、許可を受けようとする者に対して、防災措置を行うために必要な資力、信用、能力を有することを証する書類を添付することが義務づけられております。

2つ目は、開発規模の一体性の判断に関する整理として、実施主体、実施時期、実施箇所そ

れぞれについて、開発規模の一体性を判断するための考え方を明確化したことでもあります。この2点が新たに示されたものでございます。

次に、従前からの規定に、より安全面を強化したものとしまして、降雨形態の変化等に対応した防災施設の整備として、排水施設の設計雨量強度が、本来10年確率で想定される雨量強度とされていたものが、周辺に人家等の保全対象がある場合には、20年から30年確率を採用することとしております。また、洪水調整池の設計雨量強度が、基本30年確率で想定される雨量強度とされていましたが、河川等の管理者が必要と認める場合は、50年確率を採用できることとなっております。

2つ目は、地域の意見の反映として、必要に応じ地域の合意形成等の促進を目的とした法制度等の活用を促すこととする。この2点が、安全面を強化したものでございます。

○吉田委員

今ご説明いただきましたけれど、1つ目については、資力的能力等がしっかりしているということと、2つ目については、河川管理をされているところ、例えば、市町村とか県とかになるわけでしょうけれど、そこの許可基準要件が10年、30年、50年に一度の水害に対応するような方向に変わっていくということの理解でいいのですか。ちょっと書面がなかったもので分かりにくかったもので、そこだけ確認したいのですけれど。

○環境整備課長

そのとおりでございます。

○委員長

ほかに質疑はありませんか。

○城丸委員

最初の説明に対してちょっと質問をしたいのですけれど、この1ヘクタールが、1万平米が5千平米に変わったということですが、伐採は、6千平米は届出で済むみたいな法律がありますよね。法律というか、それ御存じですか。そこのところは、何の関連もないのですか。

○環境整備課長

太陽光に関するところが、さっき0.5ヘクタールということでもございました。今委員おっしゃられるように0.6ヘクタールの部分に関しては、まだ示されていないと、確認はとれておりません。

○城丸委員

6千平米は届出で伐採ができるというのは、森林法の関係ではないのですか。例えば、市の農林課あたりに届け出れば、6千平米伐採ができますよね、今は。それは何の関係ですか。分かりますか。

○環境整備課長

所管が違いますけれど、民有林の関係で0.6ヘクタールの場合は、届出が必要というところでございます。

○城丸委員

その辺がちょっとすみません、所管が違かったので、ポイントがずれていたかもしれませんが、御存じのとおり、伐採したら環境破壊にもつながるので、その辺、何か調べられたら調べておいてほしい。あそこのC-N-A企画を見たら分かるように、伐採しているもんね。見苦しくてしょうがないので、その辺何かどこかで、個人的でもいいので調べておいてください。すみません。

○委員長

ほかに質疑はありませんか。

○佐藤委員

今執行部から説明がありました「不法・危険盛土等に関するガイドライン」について、私も

国のホームページを拝見いたしました。今回の盛土規制法では、人命優先の観点から、行政命令による措置を待たずして、緊急的に代執行も可能であるということが記載されていました。そのことについての確認ですが、この行政代執行については、都道府県が執行するという事によろしいですか。

○環境整備課長

盛土規制法のことですが、前回説明させていただいた内容から状況が変わっておりますので、その部分を先に説明させていただきたいと思っております。盛土規制法の進捗状況の内容としましては、不法・危険盛土等について、監視・発見に関することや、このような盛土等を発見した後の行政対応、具体的な監督処分、改善命令、行政代執行などの内容について、ガイドラインの中間案が示されております。また、地盤や周辺への安全確保、土石の崩壊防止措置に関する技術基準、盛土等により人家などに被害を及ぼし得る区域を都道府県知事が指定する内容など、盛土等防災マニュアル案も示されております。先立って盛土規制法が令和4年5月27日に公布されていると申し上げておりましたが、その施行期日が令和5年5月26日として閣議決定されたところでございます。委員がおっしゃいますように、行政代執行につきましては、都道府県知事が執行するという内容でございます。

○佐藤委員

先ほどの答弁にありましたように、都道府県と各自治体との連携強化が必要になるということは、今後求められていくものと思っております。私自身そのように思いますが、より連携を強化していこうということについて、現時点でどのような強化をしていこうと考えられておりますか。

○環境整備課長

盛土規制法、この法の目的は、盛土等に伴う災害から人命を守ることになります。この法の施行に当たり、国土交通省をはじめ、関係省庁をまたぎ、合同で検討会やワーキンググループなどにおいて、今協議が進められているところでございます。これを踏まえれば、都道府県、市町村においても、今後は国と同様、関係部署間の情報共有、連携強化など、体制の強化を図っていく必要があると考えております。

○佐藤委員

先ほど森林法についても、面積が小さくなるとより監視が利くようになったと思っております。そして盛土法についても、人命優先の等々が、私はガイドラインが出てきて、深くなってきていると思っております。今まで本市は、自然環境保全条例に基づいて、こういう太陽光の開発については対応してきたものと考えます。実際今、国の法律が進んでいるんですね、現実に進んできたんですね。その中で、私はやはり前回は申しましたけれども、自然環境保全条例の中で進めていくほうが住民の意見を聞きやすい、住民の命を守る立場が、市として貫けると考えております。そのように思っておりますが、市としてはどういう考えなのかお伺いいたします。

○市民環境部長

今、佐藤委員の市としての考えはということでございますが、今まで森林法しかり、盛土規制法しかり、確かに国の法整備がかなり加速しております。これは、目的は先ほど担当課長のほうからありましたように、人命最優先ということでございます。これは従来から、人命を優先してということではございましたが、やはり熱海の痛ましい事故とかを受けて、国がもう早急に動き始めていると、これは事実でございます。ただ、私ども従前より申し上げておりますが、自然環境保全条例が平成18年の合併以降、これをもって住民の側に立った立場で、今まで対応してきた経緯がございます。これからもこの自然環境保全条例をもって、住民目線での対応を図ってまいりたいと。これは変わることはございません。ただ、国の法律が今加速している中で、私どもは、そこを、言い方はちょっと適当かどうか分かりませんが、より早く進めていただいて、それがなお人命優先の形になるように、今臨んでおるところでございます。

○佐藤委員

私もこれが、5年前、太陽光が、メガソーラーの開発ができたときの当初であれば、この条例も有効に、この法整備が進むまでの間だったら、有効に機能したのではないかと感じております。前回の委員会の中で、国の法整備について、今後も動きがあるのかどうか質問させていただきました。この中で、今回森林法施行令の一部が改正され、太陽光発電設備に特化した形で、4月からは林地開発許可対象面積が0.5ヘクタールに引下げられ、そのほかの内容につきましても、これまでと比べてより厳格化されるものと思います。

