

総務政策常任委員会会議録

令和4年7月19日

場 所 第2委員会室

令和4年7月19日(火曜日)

午前9時59分開会

審査・調査事項

- 総合政策及び行政対策に関する調査
- その他報告事項
 - ・令和4年度第1回県バス対策協議会の結果について
 - ・国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会の開催内定について
 - ・国スポ・障スポに向けた県有主要3施設等の整備状況について

出席委員(6人)

委員	長	日高博之
副委員	長	日高利夫
委員		星原透
委員		外山衛
委員		井上紀代子
委員		有岡浩一

欠席委員(2人)

委員		中野一則
委員		太田清海

委員外議員(なし)

説明のため出席した者

総合政策部

総合政策部長	松浦直康
政策調整監	吉村達也
総合政策部次長 (政策推進担当)	川北正文
総合政策部次長 (県民生活担当)	殿所大明
総合政策課長	津田君彦
広域連携推進室長	池田幸優

秘書広報課長	長友修一
広報戦略室長	鬼塚保行
統計調査課長	小園浩孝
総合交通課長	佐野晃浩
中山間・地域政策課長	湯地正仁
産業政策課長	大野正幸
デジタル推進課長補佐	黒木康公
生活・協働・男女参画課長	牛ノ濱和秀
交通・地域安全対策監	川越直海
みやざき文化振興課長	徳山久明
人権同和対策課長	壺岐秀彦
国スポ・障スポ準備課長	塩田康一

事務局職員出席者

議事課主査	牛ノ濱晋也
総務課主事	大島采香

○日高委員長 ただいまから総務政策常任委員会を開会いたします。

まず、本日の委員会の日程についてであります。

お手元に配付いたしました日程案のとおりでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、そのように決定いたします。

執行部入室のため、暫時休憩いたします。

午前10時0分休憩

午前10時1分再開

○日高委員長 委員会を再開いたします。

それでは、報告事項の説明を求めます。

○松浦総合政策部長 おはようございます。総合政策部でございます。どうぞよろしくお願

いたします。

最初に、2点御礼を申し上げます。

1つ目ですが、昨日開催いたしました第26回若山牧水賞授賞式におきまして、中野議長、それから日高委員長においでいただきました。誠にありがとうございました。新型コロナで一旦延期いたしました、節目でありますので、どうしてもやっておきたいということがあったのですから、昨日開催したところでございます。感染防止対策を徹底しながらということでありましたけれども、アットホームな、いい式典になったのではないかと考えております。引き続き、御支援、御協力をお願いいたします。

2点目であります。

先週でありますけれども、14日に東京で開催されました公益財団法人日本スポーツ協会の理事会におきまして、第81回国民スポーツ大会、第26回全国障害者スポーツ大会の令和9年度の本県開催が内定いたしました。県議会におかれましては、昨年度の2月の議会におきまして、大会開催に関する決議をしていただきました。そういったことも含めて、内定があったということでございます。引き続き、開催に向けて万全の準備をしておりますので、どうぞ御理解、御協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは、本日の報告事項であります。

お手元の総務政策常任委員会資料の表紙を御覧ください。

目次のところがございますように、その他報告事項といたしまして、令和4年度第1回県バス対策協議会の結果についてを含め、3件の報告事項がございます。それぞれ担当課長から御説明いたします。

なお、本日の出席者であります、デジタル推進課長が都合により欠席しております。課長

補佐が代理で出席しておりますので、よろしくお願いいたします。

○佐野総合交通課長 令和4年度第1回県バス対策協議会の結果について御報告させていただきます。

お手元の常任委員会資料の1ページをお開きください。

まず、1の概要であります、地域間幹線バスに係る令和4年10月から令和5年9月までの運行系統、運行予定者等を定めた令和5年度宮崎県生活交通確保維持改善計画を審議するため、去る6月30日に県バス対策協議会を開催いたしました。

既に新聞報道等で御存じのことと思いますが、協議会の冒頭、2に記載してありますとおり、地域間幹線バスに係る宮崎交通の考えについて、同社の高橋社長より御説明がございました。

具体的には、1つ目の丸ですが、昨年来、主張してきた行政による赤字額の全額補填という考え方に固執しない。つまりは赤字額の全額補填がなければ路線の廃止という二者択一の考えを見直すというものでございます。

その上で、2つ目の丸でありますけれども、今後、経費削減策を踏まえた路線ごとの収支見込みや利用状況の詳細なデータ等を提示するので、それらを総合的に勘案した上で、改めて行政負担も含め、路線の在り方について継続して協議をお願いしたいという御説明でありました。

これを受けまして、従来の他事業者への転換又は市町村が運行する広域的コミュニティバスへの転換という方向性に、宮崎交通による運行継続という選択肢も含め、今後、幅を持って議論していくことを協議会として決定したところであります。

次に、3の本年10月以降の維持改善計画の概

要であります。

これらの議論を踏まえまして、令和5年度の地域間幹線バス路線に関する運行計画について審議を行ったところでありますが、まず、(1)のとおり、3月の県バス対策協議会で示された方向性に基づき、系統の統合や運行区間の見直しを行いました結果、運行系統数は前年度比で4系統減の25系統となりました。

