

◆新実祥悟議員 議長の許可をいただきましたので、一般質問を通告の順にさせていただきます。

今日は朝から蒲郡市議会の3つの会派の代表が質問をされました。一番初めに自由民主党蒲郡市議団の団長である竹内滋泰議員です。この質問の中で競艇場の現在の自己資本比率が80%以上であるということが明らかになりました。上場企業であるなら、80%以上というのは株主から、「少し資本比率が高過ぎるぞ」と言われるような数字であります。株主の皆さんは何と言うかということ、「もっと株主還元すべき」だと。ところが、蒲郡市のボートレースは上場企業ではありません。株主というのは蒲郡の市民であります。その市民の声を代弁して、市議会で還元すべきは還元すべきだと、そういうお話になるわけです。

その次に質問されました自由クラブの代表の稲吉郭哲議員、市民病院のことをお話しされました。将来に向けて市民病院のドクター、看護師、この確保をいかにしていくかと。今直近の話では確かに充足しているということであります。しかし、将来的にこれがずっと続くかどうかです。これはやはり分からないというところで、いかに続けていくか。その投資をすべきではないか。そういうお話だというように私は思いました。

せんだって、ある町で選挙がありました。大変そこでも公立の病院が苦しい状況にあると。数年前若干よかったときに、国、県からの交付金をどう使ったかということ、今は大丈夫だからということで貯金してしまったと。そういうような報道がありました。本来であったら、あのときにドクターやナースの安定的確保に向けて、投資すべきところは投資する。そういう使い方をすべきではなかったのかという報道でした。「ああ、なるほどな」と思ったわけです。やるべきときにやらなければ、今になって「ああ、あのときしまったな」ということが来てしまうと。そういった1つの事例なのかなというように思いました。

また、3人目の市政クラブの会長である鎌田篤司議員、お二人のお話をしっかりと裏打ちするように、「そうだ、しっかりやれよ」と、そういう質問だったというように思っております。

では、私の質問はというと、この3人のお話に乗じて、「そうだね、ではこちらもお願いします」というようなお話なのですね。この3人のお話が、なぜこういうように連動して、同じような方向を向いているかということ、会派は違いますが、ふだんから情報交換をして、市政のサービスについての方針、方向性というのを一致させているからだというように思っております。元をただせば1つの会派だったわけですし、違うところなどほとんどないというように思っています。違うと言えば、この春にあった人事ぐらいなもので、

そのほかは大体同じだというように思っています。そのような前段を察していただきながら、質問に移らせていただきます。

大きい1番、巡回バスなどの公共交通拡大についてです。

まず、市内の公共交通について、鉄道はJR東海道本線と名鉄西尾・蒲郡線があり、民間路線バスについては、蒲郡駅を中心に東西方向と市民病院を結ぶ路線が名鉄バス株式会社により運行されています。また、公共交通空白地域の解消として、地域協議組織が構築したコミュニティバスが5路線運行されているところです。

そこで、鉄道やコミュニティバスなどが運行されていない公共交通空白地域の定義、公共交通のカバー状況についてお尋ねいたします。

◎飯島伸幸市民生活部長 公共交通空白地域について、鉄道、民間路線バス及びコミュニティバス等の公共交通サービスが提供されていない地域を指します。本市においては、鉄道駅から1キロ、民間路線バス及びコミュニティバスの停留所から300メートルの圏域外を公共交通空白地域としています。

カバー状況については、5地区でのコミュニティバスの導入により、公共交通が提供されている人口のカバー率は、現在89.7%となっております。

以上です。

◆新実祥悟議員 次に、公共交通空白区域の人口割合というのが1割ほど残っているということですので、それでは、公共交通の空白地域に該当する地域がどこに存在するのか伺います。