本市では、以前から自然環境保全条例に基づいて対応されていますが、毎年市長会などを通じて、国に対して具体的な法整備について要望しているとお聞きしておりましたので、その要望がようやく実現し、現状の社会情勢に対応できるものに近づきつつあるのではないかと感じております。

盛土規制法につきましても、さきの検討会において、ガイドラインの中間案などについても示されるなど、林地開発同様、今後も細部にわたって情報が公開されるものと考えております。関係法令によって規制などについても整備がされつつある中で、都道府県や各自治体の対応、在り方についても変わっていくものと思いますし、むしろ変わっていくべきだと感じております。私といたしましては、その対応等について、今後も見守っていく必要があると考えております。終わります。

○委員長

ほかに質疑はありませんか。

○城丸委員

盛土規制法の進捗状況について説明がありましたので、その中で、盛土等の行為によって人家などに被害を及ぼす区域を、規制区域として指定するということですが、これまでの法律、要はイエローゾーン、レッドゾーンとかのことだと思いますけれど、これの指定と比べて、どのように変わってくるのか教えてください。

○環境整備課長

どのように変わるのかということでございますが、これまでの宅地造成等規制法の中で、主に丘陵地にある市街地が、宅地造成工事の規制区域として指定されておりました。この区域に加えまして、その周辺の土砂流出等により人家等に被害を及ぼし得る森林、農地、平地部の土地についても、広く指定をするというふうなイメージでいいかと思います。

○城丸委員

これは、県知事が規制区域を指定するということですね。これは、イエローゾーン、レッドゾーンと全く同じですけど。それについて、各都道府県が、県知事が指定するときに、市町村の意見を聞いたりとか、副申をもらったりとか、いろいろあると思います。その辺はどうなっていますか。

○環境整備課長

区域指定につきましては、市町村が関与できる仕組みを導入するようになっております。ここでいう関与につきましては、指定の際、市町村への意見聴取、市町村からの指定の申出などを受けることを意味するものでございます。

○城丸委員

そうしたら、今まで特別警戒区域と警戒区域を指定したときには、そういうことはなかったということなのですかね。

○環境整備課長

所管は直接違いますけれど、そのようなご理解でいいかと思います。

○委員長

ほかに質疑はありませんか。暫時休憩いたします。

休憩 10:18

再開 10:22

委員会を再開いたします。

ほかに質疑はありませんか。

(な し)

お諮りいたします。「議員提出議案第2号 飯塚市太陽光発電事業と地域との共生に関する条例」について、継続審査とすることに、賛成の委員は挙手願います。

(挙 手)

賛成多数。よって、本案は継続審査とすることに決定いたしました。

次に、「地域公共交通について」を議題といたします。提出資料について、執行部の説明を求めます。

○地域公共交通対策課長

それでは、提出しております資料に基づきまして、「現在のコミュニティ交通の利用状況」、「令和5年度のコミュニティ交通の運行計画」及び「飯塚市地域公共交通計画」について、ご説明いたします。

まず、ファイル名「案件2の1」の資料1及び「案件2の2」の資料2を用いまして、「令和4年度飯塚市コミュニティ交通の利用状況について」、今年度4月から12月までの9か月の実績を、前回の委員会でご報告いたしました9月末までの実績と比較しながら、ご説明いたします。

それでは、資料1をご参照ください。1ページ上段のエリアワゴンにつきましては、後ほど説明いたします。

中段の2、予約乗合タクシーにつきましては、(1)の全体利用者数の年次推移の一番下の欄の1日平均利用者数は、168.5人となっております。9月末と同様な状況となっております。(2)地区別の状況を記載しておりますが、1日平均利用者数を見ますと、前回の報告と比べて、変化はほぼございません。

次に、2ページをお願いいたします。上段の表の3、路線ワゴンについてですが、表の一番下の全体の1日平均利用者数を見ますと、5.2人と前回同様になっておりまして、運行している鎮西、幸袋、颯田の3地区とも、地区別の状況に大きな変化はございません。

次に、下段の4、本市単独コミュニティバスにつきましては、(2)の路線別の利用者数になりますが、筑穂・高田線につきましては、1日平均利用者数が47.5人と前回の46.1人から若干の増加となっております。

次に、3ページをお願いいたします。上段の5、コミュニティバス宮若・飯塚線についてですが、表の一番下の1日平均利用者数では、平日48.8人、土曜日に10.5人、日祝日15.1人となっております。全体では38.3人と前回同様になっております。

最下段の6につきましては、全体の合計となっております。説明は割愛させていただきます。

次に、ファイル名「案件2の2」の資料2をご参照ください。エリアワゴンの運行状況につきましては、庄内地区や幸袋地区におきまして、昨年度買物ワゴンが運行しておりました土曜日の1日平均利用者が、前回の実績と比べ、庄内地区で1.9人、幸袋地区で3.7人減少しておりますが、新たに運行した木曜日で、それぞれ2.6人、1.4人と増加するなど、利用日の曜日の分散が見られる地区もありますけれども、全体としては、9月末と同様な利用状況となっております。

以上で、「現在のコミュニティ交通の状況について」の説明を終わります。

続きまして、資料ファイル名「案件2の3」の資料3を用いまして、令和5年度、本年4月からの「次年度のコミュニティ交通の運行計画」について説明をいたします。3年スパンで運行実施、事業運営をしておりますコミュニティ交通でございますけれども、令和5年度4月からの運行は、その2年目となりますので、現在の運行計画の部分的変更を行って運行を実施い

たします。今回の変更につきましては、各交通機関の利用状況、運行状況、利用者等からのご意見やご要望、また、各地区のまちづくり協議会等におけるご要望等を取りまとめまして、昨年12月に2回ほど開催しました飯塚市地域公共交通協議会においてご協議いただき、決定したものでございます。

それでは資料に沿って、その内容をご説明いたします。この資料は、現在の運行内容から変更になる内容を、交通機関ごとに記載しております。まず左上のコミュニティバス筑穂・高田線につきましては、地域拠点である「筑穂支所」まで延伸することとしまして、経路上に「大分郵便局」等の、過去にコミュニティバスが停車していたバス停の場所に停車するようにいたします。

次に、コミュニティバス宮若・飯塚線につきましては、幸袋交流センターの移転に伴い、バス停名の変更をいたします。

次に、3、予約乗合タクシーにつきましては、飯塚東地区では、地区境界付近のJAふくおか嘉穂の複合型ファーマーズマーケット「カホテラス」に行けるようにします。また、二瀬地区におきましては、幸袋地区との境界線付近にあります「金澤整形外科」を地区外の乗降場所として追加いたします。