見直しの概要につきましては、表に記載のとおりでございますが、複数の系統において、利用状況等を踏まえ、再編・統合、運行区間の短縮を実施しております。なお、運行区間が短縮となった部分については、市町村においてコミュニティバスなどによる運行を予定・検討しているところでございます。

次に、(2)の西都～佐土原高校線についてであります。

冒頭、御説明いたしましたとおり、宮崎交通の考え方に変化があったこと、また、地域間幹線バス路線に係る国庫補助制度について、国において見直しの動きがあることを踏まえまして、本年10月からの他事業者への転換を一旦見送ることが西都地域分科会より報告されました。

また、今後、その他の路線も含めまして、市町村、バス事業者等と継続して協議し、最終的に他事業者による運行等の結論に至った場合は、事業年度の途中であっても転換を検討することが併せて報告され、承認されたところでございます。

県といたしましては、今回の協議会での議論を踏まえ、今後、市町村やバス事業者等とスピード感をもって協議・検討を行い、将来にわたり持続可能なバス路線網の構築を目指してまいりたいと考えております。

最後に、4の地域公共交通計画の策定につい

て御説明いたします。

2ページの別紙を御覧ください。

上段の図にございますとおり、望ましい地域公共交通の姿を示すマスタープランである地域公共交通計画の策定が、いわゆる地域交通活性化再生法の改正により、全ての自治体で努力義務化されたところでございます。

また、令和6年度以降、本計画の策定が、先ほどの地域間幹線バス事業に係る国庫補助の申請要件となるため、本県におきましても今年度から策定に着手するものであります。

具体的には、まず策定主体となります法定協議会を設置する必要がありますので、中段の図にございますとおり、県バス対策協議会を統合する形で、利用者の代表や学識経験者などを構成員に加え、法定協議会を新設したいと考えております。

なお、左下に点線で囲んでおりますとおり、新設する法定協議会には地域間幹線に係る毎年度の計画を策定する専門部会の設置を検討しており、現在の地域分科会も引き続きこの部会の下部組織として位置づけ、存続する予定でございます。

続いて、下段の今後のスケジュール案を御説明いたします。

先日の県バス対策協議会での説明をスタートに、新たに構成員となられる委員の選定、就任依頼を事務局となる県において進め、8月中をめどに法定協議会を設置する予定としております。

その後、コンサル等外部専門家も活用し、利用状況の分析等を行いながら、来年6月中には計画案を策定し、当委員会にも御報告した上で御意見を賜り、必要な修正等を加えながら、令和5年中を目標に完成させたいと考えておりま

す。

○塩田国スポ・障スポ準備課長 常任委員会資料の4ページをお開きください。

国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会の開催内定についてであります。

まず1の大会までのスケジュールであります。

表の右端にありますとおり、令和9年度の宮崎大会から5年前となります今年度は本県での開催が内定する節目の年でありまして、これまで内定に向けて、中央競技団体による正規視察への対応など、様々な準備を進めてきたところであります。

2の開催内定までの経緯にありますとおり、直近の動きとしましては、冒頭、部長からもお礼を申し上げましたが、今年3月に県議会2月定例会におきまして大会開催に関する決議をいただき、6月には、いただいた決議書とともに知事、教育長、県スポーツ協会会長の連名による開催申請書を提出、そして先週14日に日本スポーツ協会理事会における審議を経まして、本県開催が内定したところでありまして。

今回の開催内定を受けまして、今後は3にありますとおり、大会会期や宿泊・交通など、日本スポーツ協会の承認事項等につきまして協議・調整が可能になりますほか、開催3年前の令和6年度には、日本スポーツ協会と文部科学省による総合視察を経まして、正式に開催決定という流れになります。

引き続き、開催に向けて、万全の準備を進めてまいりたいと考えております。

次に、5ページをお開きください。

国スポ・障スポに向けた県有主要3施設等の整備状況についてであります。

令和9年度の大会開催に向けた県有主要3施設につきましては、平成30年度に策定しました

基本計画に基づきまして、現在、都城市に陸上競技場、延岡市に体育館、宮崎市にプールの整備を進めております。

工事の進捗状況を中心に御説明いたします。

まず、1の陸上競技場であります。

(1)の整備概要と(2)の概算工事費につきましては、記載のとおりであります。

(3)の整備スケジュール等でもありますけれども、昨年12月に主競技場の建設に着工しまして、写真では少し分かりにくいと思いますが、現在はくい工事を進めておりまして、6月末時点の進捗率は4%となっております。今後、令和6年12月に主競技場、令和7年3月に投てき練習場の完成を予定しております。

次に、2の体育館であります。

(1)、(2)につきましては記載のとおりでありまして、(3)の整備スケジュール等についてであります。

昨年9月にサブアリーナの建設に着工しまして、現在は、写真の右側手前にありますとおり基礎工事を進めておりまして、6月末時点の進捗率は11.3%となっております。

なお、来年5月にはサブアリーナが完成予定でありまして、その後、写真の左に写っております既存の体育館を解体して、その跡地にメインアリーナを建設予定であります。完成は令和7年9月を予定しております。

