

総務委員会会議記録

総務委員長 工藤 大輔

1 日時

平成 21 年 1 月 20 日（火曜日）

午前 10 時 3 分開会、午後 0 時 34 分散会

2 場所

第 1 委員会室

3 出席委員

工藤大輔委員長、郷右近浩副委員長、佐々木一榮委員、中平均委員、千葉伝委員、小野寺研一委員、高橋比奈子委員、吉田洋治委員、久保孝喜委員

4 欠席委員

なし

5 事務局職員

菊池担当書記、二宮担当書記、伊藤併任書記、佐々木併任書記、松川併任書記

6 説明のために出席した者

藤尾地域振興部長、千田地域振興部副部長兼地域企画室長、菅原地域振興部交通政策参事、平野地域企画室交通担当課長

7 一般傍聴者

なし

8 会議に付した事件

(1) 請願陳情の審査

受理番号第 49 号 地域公共交通維持継続に向けた請願

受理番号第 56 号 家族従業者の人権保障のため所得税法第 56 条の廃止を求め請願

(2) 継続調査（警察本部関係）

「県警察における若手警察官の育成状況等について」（現地調査）

9 議事の内容

○工藤大輔委員長 おはようございます。ただいまから総務委員会を開会いたします。

これより本日の会議を開きます。本日は、お手元に配付いたしております日程により会議を行います。

初めに、請願陳情の審査を行います。受理番号第 49 号地域公共交通維持継続に向けた請願を議題といたします。

その後、当局から何か説明はございませんか。

○平野交通担当課長 前回は口頭で意見を述べさせていただいたところでありましてけれど

も、今回は要約したものでございますが、文章にいたしましたので、これによりまして簡単に申し述べさせていただきますと思います。

まず1点目、基本的な考え方、県の方針ということでございますけれども、公共交通に対する認識でございます。地域社会の重要な基盤であるとともに、地球温暖化対策に向けた二酸化炭素排出量の抑制の観点からも重要なものであると、これはいわて希望創造プランに明記したところでございます。加えまして、今後、高齢社会の進展に伴いまして急増する自動車を運転できない交通弱者への対応、または免許返納者、さらには地球規模で急速に進行しております温暖化への対応等の観点から、公共交通の役割や重要性はますます高まってくるものというふうに認識しております。

今後の課題でございますが、しかしながら同時にモータリゼーションが進展しております。人口減少、少子化、過疎化などが進行しておりますして、公共交通の利用者が減少をし続けております。これに対しまして、財政支援のみによる地域公共交通の維持確保は、もはや将来にわたる持続可能な公共交通の確保という観点からすれば困難であるというふうに認識しております。

具体的な対応でございますが、1点目はバス路線の維持に対する財政支援でございます。広域的かつ基幹幹線的な路線で、なおかつ一定の利用者があるものにつきましては、バス路線維持に直接的な財政支援を行ってまいるという考えでございます。これに対しましては、国、県の協調補助、それからもう一つ、市町村総合補助金による支援がございます。

この中身につきましては、下の表でございます。(1)の国庫補助でありますけれども、平成20年度の予算額で1億8,500万円余確保してございますから、国と県で2分の1ずつ補助をしようというものであります。

(2)に県単補助ということがございますが、その上段、市町村総合補助金によるバス路線維持のための事業ということであります。2,700万円ほどの予算額を確保しておりますが、これにつきましては県と市町村がそれぞれ2分の1ずつで補助しようというものであります。この2本でバス路線維持に対する財政支援を行っているところであります。

それから、戻りまして、②のところの具体的な対応でございますけれども、地域の実情に応じた交通手段整備への財政支援ということでございます。これにつきましては、効率的バス等運行モデル事業というものがございます。これも下段の表を御覧いただきたいわけでありまして、(2)の県単補助の下のところでございますが、効率的バス等運行モデル事業ということで、平成20年度は1,600万円ほどの予算をとってございますが、これは従来の路線にはとらわれず、市町村が住民の意向を踏まえつつ、地域の交通資源、あるいは地域的な事情等を勘案しながら、効率的かつ効果的な交通体系を構築していく主体的な取り組みに対しまして支援をするというものでございます。デマンドバスやコミュニティバス等々の運行実験などに対して支援していくものであります。

戻りまして、具体的な対応の③でございますけれども、市町村に対しまして地域公共交通会議の設置というものを促してまいりたいと。これは、道路運送法に基づきます交通会議で

ございますが、行政のみならず、地域住民、あるいは交通事業者を交えまして、広くその地域の実情に合った公共交通のあり方というのを検討していただく場ということで活用していただきたいと思っております。