次に、4、路線ワゴンにつきましては、颯田地区の路線ワゴンにつきましては、「川食鯰田店」までの運行経路を、「鯰田駅」まで延伸いたします。また、利用の少ないダイヤを再編して、1日2往復しているものを1往復に変更いたします。これにつきましては、まず颯田地区の路線ワゴンにおいては、颯田地区と鯰田地区の2地区を運行しております予約乗合タクシー1台を、時間帯別に路線ワゴンと予約乗合タクシーで切替えながら、現在運行を行っております。現在の利用状況を見ますと、路線ワゴンにおいては、午前の便に利用が集中し、そのほかの利用帯の利用が少ないという状況があること、また、当該地域の予約乗合タクシーにおいては、利用者数や予約成功率が低下していること、また、市民の方から、予約乗合タクシーの利用時間の増加の要望もあっていること、そういったことを踏まえまして、予約乗合タクシーの時間を多く確保できるようにということで、路線ワゴンの便数を変更しているものでございます。

次に、右のページのエリアワゴンについて、説明をいたします。まず、幸袋地区におきましては、移転いたします幸袋交流センターと緑ヶ丘団地内の「野添続遊園」をバス停として追加いたします。また3か所の停留所の名前の変更をいたします。

次に、二瀬地区につきましては、「二瀬病院」のバス停を追加するとともに、待機時間調整のため、第2便の出発時間を変更いたします。

次に、鎮西地区につきましては、二瀬地区と共有します「二瀬病院」のバス停を病院の駐車場に移設するとともに、第2便の出発時間を変更いたします。

次に、飯塚東地区につきましては、「カホテラス」のバス停を追加するとともに、トライアル上三緒店を目的とする利用者のオーバーフローを防ぐために、現在の経路の途中で一旦目的地のトライアル上三緒店に立ち寄って降車していただき、また元のルート of 運行を続けるという、運行ルートの変更をいたします。名称のバス停名の変更も1か所行います。

次に、庄内地区につきましては、「伏尾」のバス停を追加いたします。また一部の地域で、往復の運行経路の順番が異なっておりますので、順路に合わせて往路も同じ順番で運行するようにいたします。名称の変更は1か所行います。

次に、穂波地区、菰田地区の系統につきましては、「カホテラス」、夏にオープン予定と聞いております「ゆめタウン」付近の「昭和通」、若菜小学校と市立病院の区間の「小正浦の原」のバス停を追加いたします。運行便数につきましては、ただいまのバス停の増加に伴いまして、1便当たりの所要時間が増加するため、現在の8便から7便となります。バス停名の変更は1か所です。

また、穂波地区の高田系統は、待機時間の調整のため、第6便の出発時間を変更いたします。

次に、筑穂地区につきましては、現在、大分線、内野線、上穂波線が、火曜、木曜、土曜日の運行をしており、内野・内住線は、土曜日のみの運行となっております。今回内野・内住線の運行をしている区域につきましても、ほかの系統と同様に、火曜日、木曜日を運行できるように、現在の内野・内住線を2分割しまして、大野・内住方面の部分を大分線に統合し、桑曲方面の部分を内野線に統合することで、火曜、木曜、土曜日の運行ができるようにいたします。また、「大野集会所」バス停を「鍛冶木屋」バス停に名称変更及び移設いたします。

以上がエリアワゴンの変更内容ですが、潁田地区及び鯉田地区につきましては、今回は変更はございません。

現在これらの変更に伴うダイヤ等の精査を行うとともに、運行許可手続を進めているところでございます。最終的な運行計画は、3月中に確定いたしますので、市民の皆様には、全戸配布の利用ガイドや市ホームページによりお知らせしたいと考えております。

以上で来年度のコミュニティ交通の運行計画の説明を終わります。

続きまして、今年度3月末の策定を予定しております「飯塚市地域公共交通計画」につきまして、素案がまとまりましたので、その内容についてご説明をさせていただきます。資料は、ファイル名「案件2の4」の資料4の概要版と「案件2の5」の資料5の計画書本文を用いて説明いたしますが、説明につきましては、案件ファイル名「案件2の4」の資料4の概要版を用いて進めさせていただきたいと思っております。この計画につきましては、以前の本委員会でもご説明しておりますので一部重複しますが、再度説明させていただきます。

資料の1番目ですが、まず初めに本計画の概要ですが、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に基づく法定計画でございまして、民間公共交通事業及びコミュニティ交通事業のマスタープランとして策定をいたします。飯塚市地域公共交通協議会において、協議を行って策定するものでございまして、持続可能な輸送サービスの確保、定量的な目標設定や毎年度の評価などを実施するものとなっております。

次に、この計画の策定の必要性ですが、まず、当該計画の作成が法的に努力義務化されていること。次に、現在の第2次飯塚市地域公共交通網形成計画の計画期間が本年度で終了するため、来年度以降の方針等を定める必要があること。そして、路線バス等で活用しております国庫補助の活用条件というふうになっております。

次に、本素案に関する協議の状況でございますけれども、これまで飯塚市地域公共交通協議会において、4回の会議を開催し、現在に至っております。

それでは、4番目の本計画書の記載内容について説明いたしますが、この素案につきましては、国土交通省が作成いたしました「作成と運用の手引き」に基づいて、必須事項等の記載を行っております。

まず第1章では、本計画の位置づけ、計画の対象区域、また、計画の計画期間ということで、来年度、令和5年度から令和9年度の5年間としております。

次に、第2章で本市の地域特性や公共交通の現状、第3章で上位計画の整理、第4章で現在の交通網形成計画の目標達成のための取組等を記載しております。

次に、第5章で市民アンケート調査、次に、コミュニティ交通利用者アンケート調査、そして交通事業者のヒアリング調査等の結果を掲載させていただいております。

次に、左下の第6章の部分でございますけれども、これ以降の内容につきましては、昨年度コミュニティ交通の交通体系再編に際しまして、協議検討いたしました内容等を踏まえまして記載しております。第6章の飯塚市の公共交通の課題におきましては、1から4まででございますけれども、民間公共交通事業の確保・維持、コミュニティ交通の運行事業運営の効率化、民間交通とコミュニティ交通の効果的・効率的な連携、利用ニーズへの対応として課題を取りまとめております。

資料の右側のページに移りますけれども、第7章におきましては、基本理念、基本方針を定め、基本理念といたしましては、連携と協働による暮らしを支える持続可能な公共交通体系の構築としており、基本方針として、活力あるまちづくりを支える公共交通体系の構築、民間と行政との連携及び民間と行政並びに地域住民との協働による公共交通体系の構築、未来につながる持続可能な公共交通事業と定めております。また、地域公共交通の位置づけと役割ということで、各公共交通機関の輸送の役割、確保・維持の必要性を記載しております。