次に、3のプールであります。

(1)、(2)につきましては記載のとおりでありまして、(3)の整備スケジュール等についてであります。

プール整備に当たりましては、民間の資金やノウハウを活用して効率的な施設整備等を行うPFI事業に昨年9月に着手しまして、現在、施設の設計を行っているところであります。写

真のとおり、旧県営野球場などの既存施設の解体作業もほぼ終えまして、今年11月には建設着工を予定しております。

なお、完成予定は令和6年12月であります。

これら県有主要3施設の整備につきましては、おおむね順調に進捗しているところであります。

最後に、4のその他の県有施設としまして、県総合運動公園庭球場のサーフェス改修について御説明いたします。

まず、サーフェスとはテニスコート表面の仕様のことでありまして、(1)の現状にありますとおり、国スポでテニス競技を行います県総合運動公園庭球場のサーフェスは、現在、オムニコート——砂入り人工芝というものであります。これは、人工芝に砂をまいたコートでありまして、国内では最も普及しているコートであります。平成26年に改修して今年で8年が経過し、大会本番前に耐用年数が到来しますことから、今後、サーフェスの改修工事を予定しております。

サーフェスの改修に当たりましては、(2)にありますとおり、これまで県内の硬式・軟式両テニス団体から、それぞれ、ハードコート化あるいは現在のオムニコートでの更新など複数回にわたり要望が寄せられておりまして、現在、各団体と意見交換を行っているところであります。

今後につきましては、(3)にありますとおり、現在の施設利用者のニーズや県全体の公営コートの整備状況、宮崎市内の主なテニスコートの利用状況などを検証しまして、関係団体と引き続き協議を重ねますとともに、県総合運動公園庭球場の果たす役割を総合的に検討した上で、県としての整備方針を年内には決定してまいりたいと考えております。

○日高委員長 執行部の報告が終了しました。質疑はございませんか。

○井上委員 県バス対策協議会の結果の報告について、宮崎交通の考えが大分変わってきているのは事実なんですけれども、宮崎交通の考えが大きく2つあるんですが、これについて県はどのように受け止めたのでしょうか。

○佐野総合交通課長 この幹線バスにつきましては、当初の宮崎交通の主張が、全額補填がなければ各路線について廃止届を出すという非常に厳しいお話だったものですから、それを受けてこの1年、宮崎交通や市町村も含め、いろいろ協議をしてきたわけです。

御承知のとおり、いろいろとこの1年協議していく中で、3月にあった県バス対策協議会において、宮崎交通としても、経費削減を行う考えを含めて運行を継続したいんだという趣旨の御意見を賜り、実際、4月になって、経費削減等をいただいたところでございます。そういった姿勢につきましては、県としましても一定の評価をしているところでございます。

先ほど、委員からもお話がありましたように、4月以降も継続的に宮崎交通とは協議しておりますが、いろいろと行政側の意見等々を含め、真摯な対応で協議は行われておりますので、ある一定の評価をしているところでございます。

○井上委員 2点目のところで、今後、経費の削減策を踏まえた路線ごとの収支見込みや利用状況の詳細なデータ等を提示するとなっているわけなんですけれども、これについては、県ということではなく、県のバス対策協議会に提示するということですね。

経営努力は経営努力として宮崎交通にしているただかないといけないわけなんですけれども、それを踏まえた上で提示されたものについて、今後、

これらを総合的に勘案した上で、改めて行政負担も含め、路線の在り方について継続して協議をお願いしたいとなっているわけですが、バス協議会の中では、全面的にこれを受け入れたと理解していいわけですか。

○佐野総合交通課長 今後、幹線バスの路線につきましても、県のバス対策協議会の下に、各地域ごと、各路線ごとにバス対策会議を設けて、各市町村、また運輸局等々も入って、詳細については協議させていただいてるところでございます。

先ほど委員からお話もありました各路線ごとの収支の見込みは、その中で詳細なデータが示され、今後、行政負担等を具体的にどれぐらい求めてこられるのか等々の協議を進めていくことになるかと考えております。

今後のところにつきましては、私どもも単なる行政負担だけを考えているわけではなく、やはり利用者の安全性・利便性を可能な限り守りながらというところ等にも視点を置きながら、宮崎交通が具体的にどういう条件等々を示されるのかによって、個別路線ごとに判断していくことになるかと思っております。

○井上委員 県民の足を守るということでみんな議論していただいているんですけども、これは結局、うちの総合計画の中で、宮崎県内で地域的な連携をどう保っていけるようになるか、地域づくりをどのような形の中でやっていくかということにも大きく関わるわけです。

例えば、宮崎交通が右を向いたら右の方向で話をし、左を向いたら左の方向で話をすることとはちょっと違うと思うんです。全面的に宮崎交通の考えどおりで、今、廃止になりそうだったのを止めるということは確かにできると思うんです。ただ、基本的には、総合計画の