◎飯島伸幸市民生活部長 平野部を走るJR東海道本線、名鉄西尾・蒲郡線を軸として、そこへ通じる交通機関として民間路線バスなどがあり、山間部等一部地域には公共交通空白地域が広がっていたため、その解消のためコミュニティバスの導入を行ってきました。

その結果、蒲郡市地域公共交通計画における公共交通空白地域には、現在ある程度居住者がいる地域として、北部地区や塩津地区の北部などが該当し、まだ近くに鉄道駅やバスの停留所のない地域になります。

公共交通空白地域の解消のために、コミュニティバスの導入に向け、今後も地元説明会を継続して実施するとともに、地元ニーズの把握に努め、ニーズの変化に応える施策展開を行ってまいります。

以上です。

◆新実祥悟議員 第五次蒲郡市総合計画で、「子どもや高齢者らが安心して移動することのできる公共交通体系の確立」と、「地域で創り、守り、育てあげる持続性の高い公共交通体系の形成」が目指されて、公共交通施策の事業推進が位置づけられています。公共交

通空白地域の解消など、地域公共交通の現状分析による課題を解決するため、今後の方針や展開についてお尋ねいたします。

◎飯島伸幸市民生活部長 現在、公共交通が提供されている人口のカバー率は89.7%となっていますが、将来を見通すと、現状の公共交通ネットワークが維持できれば、人口カバー率の低下は進行しないと考えるので、鉄道、民間路線バス及びコミュニティバスを持続性のある公共交通とするために、「地域で創り、守り、育てあげる」ことを目指し、公共交通ネットワーク網の維持確保のための取組を進めてまいります。

また、公共交通空白地域の解消のために、新たなコミュニティバスの導入が求められるエリアがあれば、引き続き導入検討を進めつつ、ルートや停留所の見直し、乗り継ぎ環境の確保など、地元ニーズを踏まえたコミュニティバス網の維持拡充を目指したいと考えております。

以上です。

◆新実祥悟議員 趣旨や方針など、お尋ねいたしました。それで、この後、具体的にお尋ねしたいと思います。

(2)として、塩津地区のように空白地域と充足地域の混在する地区について、これをお尋ねしたいと思います。

現実、鹿島町、拾石町、竹谷町というところは、名鉄バスのバス停が7つあるのです。それから名鉄駅が三河鹿島駅と蒲郡競艇場前駅の2つあります。JRも三河塩津駅というのがあります。こういうことで、ある意味、町部では、公共交通といっても、バスはもう必要ないよというのが、おおむねの皆さんの考え方なのです。そういう中で、それを承知しながらお尋ねするわけなのですが、三河鹿島駅までは形原のコミュニティバスが乗り入れているというような現状があります。大変恵まれた地域だということに思っているのですが、塩津地区の北部で柏原町などですね。あるいは町名というか、松田地区ですとか、そういったところは公共交通の空白区域というのが広がっているように思っております。このように塩津は空白地区と、そうでない充足地区が混在しているわけです。ここを一体的に考えるというのはとても難しいというように思う中で、塩津地区に対する、こういったところに対する今後の対応についてはどのようにお考えかお尋ねいたします。

◎飯島伸幸市民生活部長 塩津地区の総代の皆様には、7月13日火曜日にコミュニティバスの説明会を開催させていただきました。総代の皆様と率直に意見交換をさせていただき、コミュニティバスの導入に向けて、公共交通空白地域とそうでない地域との間で温度差があることが分かりましたので、鉄道駅での乗り継ぎ環境を確保するため塩津地区を一体として考えつつ、塩津地区内で公共交通空白地域となっている地域については、総代区という単位に関わらず、コミュニティバスの導入を希望している地区常会や各団体単位

で、コミュニティバスの説明会を開催し、地区の合意形成を得て、社会インフラとして維持していくことができる公共交通の導入方法を、地域の皆様と一緒に考えてまいります。

以上です。

◆新実祥悟議員 これまでと少し方針を変えて、総代区として一緒になって全体で考えるのではなくて、その中の常会単位ですとか、そういったところで考えていきたいという御答弁で、ありがとうございます。