次に、第8章におきまして、計画の目標、その達成のための実施施策を記載しております。3つ、先ほど言いました、3つの基本方針に基づきまして、例えば基本方針1につきましては、「目標1の1」、「目標1の2」のように、各基本方針に対して2つずつ目標を設定しております。

次に、実施施策につきましては、各目標に対する実施する施策、評価指標と評価手法につきましては、評価する指標を各施策ごとにまとめ、令和4年度の現況値と目標値を定めております。例としまして、資料に記載しておりますけれども、計画書の148ページの一部を抜粋して記載しておりますが、基本方針1に沿って、「目標1の2」を定め、その実現のための施策4、そしてその内容に関する事業、その成果を評価するものとして、評価指標を定めております。この評価指標につきましては、この例で申しますと、コミュニティ交通事業に関して、予約乗合タクシーの利用者数及びエリアワゴンの利用者数を設定しております。この記載をはじめ、ほかの施策でも評価指標に設定しております。民間交通及びコミュニティ交通の利用者数等の交通機関の利用に関する目標値につきましては、現在の利用状況がコロナ禍以前のおおむね90%の状況であることを踏まえまして、コロナ禍以前の状況への回復分10%及び今後の努力目標10%を合わせまして、おおむね現況の20%増の数値を目標として設定しております。これらの評価につきましては、第9章になりますけれども、毎年度単位、全体としては5年度の計画期間で、調査評価をするようにしております。

最後に、今後のスケジュールでございますけれども、2月ですが、2月6日から28日の間に、パブリックコメントを実施いたしまして、3月の飯塚市地域公共交通協議会においてご議論いただいた後に決定したいと考えております。

以上で資料に基づいて説明を終わります。

○委員長

説明が終わりましたので、ただいまの説明を含め、本件全般についての質疑を許します。質疑はありませんか。

○吉田委員

それではちょっと内容について、ちょっと確認したいことがありますので、資料3ですね。令和5年度からの運行形態をコミュニティバス、予約乗合タクシー、路線ワゴン、エリアワゴンという形で記載がありますけれど、これについて、エリアワゴンについては、土曜日という文言が何度か出てきます。これは買物ワゴンの延長だったから、土日も運行しているという考え方であると思うのですが、もう一つ、その曜日ごとの運行状況を、各コミュニティバス、予約乗合タクシー、路線バス、エリアワゴンごとに教えていただけますか。

○地域公共交通対策課長

コミュニティバス、予約乗合タクシー、路線ワゴンにつきましては、平日月曜日から金曜日の運行となっております。エリアワゴンにつきましては、委員がおっしゃいましたように、昨年度の買物ワゴンの運行を継承しているものということで、運行の曜日を決定して、さらに拡充した状況でございます。その内容につきましては、提出しております資料の2の表の中の「運行状況」のところに、曜日及びおおよその時間帯を掲載しております。おおむね各地区とも土曜日と平日の1日から2日程度の運行を現在実施しております。令和5年度につきましても同様な内容というふうに、先ほど申しました一部変更はございますけれども、同様な内容

というふうに予定しております。

○吉田委員

それと、エリアワゴンの関係で飯塚東地区と菰田地区、穂波地区のところで、「カホテラス」という形でJAのマーケットのほうに行かれるということでもありますけれど、これについて、JAさんとの協議とかバス停の協議については、整ったという理解の仕方によろしいのでしょうか。

○地域公共交通対策課長

今ご質問のございました「カホテラス」につきましては、この飯塚東地区と菰田地区の境界付近にございまして、どちらからも敷地内に行けるように、相手方JAふくおか嘉穂の担当の方と協議させていただいております、バス停の設置についても、了承を得ております。

○委員長

ほかに質疑はありませんか。

○城丸委員

先ほど令和5年度をどうするかみたいな、案みたいな説明がありましたけれど、利用が少ないから1便減らすとかそういうのがあったと思いますけど、この利用が少ない原因というのを調査したことはありますか。

○地域公共交通対策課長

先ほどの説明の中で、質問委員がおっしゃっている部分につきましては、颯田地区の路線ワゴンの部分だと思います。この分につきましては、もともとコミュニティバスの颯田飯塚線が運行していた区間が廃止になりましたので、その代替手段として、この路線ワゴン而走らせたものでございます。それで、そもそもコミュニティバスというのが、市内中心部まで運行している状況がございましたが、今回路線ワゴンということで、乗り継ぎをさせていただいて利用させていただくという状況がございまして、その分が影響しているのかということと、やはり、午前中の便は利用がそれなりにあるのですけれども、午後となると利用が少ないという状況がございましたので、今回は変更をさせていただいております。

○城丸委員

全体的にやはり利用が少ないと思うんですよね、聞いた範囲では。何でもか。私がやはり地域の人に聞いた範囲では、行けるけれど帰れないとか。それから、バス停が遠いとか、そういう問題があるのですよね。だから利用できないと。だから、バスがあっても利用しないのではなくて、利用できないという理由があると思うのですよね。今からそれこそ人口減少の問題とか超高齢化社会の問題とかなってきたときに、やはり自分で運転できない人が増えてくると思うのですね。そのときにやはりこういう地域公共交通というのが非常に大事な事業になってくるのではないかと、施策になってくるのではないかと。そういうことで考えたときに、令和4年度の予算と令和5年度の予算を比べた場合、増えていますか。

○地域公共交通対策課長

令和5年度の予算につきましては、まだ予算議案を上程しておりませんので、はっきりとしたことはまだ確定しておりませんが、令和4年度の当初予算の額と比べますと、微増という程度の事業費になるものと考えております。

○城丸委員

そこなんです。もうやる気が、やる気が見れない。これ副市長に聞いた方がいいかな。国庫補助が幾らか知りませんよ。ただ、1千何百万円でしょう、全体で。1千何百万円ではなかったですか。勘違いですか。全部で。

○地域公共交通対策課長

今の質問の補助金につきましては、恐らくエリアワゴンに関する補助金だと思いますけれども、令和4年度で活用している補助金は、1年度のみを対象となっておりますので、来年度は