中で地域をどうしていくのかということがきちんと議論されていかないと、地域公共交通計画は成り立っていかないと思うんです。

今日の報告だと、その辺りの整合性が私にはちょっと薄く見えるのと、国の対応が変化してきたことがどのように自分たちの地域にとってプラスになると考えているのかということ、そのプラスの部分はどういうところがプラスと考えているのかを教えてください。

○佐野総合交通課長 委員から御指摘いただいたとおり、幹線バス路線の個別の協議と同時並行して、県としては、先ほど御説明申し上げました今後県がつくっていかうとする地域公共交通計画の中で、将来、人口が減っていく中でいかに県民の皆様の公共交通のネットワークを守っていくのかという基本のところをいろいろな協議の議論等も参考にしながら、きちっとつくっていきたいと思っております。

それと併せまして、国の補助制度の見直しについては、今は欠損額に対して各路線ごとに補助する制度なんですけれども、一部、路線ごとじゃなくて、ある一定のエリアをくくって、バス路線が黒字のものもある、赤字のものもあるといったところも含めたプラン、新たな補助制度を有識者の検討会の中で検討されているところでございます。

この中身については今月末から来月の初めぐらいには公表されて、来年の概算要求という形でお聞きしているところなんですけれども、基本的な今の制度は多分まだ変わらないんだらうと思っております。ただ先進的な取組だけが拾われるようなやり方になるのかなとは思っておりますので、それは国の考えが示された上で、本県においてどこまで活用できるのかといったところを検討していきたいと思っております。

○井上委員 地域づくりが基本になってないといけいないので、広域的に何ができるのかということをしつかりと考えておかないと。これからこの事を考えて、どこを広域というのかも考える必要がすごくあると思うんです。全てのことを全て同じように、各市町村ごとに全部同じようにするかというと、それはできないと私は認識しています。だったら、広域と考えたときにどのようにしていくのか。

それと、もう一つは、やっぱり競争があるところにこそ一つの新たなプランが生まれてくる可能性はあるので、それを阻止するような状況だとまずいのかなと思います。そして、今、御存じのとおり、ガソリンが高騰していますので、そういうことも踏まえた上で、本当の意味で地域の人と人とがつながっていく、交流していく、それから移動するということについて、何をどう考えるのかということがもっと議論されないといけいないというのが率直な私の意見なんです。

直面していることについては少し免れたと考えているのか分かりませんが、そこだけで話をしていると、この公共交通関係の計画はなかなかうまくいかないのではないだろうかと思って非常に危惧しているところなんです。その辺りをちゃんと見越した上で地域、各市町村とも議論ができないとなかなか難しいのかな、絵が描きづらいのかなと思います。その辺りについては答えるべきなのかどうか私は分からないけれども、どうなんですか。

○佐野総合交通課長 委員がおっしゃるとおり、県の計画になりますので、県としましては、まずは県全域できちとした広域交通網を今後どう維持していくかをしっかりと考えながら、先ほど競争というお話もございました。当然、私どもとしても宮崎交通1社でと思っているわけで

はございませんので、まだ地域にはいろいろと御活躍いただいているバス会社がありますので、そういったところも巻き込みながら、またお力も借りながら、よりよき広域的な交通ネットワークをつくっていきたいと思っております。

本当に、この地域公共交通計画が私どもにとりましてマスタープランになりますし、この中には、こういった区域だったり利用者数の目標だったり、そういったところまで明記しないといけいないところもございますので、今、委員から御指摘のあったところを含め、有識者等々、利用者の皆さん、また市町村と今後しっかりと協議を重ねながら、いい計画をつくっていきたいと思っているところでございます。

○日高委員長 先週、日向入郷圏域で自民党と首長たちの意見交換会がございました。

それぞれの首長で考え方が違っており、ある首長はやっぱりもう民営化して任せて、県の言うとおりにするべきじゃないかと言ったり、ある首長はやっぱり宮崎交通に残ってもらわないと困るのでしっかりと守ってくれと言われてました。そういう状況ですので、日向圏域であったら日向市長でも誰でもいいから中心になって、圏域でどうしていくのかをしっかりと議論しないといけません。

この運行系統の見直しの中で、新たに広域的なバスを運行予定と書いてありますが、その場でぱっと言われても、13億円の基金がどう使われるのか全く僕たちには分からないって首長が言うんです。既にもうバス対策協議会での説明とかが始まっていますが、情報が全然下りてないです。下りてないから、そんな話になっているわけです。

だから、そういうのをまとめていけいない部分がない部分が、現実的にはまだいっぱいあると

と思いますが、いかがですか。

○佐野総合交通課長 宮崎交通の考え方が3月末から変わったというところもございまして、その整理で少しお時間がかかったというところと、西都一佐土原高校線につきましては、10月から他事業者に転換という話がありましたので、この路線については西都市、宮崎市とはかなり突っ込んで協議させていただいているところでございます。

このほかの路線については、まさしくこれから具体的なところの協議を進めていくことになってきますので、今後につきましては、各首長のお考え等も十分お伺いしながら、見える形で協議が進んでいくものと考えております。