そういう中で、もう少しお尋ねしたいのが、公共交通の空白地域となっていない、松田もなっていないということなのですかね。それと鹿島町の岡地区ですとか、あるいは鹿島町の鶴ヶ浜団地の地区ですね。あそこが空白地域ではないのですが、非常に急坂で、高齢者、足の悪い方にとっては、とても不便な住居地域になっているわけです。実は、こういったところからバスを回してほしいという要望が度々ありまして、ここをどうするのかというようなことを、これまでいろいろ総代の皆さんともお話しさせていただいたのですが、全体的に考えることができなかったというようなことがありました。それでお尋ねするわけなのですが、こういったところについては、どのように対応いたしますか。

◎飯島伸幸市民生活部長 公共交通の利用環境について、鉄道駅や停留所からの物理的距離から見た公共交通空白地域とは別に、年齢等による属性面にも配慮する必要があると考えております。

現在、70歳以上の高齢者の皆様には、市単独事業として高齢者タクシー運賃助成事業を提供し、個人属性に配慮した移動サービスを実施しております。

その上で、コミュニティバスの導入を希望している地域については、公共交通空白地域か否かに関わらず、地区の合意形成ができるように公共交通の導入方法を、地域の皆様と一緒に考えてまいります。

◆新実祥悟議員 そうした地域に住んでいる方の声を拾っていただいて、一番いい方法というのを検討していただければというように思います。個人的には、鹿島の岡地区というのは、形原北小学校区なのです。そういうようにして考えると、形原のコミュニティバスを少し回していただく、5分間だけ使わせてもらうというやり方もあるのかなと思っておりますが、それは個人の意見です。いろいろなことを、また御検討いただきたいというように思います。

それでは、この件の質問の最後になりますけれども、塩津地区の今後については、コミュニティバスを導入するためには、どのような方法があるのかお尋ねいたします。

◎飯島伸幸市民生活部長 コミュニティバスの路線拡充が進み、現在、公共交通空白地域は各地に分散して残っています。塩津地区を例にしても地域の実情は様々です。地元ニー

ズの把握に努め、ニーズに応える展開として、これまでに導入してきた定時定路線型のコミュニティバスや隣接する地区で運行されているコミュニティバスを延伸する方法など、様々な形での対応を検討したいと考えていますが、持続性のある公共交通とするためには、地域住民との協働が必要不可欠であると考えていますので、より地域に適した公共交通の導入方法を、地域の皆様と一緒に考えてまいります。

以上です。

◆新実祥悟議員 ありがとうございます。塩津地区のコミュニティバスの件は、塩津の北部から、これまでも強い要請というのはなかったのです。なぜかというと、皆さん遠慮されているのです。どういう遠慮かということ、柏原町、竹谷町区というのは奥林のことなのですけれども、それから西迫の町、松田の町、全部合わせても500軒から600軒ぐらいしかない。1つの総代区ぐらいしかないわけなのです。その1つの総代区にバスを回しても十分にお客さんというのが見込めないということで遠慮されていたというように聞いているわけです。

先ほど、稲吉議員の御質問の中で、「いや、いや、それは違うよ」というお話だったのかなと思うのです。1回の乗車率が1.0から2以下、それでもしっかり走らせてくださっているということを伺いまして、十分、塩津地区の北部が手を挙げていただいて、回していただくというのもありではないかなというように思ったわけなのです。そういった中で、その地区の方にも今後話をする中で、「そんなに遠慮しなくてもいいから、ぜひ手を挙げてください」というようなこともお話ししながら進めていただければありがたいというように思います。この件については、以上にさせていただきます。ありがとうございます。

では、大きい2番、市内JR駅のエレベーター設置についてお尋ねいたします。

(1) エレベーター設置の状況を伺うわけですが、市内のJR駅というのは4駅あります。三河大塚、三河三谷、蒲郡、三河塩津というようにあるわけなのですが、駅のエレベーターの設置状況をお願いいたします。