④でございますが、地域交通サポートセンターによる助言、支援というものを行っております。これは、私どもの地域企画室内に設置しているものでございますが、例えばさまざまな相談事例に対しまして、全県はもとより、全国の事例、あるいは専門家へのあっせん、紹介といったようなこともやっております。

⑤でありますけれども、公共交通利用推進施策の展開ということでございます。これにつきましては、岩手県では公共交通利用推進協議会という組織を内部に持っております。平成19年度に設置したものでございますけれども、官民の交通関係者が一堂に会しておりますけれども、その中で県の施策に対して御意見をいただくと同時に、具体的な利用促進施策というものも行っているところであります。例えば昨年におきましては、減クルマチャレンジウイークということで事業を実施したところであります。

具体的な対応について5点ほど挙げましたが、その中でも特に②の地域の実情に応じた交通手段整備への財政支援、それから⑤、公共交通利用推進施策の展開、この二つが今後ますます重要になってくるものというふうに考えてございます。

なお、下の表で財政支援のところ、特別交付税が1点ございます。国、県の補助金以外、特別地方交付税でございますけれども、市町村のバス事業の路線維持に要する経費の8割が特別地方交付税により支援されるものでございます。

次のページになりますけれども、以下は資料でございます。まず、3ということで、バス路線維持補助実績ということでございますが、国庫と県単、県単は総合補助金とに統合しておりますが、国庫につきましては国と合わせまして約3億7,000万円ほどの事業であれば補助をしております。県単につきましては、平成19年度以降は総合補助金という格好になっておりますけれども、ここの表にありますとおり、県で言えば2,700万円ほどの補助をしております。合計、平成20年度であれば、県支出額は2億1,200万円余というふうになっております。

4番目でございますが、効率的バス等運行モデル事業の補助実績ということで、平成19年度に創設いたしました総合補助金に伴いまして補助をした実績でございます。平成19年度は遠野市の1件のみでございましたが、平成20年度につきましては5件の補助ということで、今後ますます拡大するというふうに思っているところであります。

次のページでありますけれども、3ページ目でございますが、県内におけるデマンドバス等の運行状況ということでございまして、岩手県内では5団体ほど運行されておりますが、例えば雫石町のこれはあねっこバスでございますが、全国的にも注目されている事業でございます。16年4月に事業がスタートしていると。その後、平成17年には、奥州市前沢区でございますが、スタートしていると。そして、先ほど申し上げた平成19年11月には遠野市が総合補助金を活用してデマンドバスの運行を始めている。さらには、平成20年度に入

りまして北上市、さらには花巻市でデマンドバスの運行が開始されていると。さらに、昨年の12月11日でございますけれども、下の新聞記事でございますが、一戸町におきまして、県の総合補助金を活用してございますけれども、デマンドバスいちのへいくべ号というのがスタートしております。

4ページ目でございますが、これは新聞記事をそのまま掲載してございますが、昨年末に河北新報に掲載された福島交通に関する記事でございます。福島交通は、昨年会社更生法の適用を受けまして、現在経営再建の途上でございます。その中で、福島交通の再建が前途多難であると、市町村が自前の交通に転換しているということの記事でございます。

第1段落でございますけれども、前途は多難だということで、アンダーラインの部分でありますけれども、赤字路線を自治体などが補助金を出して維持してきたが、市町村が多額の赤字を垂れ流すバス会社を見捨て、デマンド型タクシーなど自前の公共交通に転換する例がふえているからだ。福交は補助金に頼り、工夫なく空気を運んできたとの批判も受けており、路線ごとに赤字を減らす努力が求められる。

第2段落でございますけれども、河北新報社が福島県内市町村の現状を調べた結果、4分の1の市町村が既に路線バスを全面廃止し、新交通システムに転換していることがわかった。

3段落目でありますけれども、本宮市は来年4月、福交への補助を打ち切り、市営バスとデマンド型タクシーなどを組み合わせた交通網に切りかえる。市は利用されない路線バスへの補助を続けるより、ニーズにこたえた公共交通を提供するほうが効率的だと説明する。

飛びまして7段落目でありますけれども、バス朝夕のみというタイトルがありますけれども、広域路線は維持しつつも、地元ではデマンド型タクシーを導入する例も多い。小高町では01年、買い物客を取り戻そうと、商工会が町の委託を受け、全国で初めてデマンド型タクシーの運行を始めた。同型タクシーは12市町村が運行し、金山町なども来春始める。