○日高委員長 各町村の首長からの要望には必ずバス対策が入ってきていて、今までは一回もこういうことはありませんでした。一体どうなるんだろうと——去年ぐらいから、宮崎交通との関係で活字が躍ってきています。

町村にあっては、首長は一国一城の主です。町民とか村民の意見も大事になってくるので、一緒くたに、県がこうしろとも言えない部分もあるなと思います。その辺は総合交通課がうまくマネジメントして、ある一定の成果が出ていくんだ、間違いのないんだ、こういうことをすれば持続可能な交通網ができるんだということをしっかり説明してください。町の持ち出しが今以上にかかるみたいだと言い切る首長もいましたが、そんな話は当然していないと思うんです。

その辺は順番を間違えないように、しっかりとやっていってもらえればと思います。これは要望です。

○外山委員 宮崎県では家に車が2、3台あり、車がなければ生活できない環境です。その中で、JRを含めて、県民に公共交通機関を使ってく

れと言っても、乗る必要がなければ使わないです。そこがこの問題の大前提です。

路線の維持も、まず検証を重ねて、宮崎交通に本当に自助努力、企業努力をしてもらって、合理化とか、まず自分たちで利益の出る体制をつくるところを求めて一生懸命やってくださいというところから始まるわけです。その中で、路線によって別事業者に託せるところは、そういう環境をつくって、いずれ託していてもいいと思うんです。

そういう中で、いろんなことの方向性を決めるときに、協議会と宮崎交通のどちらに主導権というか、どこまで協議会の決定に強制力——強制じゃないけれども——があるのかとか。今回みたいに宮崎交通がやりますからと言ってきたときに、協議会は受け入れることも大事なんだけど、今後長いスパンで見たときに、事業者と協議会のどちらがどういう形でもって方向性を決めていくのか、その体制を考えとかなないと、ただ協議会で議論するだけはいけないと思うんです。

しかし、残念ながら協議会に強制力はないので——あくまでも協議会はいろんなことを諮るところですから——そこ辺のことを考えとかなないと、こういうふうに協議したが、宮崎交通の努力を認めて、やっぱりこうやってまた元へ戻るみたいなことでは、いつまでたっても前に進まないと思うんですけれども、その辺はどんな感じですか。

○佐野総合交通課長 今、御意見いただきましたとおり、西都一佐土原高校線が他事業者に転換になったときに、宮崎交通が、他事業者に転換されるのであれば朝夕だけは自社で走らせるという御発言があったところもあって、多分、そういう御意見を頂戴したんだろうとってい

るところでございます。

4月以降、宮崎交通とも十分いろいろと協議を行う中で、私どもとしては、バス対策会議なり協議会の中で決定したことは、今後については当然、宮崎交通も尊重していただけるものと考えております。

○松浦総合政策部長 まず、今回御報告している内容が、これまでの方針と随分変わるものではないということは申し上げたいと思っております。

あくまで持続可能な形をどうつくっていくのか、3月の時点では、今の幹線系統について、基本的には他事業者か市町村によるコミュニティバス運営の2つで考えていこうとしていたところがございます。それは、宮崎交通の考え方の赤字補填を全部やってくれというところがずっと取れなかったものですから、持続可能かを市町村に問うてみても、なかなか難しいというお話があったので、それであれば、切り替えていくことをまず考えるべきだということでありました。

ただし、それでも、請け負える事業者がいなことが考えられますので、最終的に宮崎交通になる場合もあるだろうということは考えられるわけでありまして、3月の時点では、基本的には切り替えていくことが最初の選択肢にならざるを得ないという考え方で進めてきたということでありまして。

その後、宮崎交通でも一定程度の改善努力なり利用促進なり、そういったことも含めてやっていきたいということがありまして、最終的に市町村も含めて納得できるお話になるのであれば、その選択肢の一つとして考えていくこともあるのではないかとということを前回の協議会の中で合意したということでありまして。

基本的なところとしては、やはり持続可能な形をどうつくっていけるのかということにありますので、宮崎交通ありきではありませんよということ、私も会議の中でしっかりお話ししたところでもあります。ただ、その方針の中で、宮崎交通の努力がどういった形で出てくるのかはこれからのお話でありますから、そこはしっかりと議論してまいりたいと思っております。

○外山委員 部長がおっしゃるとおりですから、くれぐれも方向性がぶれないようにお願いします。

○星原委員 まず1点、運行系統名が変わったということは、地域が多少動くと思うんですが、動くことで、今まで利用していた人たちの中で影響を受ける人がどれぐらいいるかはちゃんと把握されてるんですか。

○佐野総合交通課長 今回、路線の統廃合をするところの具体的な数字については持ち合わせてはいないんですけれども、宮崎交通の利用実態を市町村も身近で見ているらっしゃって、影響が少ないだろうというところはきちっと判断した上で、こういう見直しをさせていただいております。

○星原委員 通常、いろんなことが変更になるときは、事前にその地域の人に対して、利用してもらっていましたけれども、今回からこういうことになりますという説明会があります。