◎宮瀬光博都市開発部長 市内の鉄道駅でございますが、平成20年にJR蒲郡駅及び名鉄蒲郡駅、平成31年にJR三河三谷駅にエレベーターが設置されています。

以上です。

◆新実祥悟議員 (2)として、未設置駅の設置状況についてお尋ねします。鉄道駅にエレベーターを設置するためには、乗降客数が何人になれば対象となるかお願いいたします。

◎宮瀬光博都市開発部長 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」というものがございまして、この法律に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づいて、1日の平均乗降者数が3,000人以上の鉄道駅は原則、エレベーター等の設置により段差の解消を行い、バリアフリー化を進めることが求められています。

また、これは最近位置づけられたのですが、1日の平均乗降者数が3,000人未満の駅においても2,000人以上の鉄道駅については、面的なバリアフリーを実現するための生活関連施設に位置づけられている場合において対象となる可能性がございます。

以上です。

◆新実祥悟議員 乗降客数2,000人以上、それから生活関連施設に位置づけられ、バリアフリーの基本構想を持つかどうかということだと思いますが、去年の11月に国土交通省から出された指針だというような理解をしております。そういう中で、せんだって三河三谷駅で行われたバリアフリー化の事業では、事業者とともに市も負担していたというように記憶しているのですが、負担割合について、どのようになっているかお尋ねいたします。

◎宮瀬光博都市開発部長 先ほど、御紹介いたしました「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づきまして、国と地方公共団体及び鉄道事業者は、駅のバリアフリー化事業に、それぞれが3分の1ずつ負担を行うということになっております。

以上です。

◆新実祥悟議員 それで、この三河三谷駅のバリアフリー化事業の主な内容と事業費の内訳というのをお願いします。

◎宮瀬光博都市開発部長 三河三谷駅のバリアフリー化事業の主な内容でございます。障害者対応型エレベーター2基の新設、多機能トイレの新設、点状ブロック及び列車接近表示機の整備でございます。事業費の内訳としまして、エレベーター新設に約1億5,500万円、多機能トイレで約2,800万円、点状ブロックや列車接近表示機などに係る整備費としまして約2,100万円でございます。

以上です。

◆新実祥悟議員 ここまでお尋ねしまして、私の思いをお話しさせていただきますが、三河塩津駅と三河大塚駅ですね。両者は2,000名以上の乗降客があるということで、去年の11月ですので、それはなかなか無理な話なのかもしれませんが、バリアフリーの基本構想というのを持っていれば、その中で対象駅として、今後バリアフリーについて市の負担だけでなく、国の負担もいただきながら設置をするという狙上にはのるのかなというように思っ

ているわけです。いかんせん、そういったものが間に合っていないということで、基本構想ですね。ではどうするのかというお話になってくるかと思っております。その話は、その話として、次の質問をさせていただきます。

(3) 三河塩津駅についてです。三河塩津駅の設置の経緯と駅舎の管理区分についてお尋ねいたします。お願いします。

◎宮瀬光博都市開発部長 三河塩津駅は地元要望によって、JR東海が昭和63年11月に新設開業いたしました。三河塩津駅は駅舎機能を上階に配置したものとなっており、跨線橋と駅舎を一体化したような構造となっています。管理区分としまして跨線橋構造部の架台部分は蒲郡市、JR線路上の建物部分である駅舎はJR東海、名鉄線路上の建物部分は蒲郡市がそれぞれ管理をしております。

以上です。

◆新実祥悟議員 地元要望といっても、塩津地区の要望ということではなくて、これは蒲郡市の要望なのですね、地元といっても。JRにしてみれば、地元というのは市なのです。