第9段落でありますけれども、交通体系の見直しを進める川俣町は路線バスは朝夕だけで事足りる。朝夕のみの運行ができないなら、福交の路線は廃止するしかないと話す。浅川町ではことし9月、約300万円の補助金を出している実態を知った住民の反対で、福交の路線が1本廃止された。

という具体的な中身でございますけれども、これは福島県の例ではありますけれども、安易に補助金でバス路線を維持するということは、自治体にとっては無駄な行為と、そして非効率であるということがこのケースでは浮き彫りにされていると。よって、自前交通への転換が進んでいるというものがあります。同時に、バス事業者にとりましても、路線維持に対する補助金を受けるということは、経営体力の向上、あるいは経営体質の改善にはつながっていないということを示したものであると思います。

○工藤大輔委員長 本請願に対し、質疑、意見はありませんか。

○久保孝喜委員 一つお聞きしたいのですが、請願陳情の要旨の中にも、前段の説明の中で、県行政として県民の暮らしに目を向けた政策として路線維持にかかわるこれまでの対応に

については評価をすると、こういう文言がございます。今の御説明にありましたように、路線維持という単に財政的支援だけではなくて、地域交通を守るためのさまざまな手立てに対して総合的に支援をしているということは非常によくわかったわけですが、請願で触れられている、いわゆる県単補助の今後の行方というところに実はこの請願の大きな不安というのが見え隠れするわけなので、路線維持にかかわっての総合補助金に対して、今後どういう将来的な方向性をお持ちなのかというところが実はこの請願の大きなポイントなのだろうというふうに思いますので、その点をもう少し御説明をお願いします。

○菅原交通政策参事 今後の県単補助、総合補助金の中の枠の扱いでございますが、平成22年度まではこの総合補助金の枠の中でやっていくことは、前回の委員会でも御説明申し上げました。それ以後につきましては、またその段階でいろいろ議論されることと思います。

最も大切だと思われまはすのは、県単補助があるからバス路線が維持されるというふうにお考えかと思はすけれども、実はバス運送につきまはすは、1台約50人が乗れるような大量輸送交通手段でございます。国の補助制度では15人から150人、運行回数3回以上ですから、1台5人以上で運行すれば国の制度、県単ですと1運行平均4人以上の乗客の方が乗っていれば対象ということで、実はそういった利用が低い状況でも今、支援しておるのですけれども、今後、先ほど説明申し上げたように、人口減少、それから利用者のお大半を占めます子供たち、学生の減少などにより、県単の制度を維持し続けたからといって足を守れるわけではないと。それよりも、今の段階からその後を目指して効率的なバス運行のシステム、仕組みを考えようという市町村の動きでございます。

○久保孝喜委員 平成22年以降については今の段階での議論にはなかなかなりにくい、こういうことなわけで、まさにその請願の意図も私は多分そこら辺にあるのかなという気がしているわけです。

そこで、最近の動きなどを見ますと、例えば例の県立病院の無床化の話にかかわって、患者さんの基幹病院に対する輸送を行うための手立てを補助金を出してでもやるのだと。だから安心して下さいみたいな話が新聞報道でも出されたりしていますが、これはまさに地域振興部の話とは違う話のように私は受けとめましたけれども、結果、今説明のあったようなこととは別枠で、例えば県立病院の患者輸送などの路線などということがまたぞろ別な補助金でやられるなどということは、今の流れの中ではあり得ることになってしまうのでしょうか。

○菅原交通政策参事 実は、県立病院の再編に伴う交通手段、足の確保につきましては、平成20年度から県立病院再編支援バス運行費補助という制度をつくりまして、これは具体的には平成19年4月に診療所化されました県立伊保内病院の所在地である九戸村から県立二戸病院への直行バスを運行するバス事業者に対しまして、地元の九戸村とともに運行の赤字額を補助する制度をつくりまして、実際に補助しております。九戸村から二戸病院に、バス路線としては二戸駅まであって、二戸駅からまた病院とあったのですけれども、それではやはり乗り換え等がございますので、直接行くバスを1日1往復でございますけれども運

行しております、実は当初、補助金額を相当額見込んでおりましたけれども、結構利用されております、運行経費が約 80 万円ほどで済むのですけれども、収入が 70 万円ほどありますので、県補助額としては 5 万 4,000 円と非常に低いのですけれども、そういったきめの細かい対応もしておりますので、仮に病院関係で、バス事業者がバスを運行するということが市町村と県とで補助するような場合には、そういった仕組みもございますので、個々にそういったものに対応できるかと思えます。