本数が書いていないので1日どれぐらい動いているのか、朝・夕だけなのか、朝・昼・夜とか夕方とかで計何本ぐらい運行されているのか。

要するに、利用者の数で赤字になるのであれば、月に何人がバスを利用すれば赤字ならないとか、逆に言えば、地域としては守っていくためにそれだけの利用者がいないといけないことになるわけです。そうすると、この系統の場合

は月に何人が利用しなくてはいけないといった、赤字の部分の分岐点は何人になるのか。利用者がいないから、赤字だから廃止路線になっていくんですよと、そういうのも市町村なんかにも話をして。

ですから、地域の人が、利用する側の弱者を守るためだったら、その弱者の人たちが利用するためにはどれぐらいの方がいないと厳しいんだとか、市町村と地域の人たちとの話の中でもそういうことができたり、あるいは1日3本動いてた本数を2本にすれば、時間は開くけれども維持できないかとか、そういう話をしながら系統が変わることになったんですか。

○佐野総合交通課長 基本的には、路線を変更するときは、それぞれの市町村及び宮崎交通で地元自治会への説明会などを行って、見直しさせていただいているところがございます。あと、今言われましたように、その中で、基本的に幹線系統自体は赤字の路線なんだけれども、どうしても必要な広域路線だということをお前提として、国の補助、県の補助もさせていただきながら路線を守っている状況でございます。

今、御意見をいただいたとおり、やはり乗ってないから赤字額が大きいのであって、その赤字額を削減するため、地域の皆様を含めて、ある程度は利用促進の御理解をいただきながら市町村ともども力を入れて、いろいろと今後、また工夫しながら取り組んでいかないとはいけないと考えているところでございます。

○星原委員 今利用してる人たちは、年代が70歳以上が大半なのか、60歳以上なのか。50代、40代、子供とか若い人たちも利用しているのか。そういうことによっても今後変わってくると思うんです。

それともう一点が、結局、高齢者になってく

ると免許証の返納が出てきて、自分で運転できなくなります。そういう人たちがこれからどれぐらいいて、そういう人たちに利用してもらうように考えていくとか、市町村によっても違うんでしょうけれども、免許証を返納すれば割引券などを発券するとか、いろんな組合せがあると思うんです。

そういうことをやって、どこまで持続できるか、あるいはどういう形が一番いいのかを議会やら県とかそういう人たちではなくて、実際に利用する人たちがどういう形にしてほしいとか、こういう形だったら利用しやすいとか、時間的なものとか。平日だけなのか、土日はもう運行しなくていいとか、夜間はしなくていいとか、いろんなやり方があると思うんです。

だから、どういう時間帯にどういう形だったら利用者が利用しやすい、料金的にもどうだとか、利用者をどうやって増やしていくかということも一方で検討していかないと、赤字だからという話だけでこういう問題は解決するのかなと思うんです。

逆の立場で、利用者がいるのかいないのか、あるいは利用する人はどうやったら利用しやすいのかということまでひっくり返って検討していったらどうかなと思うんですが、そういうことはなされてきたんですか。

○佐野総合交通課長 委員からお話いただいたように、それぞれの路線ごとの利用者の状況、また今後については免許返納者の対応だったり高齢者の対応といったところについて、これまでもある程度は利用実態を勘案しながら路線の見直し等は行ってきたところではあるんですけども、今後はより深く、市町村の皆様とそういったところ、あと将来の予想等々も含めて、路線ごとにどういう形が将来像として一番いい

のかというところを、今後、この計画の策定に向けて慎重に丁寧に協議していきたいと思っております。

○星原委員 要するに、宮崎交通以外のほかのバス事業者のところに持っていても、利用者がいなければ、そこもやらないわけですよ。だから、月なら月平均で利用者がこれぐらいという数字を押さえていかないと。

乗り手が全然いなければ、幾ら募集しても、宮崎交通以外の一般のバス会社でも多分飛びつかないというか、そういうところに入っていないと思うんです。ですから、その路線の中で利用者がどれぐらいいるのかを把握していかないといけないんじゃないかな。

あるいは、利用してもらうためにはどういうことをしたらいいのかを真剣に考えていかないと、宮崎交通以外のところに幾ら呼びかけても、利用者がいなければ手を挙げるところはいないわけです。

市町村等に調べてもらうのなら、集落なら集落ごとにどういう形で利用するか、しないかとかというアンケートでも取って、どういう形になっていったらいいのかを把握しないと。赤字という問題だけが前に来て云々しているけれども、赤字にならないで運行するには——どこがやるでも赤字のところへ飛び込んでくるところはないわけですから——そういうことをやっばり捉えていただきたいなと思います。