使えないということになります。

○城丸委員

全体の予算は、幾らだったですか。全てで。

○地域公共交通対策課長

令和4年度の当初予算額になりますけれども、いわゆるコミュニティ交通に関わる運行の事業費といたしましては、1億3600万円強の予算となっております。

○城丸委員

すみません。10分の1です。それにしてもやはり、これはものすごくやはり、地域の人の声を聞いたら、やはり何というか、利用しにくいというのは、もう一番強いんですよ、声が。それで、今から本当にこれは大事なやはり施策だと思うので、もうちょっと、予算をもうちょっとつけてでも、利用しやすいようにしてほしいんですよ。例えば、八木山地区で言えば、もう本当に陸の孤島みたいになっていますので。1便か何か来るかもしれないけれど。八木山地区みたいなのところがいっぱいあると思うんですよ。私は知らないけどよく。それで、やはり今からの施策としては、やはりここに3つ書いてありますけれど、活力あるまちづくりを支えるとか、それとか民間と行政の連携で交通体系の構築、これはいいですけど、未来につなぐ持続可能な公共交通とかうたっていますけれど、今のままではできないと思うんですよ。だからもうちょっと、どちらの副市長が立つか分かりませんが、どうですか。

○久世副市長

地域公共交通につきましては、ただいまの質問委員のご指摘のとおりで、団塊の世代の皆様が今から免許を返納していき、やはり交通弱者がどんどんどんどん生まれてきます。このことにつきましては、我々執行部としても十分自覚はいたしておりますが、その中で、毎年やはり検討に検討を重ねております。大変失礼な言い方ですけど、予算はたっぷりつけ、どんどんどんどん交通を広げれば、もちろん利便性は上がるのでしょうけれども、これは正直言って無理です。無理なので、とにかく、まさにご指摘のとおり利用率が上がらないということにも、やはり今現在の制度が問題があるのだろうというふうなことも、十分自覚はいたしておりますので、とにかくみんなでいろいろ知恵を出しながら、先ほど言われましたけれども、八木山のほうで非常にそういったご不便があるという話、これはパブリックコメント等もとっております。我々も住民の方の声は吸い上げておりますので、何とかいい制度になるように頑張りたいと思っておりますので、また、ご指摘等も今後もいただきながら検討してまいりたいと考えております。

○城丸委員

ぜひお願いします。2025年には、75歳以上が4分の1になるということで、八木山地区の方ももう高齢で運転される、80歳以上で運転されている方がいっぱいおります。危ないです、はっきり言って。ぜひその辺は進めていっていただきたいと思います。お願いします。

○委員長

ほかに質疑はありませんか。

○金子委員

アンケートを取っていただいておりますけれども、まず77ページを見ていただけますか。第5章、市民及び事業者の意向調査というところを見ますと、この市民アンケートの調査の概要で3千通出したところ、回収率が1千票、33.3%というふうになっておりますけれど、この数に関して、どういうふうにお考えなのかお聞かせください。

○地域公共交通対策課長

今ご指摘のアンケート調査は市民アンケート調査ということで、各地区の年齢構成や人口分布に伴って、調査票を配付させていただいております。3千通配布させていただいて、回収が1千票ということで、これまでの過去のほかの調査をいたしますと、回収率は40%というの

が大体多かったのですけれども、回収率は若干低下しているなというふうに思っておりますが、今回の調査で、私どもが確認したい内容につきましては、この回収の票数でも対応できているというふうに考えております。

○金子委員

先ほど同僚議員も申されましたけれども、やはり認知度が下がっているし、何と言うんですか、興味というか、利用されている方が少ないからこそ、この結果ではないかと思えます。129ページをお願いいたします。市民及び事業所の意向調査結果について、公共交通の満足度が「満足」「やや満足」と答えた方は、1割から2割、「やや満足」も含めても1割から2割ということで、これ本当に真剣に考えなくてはいけない結果ではないかと思えます。今までどおりとか、従前どおりにしていても、本当に微増にしかならないと思うんですよ。対象も、調査された結果も、利用された方に関してアンケートを取られています。しかし、利用されていない、バスに乗っていない方に関しては、まだ周知が少ないのだと思うのですよね。だからこそ、満足でもないし、という結果になるのだと思えますけれども、この結果をもう少し具体的に何か、やりたいことというのが全然やはり見えてこないんですけれども、1割から2割というところをどういうふうに考えているか、もう少し詳しく教えてください。

○地域公共交通対策課長

ご質問のありました市民アンケート調査、この調査自体は、広く一般の市民の方に調査をしているものでございまして、コミュニティ交通等を利用している方だけではなくて、一般の自家用車等を利用している方も多く含んだ中での調査結果となっております。ほかのページに記載しておりますけれども、自家用車の利用が70%というような状況もある中での調査結果ということで、そもそもが公共交通を利用している方が少ないという中での調査の結果となっておりますので、そういったところも含めて、この「満足」「やや満足」という方が1割から2割というところを分析するべきだろうというふうにまずは考えております。また、質問委員のご指摘されております認知度とか周知活動の不足とか、そういったことは、改善してほしい内容というようなところでも指摘がっておりますので、この内容につきましては、特に私どもコミュニティ交通のほうで指摘されている部分がございますので、今後頑張っていく必要があるというふうな認識を持っております。

○金子委員

だから結局、70%の人が自家用車で利用せざるを得なくて、今後もっと自家用車を利用する人が少なくなるだろうという予想ですよ、と言われてましたよね。そしたら、もっと真剣に「満足」とか、「やや満足」とかそういう度数が上がるように、計画を立てるべきではないかと私は思うのですけれども。それに関して、もう少し具体的に、満足度が上がるようなものというのは、何かもう少し詳しく教えてくださいと言っているんです。

○市民協働部長

満足度については、かなり低いという結果が出ていることについて、私どもも真摯に受け止めなければならないと思っております。昨年より、今までの公共交通の在り方を抜本的に見直して、地域のまちづくりと連携した公共交通ということで、エリアワゴンを昨年度から実施しているということでございます。昨年というか、今年度から、実質今年度から実施しているわけでございますので、まだその周知、そういったところも、市民の方には浸透していないということも影響しているかと思えます。そういうことで、今後この満足度を上げるためには、そういったエリアワゴンの趣旨、それから利用の仕方、そういったものについても、積極的にやっていくとともに、利用者が多いところにやはり車を回すというようなこともして、乗車率も上げていきたいと思っております。

また、先ほどから質問ございましたバス停から遠い、なかなか利用できないという方につきましては、当然予約乗合タクシーという方法もございます。その方法についても、今電話で予

約するとかいう、手続的にかなり面倒というようなご意見も伺っておりますので、そこは、今後デジタル化を活用しながら、簡便なやり方で予約をし、そして、効率的な予約乗合タクシーの運行をするというように、いろいろな段階でその人たちに応じた公共交通というものを考えてきて、満足度は高めていきたいと思っておりますが、何せ今年から始めた事業でございますので、この辺については、私どもも真摯に受け止めますが、その辺はご了承いただきますようお願いいたします。