それで、建物の一部が市の管理ということですか。そこで、市の公共施設マネジメントにおいては、どういう位置づけになっているのか。また、今後、施設更新をどのように考えているのかお願いいたします。

◎宮瀬光博都市開発部長 三河塩津駅でございますが、蒲郡市公共施設マネジメント実施計画内では取り扱う施設と位置づけられておりません。駅の開業後約30年が経過していることから、今後は計画的な修繕を行っていくことが必要と考えております。

以上です。

◆新実祥悟議員 公共マネジメントに位置づけられていないというところで、どういう考えなのかなというところもあるわけです。そういう中で、新しい駅舎にするなら、駅舎にするときに一緒にバリアフリー化というのがあるのかなというように思ったのですが、位置づけが違うということで、少し考えを変えなければいけないというように今思ったわけです。そういう中で、エレベーター設置の考え方も変えつつですが、三河塩津駅にエレベーターを設置するための問題点というのは、どのようにお考えになっているかお願いいたします。

◎宮瀬光博都市開発部長 先ほども答弁いたしました。国の定める基本方針による駅のバリアフリー化の条件として、1日当たりの駅の平均乗降者数が3,000人以上とされてい

ますが、直近のデータでございますが、令和元年度の三河塩津駅の1日の平均乗降者数は2,824人ということであるため、これは条件に合致していないという状況でございます。

また、仮に三河塩津駅のバリアフリー化を進めるといったことがあったとしても、構造上の問題がございまして、橋上の駅舎に上り下りするためのエレベーターが2基、駅舎とホームに上り下りするためのエレベーターが2基の計4基のエレベーターが必要となります。名古屋方面に向かう下り線ホームの幅が狭いこと、下り線ホームがJR下り線路と名鉄線路に挟まれていることから、エレベーター設置のためのスペースを確保することができません。

以前にもエレベーター設置について検討された経緯がございますが、以上の点から設置が困難であると判断されたと聞いております。

◆新実祥悟議員 10年ほど前に一度検討されたというように聞いております。結局ホームが狭いということで、それは今も変わっていない。変わっていない中で設置は当時と同じで難しいねというお話だと思います。ただ、ホームに4基とも全てエレベーターを設置するという考えでいけば難しいという話になるかと思うのですが、実際には設置できないところは、JRの下りのホームにだけ設置できないのです。上りのほうは設置できるのです。それから駅舎に上るための南北のところも設置できますので、3か所は設置できるのです。どういう使い方があるのかなという、駅舎に上がります。上がったら上りのホームに一旦下ります。その上りのホームから蒲郡駅まで行って乗り換えるという手法ができると思うのです。それで名古屋方面に向かっていくというやり方があるのかなというように思うのです。下りに行く場合も。

何でそんなにこだわるかというと、塩津駅から目の見えない方ですとか、車椅子の方も実際にはいまして、「近くの駅で乗れたらいいよね」というようなお話もあります。以前、10年ほど前に駅前の広場を改修してもらったときに、当初、点字ブロックをつけ忘れてしまったのですね。ところが地区の方から、そういった方から点字ブロックをつけてほしいというお話があって、後から急遽つけたというような事例もあるわけなのです。結局、要望があるということは、あそこを使っている方がいらっしゃるということなのです。そういったことを考えると、いきなり完璧に4基つけるではなくて、まず3基つけて、将来的にホームが狭くても何らかのバリアフリーに資するような、そうした機械ができる可能性もあるので、そのときに改めて4基目をつけるというような考え方もありではないかなと思っているわけなのです。

それで、3基設置するだけでもいいではないかという質問なのですけれども、少しでも駅が利用しやすくなるということで思っているのですが、市の考えはいかがかお尋ねいたします。

◎宮瀬光博都市開発部長 先ほども答弁いたしました、エレベーター4基ないと、駅のバリアフリー化はなかなか難しいものだというように考えております。

しかし、エレベーターの設置ということで、例えば、御紹介のあったように地元から御要望があるという話であるならば、まずは、鉄道事業者であるJR東海にその旨をお伝えすることから始めて、エレベーター設置の可能性を確認してみたいと思っています。