それと3に、前年度比4系統が減になったと書いてありますが、その減になるところはどういう対応を考えられているのか、その辺が分かれば教えていただきたい。

○佐野総合交通課長 ある程度の利用人員等々につきましては把握しているところですが、今後につきましては、委員のおっしゃると

おり、市町村とともに、利用実態をより細かく把握しながら、慎重に議論を進めていきたいと思っております。

それと、今回、資料の3で4系統減ったというところで、その4系統につきましては、表の中に記載してはいますが、宮交シティから綾方面に3系統で運行していたものをこの10月から1系統で運行させていただくために2系統が減ったというところで、実質的には少し便数が減るところでございますが、そういった形で基本的には利用者の皆様に影響はあまりないだろうと思っております。

それと、綾から酒泉の杜まで行ってる路線があるんですけども、市町村からも宮崎交通からもほとんど利用がないというお話でしたので、とりあえず綾までにして、綾の終点から酒泉の杜までの利用者については、基本的に町がコミュニティバスで対応するというところで、それぞれの路線ごとにあまり影響が出ない形で対応することにしていただいております。

○日高副委員長 現在の宮崎交通と同じぐらいの事業を請け負うことができる事業者は県内にはどれくらいいるんですか。

○佐野総合交通課長 これだけのバス路線を一手にやれる事業者といえば、本県の場合は宮崎交通のみになります。

ただ、各地域において、小規模なバス事業者もそれぞれ複数社になって今でもコミュニティバスなどを運行していただいておりますので、全く路線バスの運行ができないかということ、そうではございません。

○日高副委員長 事業を継続する場合に、今後は県外の大手の業者とかが県内の事業に参加することは考えておられるのか、それとも、県内優先ということで考えておられるのでしょうか。

○佐野総合交通課長 今後の協議を進めていく中で転換が必要であれば、基本的にはなるべく県内の事業者で頑張っていただけところが望ましいのではないかと思っておりますけれども、今後の展開次第でどうなっていくかは分かりません。県外資本というところを含めて、あらゆる選択肢を排除するものではありませんけれども、今の時点では何ともお答えのしようがないところでございます。

○日高副委員長 県外の大きな企業で狙っているようなところももしかしたらあるかもしれないです。

平成20年ぐらいだったと思うんですが、私は小学校の統廃合の担当をしております、5台のスクールバスを町で運行することになりました。そのときに、熊本県の業者から、どうしても入札に参加させてくれという要望がありました。宮崎交通と比べると、金額が3分の2ぐらいで、大分、差があるということがありました。ここでそういうことを言うてはなんですけれども、20年ちょっとぐらい前の話ですから。

結局、宮崎交通としては、これまで地域に一生懸命貢献してきてるんだと、やっぱり宮崎県の地場産業の育成ということは当然考えてくれという話もありましたし、それは当然かなと思います。そういう状況もありましたんで、また今度、運転手のOBとかがいっぱいおられますので、そういう方の地域雇用を宮崎交通はちゃんと続けていくんだという話もあったりしたものですから、やっぱり国富町としても、これまでの経緯を考えると、県外資本は確かに安かったけれども、やっぱり地元優先ということを考えて宮崎交通にお願いしたところもあります。

ただ、今日の資料の1ページを見ると、2の宮崎交通の考えの最後に「固執しない」とか「見

直す」とか、(2)西都一佐土原高校線についての最後のほうには「最終的に他事業者による運行等の結論に至った場合は、事業年度の途中であっても転換することを検討する」という書き方がされています。これはもう私のイメージですけれども、結構強いイメージでこの資料を書かれているなど。これまでも新聞でいろいろ出ました。宮崎交通のOBには、県と宮崎交通はけんかしているのかと受け取っておられる方もいます。

今回のこういう資料にもあるように、県が営業問題を宮崎交通に突きつけて、結局、宮崎交通はこれまでできなかった営業努力も自分のところはやろうと。けれども、やっぱりある程度、県に譲歩してるようなところも結構あるのかなというところはあります。

ですから、やっぱりこれまでの長い宮崎交通の歴史からすると、もう少し、何かうまく穏便に協議して行ってほしいなと考えています。今回、法定協議会に突入するということですから、その辺もうまく回ってくるんじゃないかと思えますけれども。

最後に、部長に今後の宮崎交通に対する県の立ち位置は、今、どの辺がどうなってるのか、その概要的なイメージだけでも教えてもらえますか。

○松浦総合政策部長 細かなことを言うとちょっと支障が出てくるところがありますので、ざっくり申し上げますと、今の雰囲気はどういう感じになっているかということなんですけれども、昨年度の中では、そんなつもりはありませんが、僕らも多少かたくなだったところがあったのかも分かりません。ただ、行政から問いかけるお話に対して、宮崎交通の反応はなかなか厳しく、聞いてもらえない状況がかなりあった

ように思っております。

3月以降のいろんな話合いの中で、お互いの事情を腹を割ってしっかり話しながら、一番大事なのは県民の足をどう守れるか。宮崎交通からすると、その中で事業をどう継続できるかということになると思うんですけれども、そういったところが大事なんだということをまず頭に置いて、その上で一緒に考えていきたいという感じになってきたのかなと。ある程度、具体的な話ができるような関係にはなってきたと思っております。