○金子委員

本当に高齢化が進んで、利用できない方が多くなると思っていますので、しっかり考えていただきたいと思えます。また、昨年から考えたら、やはり病院やスーパーに特化してバス停が増えてきたことは、利用者がつながること、具体的に細かく見ていただいているのだなというのはすごくよく分かります。だけれども、公共交通を利用するときに当たって、交通弱者と言われる方は、高齢者だけではないと思えます。どんな方を交通弱者だと思われておりますか。

○地域公共交通対策課長

交通弱者と言われる方につきましては、私どものほうで、自分自身の例えば自家用車等で移動できない、もしくは移動するのが難しいという方々というふうに捉えておりますので、一般的には、高齢者の方、また、高校生以下の方、さらには、例えば、小さいお子さんを抱えている方で、車を使うことがなかなか難しい方、そういった方も含めたところで、いわゆる交通弱者というような方々というふうな認識をしております。

○金子委員

交通弱者の中で高齢者や高校生以下の方と言われました。実際にアンケートの中でも自家用車が70%で、それ以外は家族に頼って移動しているという。また、18歳以下がアンケートの中でも数%で1番低かった。それは18歳以下、18歳以上だからという結果も載っております。実際その15歳の高校生の人たちが移動するのが、本当に大変だという声をよく聞きます。朝7時から8時半ぐらいの間が、市内の高校の周りが大変渋滞しているのをよく見かけますし、また、市民の方が朝から自分の仕事もあって、送り迎えをするのが大変だというふうなこともよく聞いております。その高校生に対して、また何か考えていることがございましたら教えてください。

○地域公共交通対策課長

高校生に対する通学の関係の考え方ということですが、私どものほうでは、できるだけ民間の公共交通を使っていただきたいと。鉄道や西鉄バス、そういったものを利用させていただきたいというふうに考えております。そしてまた、その結節点といいますか、乗り場につきまして、使い勝手がいいようにとか、例えば自転車を置くだとか、そういったことにつきましても、今後改善を図るなどしまして、そういったことの支援ができるかどうか考えていく必要があるというふうに考えております。それと、付け加えて申し訳ございませんけれども、現在飯塚市内の5路線につきましては、全線赤字補填をして、維持・確保に努めております。これにつきましてはやはり、民間の公共交通を使っていただいている高校生、そういった方々が、今後も使えるようにという観点で、出資といいますか補填をしている状況でございますので、そういった中で何とか通学の支援をしたいと考えております。

○金子委員

実際今の公共交通のワゴン車にしても、朝8時以降だったりして、大変やはり高校生が使いにくいという状況もありますので、西鉄バスさんとかと一緒に考えていただきたいということはずごく思えます。あともう一つ聞きたいのですけれども、先ほど高校生以下とおっしゃいましたけれども、高校生は今分かりました。やはり広域で考えないと高校はやはり難しいということは分かるのですけれども、実際今、小中一貫校等ができまして、地域の中でも小学校が減ってきていて、そこをスクールバスが回っていたということもありますけれども、一部の地域

では、スクールバスがなくなるのではないかという声を聞きましたが、公共交通と併せて、何かこう、学校と一緒に小・中学生に対しての通学のことについて、何か考えがあったら教えてください。

○地域公共交通対策課長

スクールバスに関しましては、所管外でございますので答弁は差し控えさせていただきたいと思っておりますけれども、現在、八木山小学校や鎮西の小中一貫校の通学の際に、予約乗合タクシーを利用したりしている部分もありますし、スクールバスに一般の住民の方が同乗する混乗というやり方も、一部の地域で行っているところがございます。今質問されましたほかの地区の内容につきましては、私どものほうではまだ把握しておりませんが、そういうことがありましたら、今後検討ということはあるのではないかと考えておりますが、現時点では、まだ考えておりません。

○金子委員

所管外とは思いますが、市民の方がやはり全て公共交通が乗れるようにということは、やはり考えていただきたいと思います。本当に公共交通を考える上では、いろんな問題があると思っておりますけれども、しっかりとまた計画を立てて、計画をしていただきますようよろしくお願いいたします。

○委員長

ほかに質疑はありませんか。

○永末委員

すみません、1点だけ。これが地域公共交通計画について説明いただきましたので、ちょっとその分について質問させていただきます。36ページのほうなんですけれども、今、同僚議員のほうから、主にコミュニティバスでありますとか、予約乗合タクシー、車両、車の関係で質問があったと思うんですけれども、私のほうから鉄道の部分で、ちょっと質問を1点だけさせていただきます。36ページのほうを見てくださいと分かりますように、飯塚市の中に駅が、こういった形で、今存在しております。当然この計画を見ますと、交通弱者対策、飯塚市内に居住される方の交通弱者対策もありますし、上位計画も含まれていまして、観光の関係の計画も上位計画で入っていましたので、恐らくそういったところも対象になってくるのかなと思うんですけれども、そうなったときに、やはり鉄道との結束という部分も重要な視点かと思うんですけれども、そのときに、アンケートでちょっと出ているんですけれども、100ページのほうで、この鉄道に関する改善してほしい点として、上位3点として、運行本数が少ないというのと、駅に駐車場や駐輪場がないというのと、運賃が高いというのが、上位3つの回答になっているんですけれども、この中の2番目、駅に駐車場や駐輪場が少ないという部分につきまして、まさに先日も、ちょっと地域の方から、前回ちょっと一般質問させていただきましたけれど、後藤寺線の筑前庄内駅の周辺の方から、トイレの状態でありますとか、駅の駐車場がまずない、駐輪場がないというふうな意見をいただきまして、まさにそういった声を生でいただいているわけなんですけれども、この部分について、今先ほど申し上げました飯塚市内の駅の状況を調査されたこととかありますか。

○地域公共交通対策課長

市内の各駅のそういった駐輪場、駐車場等の調査をしたことは、近年ではございません。

○永末委員

ここに、アンケートで回答がかなり多くの方がされています。特に駐車場、駐輪場が少ないということの問題視されているということだと思いますので、ぜひまずもってちょっと現状を調査していただきたいと思います。駐輪場、駐車場、トイレ、その辺りの管理をされていたとしても、古いとか、使いにくいとか、故障しているとかというのものもあるかと思っておりますので、その辺りの部分を、ぜひ調査していただきたいと思いますと思うんですけれども、可能でしょうか。

○地域公共交通対策課長

今のご指摘等を受けまして、私どものほうで駅周辺の状況等は確認したいというふうに思っております。

○永末委員

ありがとうございます。ぜひ、やはり地域公共交通、バスとかだけではなく、そういった家庭から目的地までつなぐ際に、いろんなルートを使って、当然鉄道も使われる方もいらっしゃると思うので、いろんなルートを使って、その方も行きたい、移動を支えるというのが主眼でしょうから、ぜひこの部分というのは、非常に大事な部分だと思いますので、ぜひまずもって調査を行っていただいて、しっかりとその点、市内の駅、管理されていない部分がありましたら、しっかりと管理していくように、今後、行政としても方向づけていただきたいのですが、副市長のほうから答弁いただけませんかでしょうか。