○久保孝喜委員　そこで、つまり、地域の全体の交通需要、病院にしろ、あるいは買い物にしろ、通学にしろ、そういう全体の交通需要をそれぞれの自治体が見極めてその地域の交通のあり方について考えていく、そのことを地域振興部としても支援はしていくのだと、こういうことをずっと言ってきたわけですが、新たな課題が起きるたびにそういう形で、例えば今回の患者輸送のような場合に、個別にそれはやっていくのだということになると、実は私の北上市なんかでも患者輸送バスを廃止したというのには、結局患者輸送バスにはなっているのだけれども、現実には病院でおりて他の用向きを行って、それでまたその病院発のバスに乗るとか、結局用途を限定、厳密にはやれないわけですよ。ならば、その患者輸送バスということではなくて、総合的な輸送体系なり全体の交通システムをつくろうということに切りかわってきたという経緯があるわけなのです。動きはまさにそういう方向で、地域全体の交通需要を考えたビジョンづくりで進めようとしているときに、一方では個別に補助もいたしましよというような話でやるというのは、いささか私はそこにそごが生まれるのではないかなという気がしてならないわけですが、その点はどうなのでしょう。

○菅原交通政策参事　委員御指摘のとおり、市町村では当該市町村の全体の中で交通需要がどれだけあって、どの地区であって、ではその中でどういったバス、交通手段を講じようかと、まさにおっしゃるとおりだと思います。先ほど御説明いたしました県立病院再編支援バス運行費補助と申しますのは、県立病院の再編という県政の大きな課題の中でそういった病院の再編が進められておりますけれども、本来であればそういったものはそういった施設を設置している方が考えるべきものだというふうに認識しておりますけれども、特に今回の場合にはそういった県政課題であること、それから運行形式がいわゆる一般のバス事業、路線バスを活用するということが、市町村からもそういう強い要望があることから、そこは全体的な交通体系を考えるという、その意味ではおっしゃるとおりだと思いますが、そういった需要があるので、それは個別にきめ細かい対応として、県政の課題に対する寄与、連携という意味で、この県立病院再編支援バス運行については県のほうで対応してきた経緯がございます。

○高橋比奈子委員　赤字に補てんをしていくということについても、さまざまな議論は新聞報道などからも見受けられることは事実として受けとめながら、かすかすで何とか自助努力でやるということは、余裕がなくなりますよね。高齢者、障がい者の方々から、皆様方とかバス会社にも、低床バスとか、それから車椅子で乗れるバスとか、そういうものの要望が届いていると思うのですよね。この今の赤字路線の中だと、そういう対応は難しいと私

は私なりに解釈しております。ですから、バスの赤字を行政が負担するというのには、実はそういうところの高齢者とか障がいを持った方々などにも視点を向けたところにもいけるという意味もあるのではないかと思うので、今の御説明の中にそういう視点が全く入っていないなということをお聞きしておりました。そういうことも含めて総体的な考え方が必要だと思うので、バス路線、赤字を補てんするということに対する考え方の中にそういう視点も含んでいただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○菅原交通政策参事 委員のほうから、高齢者、障がい者に対する低床バスの導入について、県のほうでもそういった視点で支援したらということでございますけれども、国の補助制度にバス運行対策費補助金というものがございます。この中には、一つは路線維持のための補助、それから車両購入補助とあります。この車両購入補助には、委員御指摘のような低床バスが該当いたしますけれども、これにつきましてはバス事業者の購入計画に合わせて、昨年度ですと2台の購入について助成しております。

私ども、今この請願等でいろいろお話ししておりますのは、いわゆる過疎交通の面でバスのこと。それとはまた別に盛岡市のような交通事情が整ったところでももちろん低床バスの需要があると思いますけれども、それについてはまた、それと分けて考えなくてはならないと思いますけれども、いずれバリアフリー化については、私どもの予算の範囲内で、バス事業者の購入計画に合わせて、その範囲内で支援をしている、これまでも支援実績がございますので、いわゆるバリアフリー化についても過疎交通対策とはまた別の視点で県としても対応しておりますので、御理解いただきたいと思います。

○高橋比奈子委員 それはそれで非常によくわかっている部分なのですが、請願の内容の中には、高齢化社会に向かい交通弱者が増加することによりということがやっぱり地域差、格差の拡大とか、交通弱者にとっての過疎地ということも入っているのですが、やはりここも含めての考え方でいってほしいなど。そっちはそっち、こっちはこっちと、先ほど久保委員のほうからもお話ありましたけれども、やはり使う方々の総体的な考え方の中でそういう視点も含めて、この中にはある意味では交通弱者、高齢者という方々の対応も含まれているというふうに思っておりますので、ぜひそういう視点でいつもいただきたいと、要望にさせていただきます。