ですので、これからが形をつくっていく上での重要なタイミングになってくるだろうと思っておりますので、そういう関係がやっとできてきた状況でありますから、そこは、ある意味、交渉ということではなくて、お互いにどういうふうにもっていったらいい形になるんだろうか、県民にとっていい形になるんだろうかということを中心に検討していくという形でもっていききたいと、宮崎交通も多分思っておられると思います。

○日高副委員長 ありがとうございます。頑張ってください。

○星原委員 常任委員会資料の5～6ページの国スポ・障スポの施設ですけれども、今、順調に進んでいるようなんですが、私はやっぱり施設の利用の仕方でも何でも、交通の便でもそうなんですが、障がい者の方々に配慮した施設づくりをやっておくべきじゃないかなと思います。

というのは、いい施設ができていても、この国体が終わった後に使いづらかったり、体育館でもプールでも陸上競技場でも、宮崎県で障がい者の人たちは毎年いろんな大会を開いていい、あるいは開きたい、そういう施設づくりをしておくべきじゃないかなと思っております。

これからは、やっぱり障がい者の人たちが利

用しやすい、そういう施設にしておくことが——国体は毎年行われており、それぞれの都道府県で新しい施設を造っているわけですから、そういう中でも、宮崎県の施設はそういう方々が利用しやすいように造っておくことで、終わった後にずっといろんな形で利用していけるんじゃないかなと思っております。

多分、今の工事でそういうことも配慮しながら造られているとは思いますが。今、できているほかの競技場なんかも見ていただいて、やっぱりそういう中で障がい者に一番喜ばれるようなあるいは使いやすい施設に造り上げておいたほうが、後々いいんじゃないかなと思うんですが、その辺のことも検討しながら造られているのでしょうか。

○塩田国スポ・障スポ準備課長 国スポにつきましては、国スポが終了した後に障害者スポーツ大会も本県で開催される予定になっております。そういったことも含めまして、本日説明いたしました主要3施設につきましては、設計段階から、障がい者団体の方々と意見交換を行いながら、多目的トイレですとかスロープだったりですとか、そういった視点での整備は進めております。

また、市町村で行われる競技につきましても、障スポが行われる施設整備は基本的には市町村が整備を行っていくわけでありまして、大変大事な視点でありますので、障がい者に配慮した形の施設整備についてしっかりと進めていきたいと考えております。

○有岡委員 スポーツ施設の関係で、一般質問でも少し質問させていただきましたが、県の3施設につきましては、順調に進んでいるということで理解いたしました。

また、実際に市町村や町村会あたりの要望を

聞きますと、施設はあるけれども観覧席がないとか、照明の問題とか、いろいろな課題を持っていきまして、それに対する財政的な支援はどうだろうかという声があったのは確かなんです。

そういった意味で、令和6年の総合視察の段階を一つの目安に、どういう整備をしていったらいいのかということ把握していくべきだと思っているんです。そういった市町村の施設の整備についての進行はいかななものか、お尋ねしたいと思います。

○塩田国スポ・障スポ準備課長 市町村施設の整備につきましても、施設として適当かどうかという部分につきまして、中央競技団体の正規視察を受けております。その中で、例えば照明が暗いですとか、空調関係だったりですとか、そういった指摘を受けた部分につきましては、県も一部支援しながら整備を進めていただくという部分もありますし、大会運営上、危険な箇所がある部分についても、県として支援を行いながら、現在整備を進めております。

○有岡委員 ぜひ、そういった市町村の実態に合った対応をしていただけると、各競技団体等も安心して開催できると思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

もう一点、宮崎県の財政ということで、国スポ関係の基金で40億円という金額の有価証券が入っていませんでしたので訂正が届きまして、僕は有価証券の場合は証券の損益とかいろんな課題があると思ひていたんですが、これは財政の問題ですけれども、担当課としては有価証券等の話は事前に打合せされているのか、参考に教えていただきたいと思ひます。

今回そういったことが十分できなかつたことによつて、訂正する事態が起きたのかなと感じたもんですから。そういった財政的な話は難し

いでしょうか。

○塩田国スポ・障スポ準備課長 今、委員がおつしやいました点につきまして、当課は特段相談を受けておりません。

○有岡委員 分かりました。

○日高委員長 ほかに質疑はございせんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、以上をもつて総合政策部を終了いたします。執行部の皆さん、お疲れさまでした。

休憩いたします。

午前11時6分休憩

午前11時8分再開

○日高委員長 委員会を再開いたします。

次に、県外調査につきましては、10月16日日曜から19日水曜に実施を予定しておりますが、改めて皆さんから御意見を伺いたいと思ひます。

暫時休憩いたします。

午前11時8分休憩

午前11時11分再開

○日高委員長 委員会を再開いたします。

それでは、県外調査の日程、調査先等については、ただいまの御意見を参考にしながら、正副委員長に御一任いただくことで御異議ございせんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、そのようにいたします。

最後に、その他で何かありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○日高委員長 それでは、以上をもつて委員会を閉会いたします。お疲れさまでした。

午前11時11分閉会

署 名

総務政策常任委員会委員長 日 高 博 之