○市民協働部長

J Rの駅につきましては、重要な交通結節点というももとの位置づけをしております。したがって、結節点であれば、特に私どもとしては、交通弱者である高校生のことを考えたときには、駐輪場というようなことを考えております。今回作ります計画の前の計画でございますが、その計画の中にもその辺は載せておりますので、私どもとしてその駐輪場の整備とかそういったものを考えて、もちろん検討していくということもありました。もうちょっと具体的に申し上げますと、実は今、おっしゃりたいところが多分、筑前庄内駅のお話だろうと思っております。この庄内駅についても、私どもここは調査させていただきました。実際に駐輪場が整備できるかどうかという検討もさせていただきました。その結果、実は敷地がなかったというところで、断念をせざるを得なかったというところでございます。ただ、ほかのところについては、基本駐輪場、結構もう整備率が高うございますが、筑前庄内駅につきましては、重要な交通結節点ではあるとは思っておりますが、残念ながらちょっと敷地がなかったという、そういうことも私どもとしては、いろいろ検討はいたしております。今後も、ただJ Rの駅については、重要な交通結節点でございますので、いろんな方策については、できるものについては考えていきたいと思っております。以上でございます。

○永末委員

すみません、ちょっと自分のほうで要望したいことが先にちょっと結論が出てしまっていてあれなんですけれど、ちょっとその、まだ一旦それ結論を出されたかもしれませんが、それで、ちょっとまだ広げていって、別の方法で考えていくということもあると思っております。確かに駅の部分だけを見ると、そういった部分もあるかと思っておりますけれども、周辺への、ちょっと離れた場所にそういったのを造るという方法もあると思っておりますので、ぜひともそういう広い視点で、先ほど部長もおっしゃられたように、これが核になるのは間違いないと思っておりますので、駅が、そういった部分をしっかりと今後も検討していただいて、先ほどの調査の部分もご報告いただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

○委員長

ほかに質疑はありませんか。

○吉田委員

同じ地域交通計画、3月発刊の分についてお伺いしますが、この中で、ちょっと気になることがありまして、27ページもしくは28ページになると思うのですが、文化施設及び生涯学習施設、28ページの7については、スポーツレクリエーション施設と記載がございますが、今現在建設中の体育館については、この交通計画の中では、どのような認識を持たれているのか、お答え願えればと思っております。

○地域公共交通対策課長

この現在の計画の中では、新体育館のことにつきましては、特に留意した記載をしているわ

けではございませんので、通常の施設という位置づけで考えております。

○吉田委員

この交通対策の中では何ら、そこの現地を見ると路線バスが通っていて、近隣の近いところにはオートレース場があって、オートレース場については、たしか無料のバスが走っているという感覚でございます。この体育館整備に合わせて、JRの鯉田浦田駅からの道路を造って体育館に直で行けるような環境を整えるということも聞いておりました。この中で、いよいよ4月なんですけれど、今の路線バス及びレース場無料バス、どこがどういう形で運行してるかわからないんですけど、そこら辺についての考え方というか、この後何か報告事項で体育館のスポーツ振興課のお話も入っているようですから、お答えできる範囲、ちょっとお伺いしたいと思いますが、よろしいですか。

○市民協働部長

新しい総合体育館のアクセスの関係でございますが、これにつきましては、今一番近い駅は浦田駅でございますので、浦田駅から歩いて新体育館にお見えになる方のための歩道、そういったものを、今整備するための用地買収とか、そういうものに今着手しているというところでございます。今の歩道というのが、今歩いてある、現実の歩いているところというのが、どうしても線路敷、JRの線路敷を、歩道ではないところを歩いて今体育館に行かざるを得ないということもございますので、そこはきちっとした形で歩道整備をしていきたいというふうに思っております。あと、バスの関係でございますが、バスの関係につきましては、ここは愛宕団地方面への路線バスがございまして、そういった路線バスの利用ということも当然できるということ。あとは、レース場の無料バスについては、ちょっと今後、今ご指摘もございましたので、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。

○吉田委員

路線バスについての検討もされるということなんですけれど、これも何かバス停を移動するとかになったら、やはり許可申請とか必要だと思うので、今現状でもう2月に入るわけなんですけれど、申請手続等、また公共交通についてもまた12月ぐらいに調査した上で、前回の委員会あたりでも言われていましたけれど、路線の組替えとかバス停設置にするというお話を聞いていましたけれど、バス停の設置を民間の方がやられる。これはちょっと分かりにくいかもしれませんが、それで間に合うのですかね。そこが分かれば。

○市民協働部長

バスの路線のバス停についてということになると許可がございまして、ちょっと時間がかかるとは思いますけれども、現時点、西鉄さんのほうともいろいろ協議いたしておりますが、今、西鉄のバス停というのが、何て言ったらいいですかね、市民公園のグラウンドと、今新体育館が出てくる、ちょうど四差路というか、あそこのところにバス停がございまして、そのバス停から動かさなくても別段、そんなに距離があるということではございませんので、現時点ではまだ、具体的にどういうふうにするのかというのは、まだ今からちょっと協議していきたいと思っております。その中間点にバス停を設けるとかということになると、ちょっといろいろ出てくると思いますけれども、その中間点にバス停を設ける必要があるかどうか、そんなに距離はございませんので、あるかどうかとかということもございまして。ただ、今、質問委員がおっしゃるように、少しでも利便性、お見えになる方の利便性を考えながら、いろいろ方法は考えていきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○吉田委員

すみません、もう一つだけ。今現状で、JRの浦田駅からの歩く道の整備については計画していて、現在進行中ということは分かりました。それと、民間路線バスについても、今のバス路線を利用しながら、バス停を移動するか、もしくはその場所でそのままいくかというのも、西鉄さんと協議をして整えるということで分かりましたけれど、あと一つ懸念されるのが、こ