以上です。

◆新実祥悟議員 全く否定されなかったの、よかったなというように思っていますけれども。

少し、いきさつだけお話しさせていただきます。名鉄の蒲郡競艇場前駅というのは、昭和43年10月に隣の拾石駅と塩津駅というのがあって、それを一体化して蒲郡競艇場前駅というようになりまして供用開始されました。それからJRの三河塩津駅というのは、昭和63年の11月に供用開始されました。この表向きの理由は分かりませんが、どちらも競艇場への来客増を見込んで市の要望で設置されたものなのです。

少し話を変えますけれども、ボートレース蒲郡の上部団体というのは、簡単に言うと日本財団なのです。この日本財団というのは、せんだってパラリンピックが5日に終了しましたが、市長も御存じだと思いますけれども、日本財団のビルの中にパラリンピックのサポートセンターを設置して、29の競技のオフィスを提供することをしてきました。その方々の練習施設としてアリーナも造って、そこを使っていたというようにされております。この支援というのは今後も続けますよ、継続しますよということもおっしゃっております。このように日本財団は全ての社会的弱者に対して支援を惜しまない財団、組織なのです。ところがボートレース蒲郡のために造った直近の駅がバリアフリーになっていないというのは、はっきり言って悲しい話だなというように思うのです。上部団体の財団がパラリンピックに一生懸命に力を注いでいる中で、少し悲しい話だなというように思うのです。

それで、市の単独でも駅のバリアフリー化を目指すべきではないかなというように思うわけなのです。もちろん、中央から見れば、蒲郡市の競艇場の直近の駅というのは三河塩津駅だけではなくて、三河大塚駅も含むわけですが、両方とも一緒になって市の単独財源というので設置するというのもあるのかなと思うわけです。先ほど、御案内したように、竹内議員からも、社会貢献という観点で、ここは考えてみてはいかがでしょうか。競艇場の、ボートレース蒲郡という事業の社会貢献という観点で考えていただくこともできるのではないかなというように思っているわけですが、この件に関して市長の御所見をいただきたいと思います。お願いします。

◎鈴木寿明市長 ただいま新実議員が経緯とか、いろいろいきさつも含めてお話をいただきました。バリアフリー化、三河塩津駅及び三河大塚駅についても、バリアフリー化と

いう意義については、私も本当に理解をするところでございます。しかしながら、当面といたしましては、先ほどの都市開発部長が申し上げたとおり、駅エレベーターの設置の可能性につきましては、まずは事業者であるJR東海とお話することから始めるべきであると考えております。様々な点から駅のバリアフリー化を確認してまいりたいと思っております。

以上です。

◆新実祥悟議員 ありがとうございます。今回、この件を取り上げさせていただいて、まずは入り口かなというように思っています。いきなり、すぐつけますよという話もおかしな話だなと思っています。もちろん、必要ならバリアフリーの基本構想をつくっていただくとか、そういったこともあるのかなというように思いますが、全体的に考えていただいて、どのような手法がいいのか、どういうことならできるのかということを、これまで市民サービスとして、やってこられなかった部分という案件というのがいっぱいあると思ひまして、ここのエレベーター設置も同じなのです。やりたいけどできなかった。今はやれるチャンスだというように思っているのです。先ほど自己資本比率80%、競艇場、競艇場と言ひ過ぎかもしれませんが、やれるときにやらなかったら、将来そのままやれずにずっと行ってしまつて、結果として市として「あのときやっておけばよかったね」とか、衰退してしまう可能性もありますので、ここもひとつそういった俎上にのせていただいて、考えていただきたいなというように思ひまして、今回取り上げさせていただきました。今後楽しみにしておりますのでよろしくお願いいたひします。どうもありがとうございます。