れちょっと私が思うところで、正解であるかどうか分からないんですけど、例えば、今のオートレース場の運行されているバスというのが、無償にしろ、有償にしろ、バス路線としてあるわけですね。これは多分、委託を受けた業者さんがやられているかというのまではちょっと定かではないのですけれど、所管が違うのでそこまでは聞きませんが、その中でやはり何ですかね、何と言いますか、オートレース場まで来ているバスを、もしよければ体育館まで延長しようとかいうお話が、今後出てくる可能性があるんで、そこをちょっと一つだけ言っておきたいのですけれど、やはりオートレース場に来るお客さんについては、今たしか、本場開催のみのバスが出ているというところで認識しています。場外発売もあれば、約300日程度ぐらいは運行されるみたいなんですけれど、今現状で100何日というところの営業ですから、当然そのバスを延長したところで、体育館の運行状態には、体育館の運営と日にちがなかなか合いにくいというのと、オートレース場の本場開催のときに、お客さんが多い場合ですよ、例えば体育館の利用者の方も、例えば新飯塚駅からバスターミナルで乗るわけですけど、そのお客さんが、本来オートレース場に行くお客さんが、大会等があって体育館に行くお客さんとかぶった場合、だからもう乗れないというところがあるというところも懸念されます。それともう一つ、混乗されることによって、当然体育館の利用者というのは、幅広い年齢の方が来られます。お子さんからお年寄りまで来られるはずですよ。応援の方もおられますけれど、その方たち、お子さんがやはりそのレース場行きのバスに混乗されるというときの、社会教育上の問題というのがありますので、ここで交通計画ということで素案が出ていましたけれど、ちょっと外れていますけど、レース場のバスについての利用というのは、ちょっと懸念材料が多いということだけ指摘して、これは要望しておきますので、調整してください。あと、今後の西鉄さんというお名前が出ましたけれど、その西鉄さんとの協議の上、最高の交通手段が確保できるように願っておりますので、よろしく願いいたします。

○市民協働部長

先ほど言いました西鉄バスの現在のバス停を動かすとか、まだそういうことまでは、ちょっと考えていません。ただ、新設のバス停は必要かどうかということは、ちょっと検討はしておりますけれども、距離も短いので、そんなに効果がないのかなということで考えている。まだそういう段階でございます。レース場の無料バスの指摘については、私どももそういう認識は持っておりますので、よくよく検討しながら考えていきたいと思っております。

○委員長

暫時休憩いたします。

休憩 11:25

再開 11:34

委員会を再開いたします。ほかに質疑はありませんか。

○金子委員

委員長にお願いいたします。本委員会に特別付託を受けております「地域公共交通について」は、これまで執行部から、「コミュニティ交通体系再編について」、「コミュニティ交通の利用状況」及び「飯塚市地域公共交通計画」などについて報告を受け、調査してまいりました。この間、執行部においては、コミュニティ交通機関の利用実態の分析、コミュニティ交通再編の方針決定及び住民説明会を行い、エリアワゴンの新規運行を始めとする新たな体系でのコミュニティ交通の運行を開始しております。

特に今年度は、利用者へのアンケート調査や、各まちづくり協議会等において、要望や意見等の聴取、聞き取りを行った上で、次年度の運行計画を策定するなど、改善に向けた取組について、評価すべきものと考えております。

また、次年度以降の公共交通のマスタープランとなる飯塚市地域公共交通計画も間もなく策定される見込みとなっております。

今後は、市民の要望や意見等を参考に、幅広い世代の市民が利用しやすいコミュニティ交通の仕組みづくりや、利便性だけでなく、町なかを見ていて楽しくなるような車体のデザインなど、もう一步踏み込んだ取組について検討していただきたいと要望いたしまして、本件については、調査終了としていただきますよう、委員長において取り計らいをお願いいたします。

○委員長

ただいま金子委員から、本件について、調査終了としてほしい旨の申出がありました。本日、調査終了について、お諮りするということですのでよろしいでしょうか。

(異議なし)

それではそのように取り計らいさせていただきます。

ほかに質疑はありませんか。

(な し)

質疑を終結いたします。討論を許します。討論はありませんか。

(討論なし)

討論を終結いたします。採決いたします。「地域公共交通について」は、調査終了とすることにご異議ありませんか。

(異議なし)

ご異議なしと認めます。よって本件は、調査終了とすることに決定いたしました。

お諮りいたします。案件に記載のとおり、執行部から2件について報告したい旨の申出がっております。報告を受けることにご異議ありませんか。

(異議なし)

ご異議なしと認めます。よって報告を受けることに決定いたしました。

「総合体育館落成記念『高校バスケットボール飯塚Cup』の開催について」報告を求めます。

○スポーツ振興課長

「飯塚市総合体育館落成記念『高校バスケットボール飯塚Cup』の開催について」、ご報告させていただきます。現在建設中の飯塚市総合体育館は、本年度中に竣工し、令和5年4月中旬より供用開始を予定いたしております。今回その飯塚市総合体育館の落成記念といたしまして、総合体育館の開館を広く市民の皆様にご知っていただくとともに、本市のスポーツ振興の機運醸成を図ることを目的に、国内トップレベルの高校男子バスケットボールチームを招聘し、「高校バスケットボール飯塚Cup」を開催いたします。参加校は、昨年2022年ウインターカップ優勝の新潟県開志国際高校、同大会準優勝の福岡第一高校、そして、全国的な強豪校であります、京都府の東山高校、それと福岡県の福大大濠高校の4校を予定いたしております。実施日は、令和5年4月29日、30日の2日間とし、4校による総当たり戦での大会開催を予定いたしております。なお、対戦カード、チケットの購入方法など詳細につきましては、2月中旬に発表をする予定でございます。この後広く市内外へ周知をいたし、大会を盛り上げていきたいと考えております。以上で説明を終わります。

○委員長

報告が終わりましたので、質疑を許します。質疑はありませんか。

(質疑なし)

質疑を終結いたします。本件は報告事項でありますので、ご了承願います。

次に、「公用車による交通事故の発生について」、報告を求めます。

○環境対策課長

「公用車による交通事故の発生について」、ご報告いたします。資料をお願いいたします。当該事故につきましては、令和4年12月23日金曜日、午前10時頃、飯塚市相田地内で、環境センター職員がくみ取り作業中、次の家へ移動をする際に、積雪のため、路上にあったへ

こみ部分で車両が横滑りを起こし、道路側溝を損傷させたものであります。

本件におきまして、市側・相手側ともに人身障害はございませんでした。また、この事故に係る損害賠償につきましては、現在、相手方と協議をしているところでございます。

今回の事故につきましては、職員の安全管理等への対応が十分ではなかったことによるものが大きな要因であり、当該職員はもとより、環境センター職員一同に対しまして、危機管理意識を強く持ち、このような事故を起こさないよう厳重注意を行いました。

今後も機会あるごとに安全運転の確認を行い、再発防止に努めてまいります。

以上簡単ではございますが、報告を終わります。

○委員長

報告が終わりましたので質疑を許します。質疑はありますか。

(質疑なし)

質疑を終結いたします。本件は報告事項でありますので、ご了承願います。

これをもちまして、協働環境委員会を閉会いたします。お疲れさまでした。