○佐々木一榮委員 きょう、説明いただいた資料に関してですけれども、まず、あえて地域公共交通維持継続に係る県の取り組みについて、④として河北新報の福島交通の記事を取り上げられた理由というものをお聞かせいただきたいと思います。

わざわざ資料でこれを上げたということは、この請願にある1番の県方針、これがつまりこの方向だよと、ある意味、そのようにとらえていいのかということなのです。やっぱりバス事業者の経営が非常に厳しい実態だと思うのですね。盛岡も決して新しいバスが走っているとは思いませんが、県内のバスを見ますと、ほとんどナンバーは2ケタで黒煙を吐いて走っているようなバスいっぱいあるわけですね。それから、床にも穴があきそうなバスが何とか走っているような状況で、さっき言ったように地域交通を守っているような状況で、

これがいつまでも続くということではなくて、もうそろそろおそらく近いうちに限界にくるのではないかなと。高速バスとか長距離バスは別ですが、実際、ローカルのバスはほとんどが買い換えできなくて、新車なんか当然買えませんから、恐らく中央のほうの中古車を買ってきて、それをまた塗りかえて、それで使っているという現状ですから、事業者そのものが果たして今後どうなのかという部分を、当然補助をしている県側としては十分にきっちり今後の経営計画も含めて説明していかないとまずいのではないかなという懸念をしております。

どういう影響があるかわかりませんが、例えば八幡平リゾートの清算の話がありました。あれは多分県北バスが代表というか、社長になっているかと思いますが、あれだって原状復旧にすごいお金がかかるというようなことも言われておりますし、事業者の経営自体が大変厳しいのではないかなと。実際今高橋委員から、低床とか障がい者だとか高齢者云々、それはそのとおりなのですけれども、さっき言ったようにそれをやるお金もないのが現状ではないかなと私は認識してまして、そういった意味では、1番の県方針の部分、これが、話戻りますけれども、あえてきょうの資料にこのように最後福島交通の記事を載せられた理由は、そのように理解していいのかなと、確認の意味でお伺いしたいと思います。

○平野交通担当課長 今委員の御指摘のあった点でございますけれども、この新聞記事を載せるというのは、まさに岩手県のあしたを映す可能性があるということで取り上げさせていただきました。つまり公共交通といいますのは、路線バスのみによって成り立っているものではないということございまして、路線バスが従来からずっと続いている路線をずっと補助してきておりますけれども、利用者がどうしても減少し続けていると。それは、使い勝手の悪さにもあるし、あるいは工夫してこなかったという、そういったことにあると。もちろん一定の利用者があれば、私たちもずっと補助するということは当然なわけでありまして、ただ補助基準にさえ満たないような路線も多くなってきていると。となれば、公共交通といいますのは、今の路線バスを維持することではなくて、もっと乗りやすいようなシステムをつくって、それに対して支援していくと。それでもって公共交通を支えていくと、そういった発想の転換が欲しいということでこれを掲載させていただきました。

つまり住民がどういうバス、あるいはタクシーも含めてですけれども、交通システムを望んでいるのか、その需要に合致した効率的な、最も効果的なものはどうあるべきかというのを市町村が主体的になって考えていただくと、そういう場面が今迫られていると。それからあと、住民に対しまして、やはり自分たちの路線を守っていくという気持ちでもって乗っていただくこと、そういった利用促進の気持ちが今まさに求められていると。そういった方向に路線を転換していく必要があるというふうに思っています。

そうした中で、バス事業者でございますけれども、この問題は確かに非常に頭が痛い点でございます。経営体力をつけていただかなければならないというふうに思っておりますが、その中の一つの方策としましては、やはりバス会社自身が新しい、例えばデマンド、コミュニティバスの需要がこれから拡大していく面がありますので、むしろこういった

ところにノウハウを身につけていただいで参入していただくと。そういったことをしなければできないかなと考えております。以上でございます。

○佐々木一榮委員 きょうの記事の紹介は、補助まで出したものが結局赤字を垂れ流しているだとか、さまざま事業者に批判的な記事があるわけでもございまして、そういった方針という意味では、今平野課長から御説明いただいた部分を、地域地域のいろんな事例の部分はいいと思うのですが、事業者の部分をこれはやっぱりきちんとクリアしていくことが大事ではないのかなと。この記事でも、町民の方々からそういうことを知って批判の声が上がったり、さまざま出ているようでもありますから、自分たちで何とかしようという部分が出てきているので、これは恐らく本県でもあるというふうに理解していますので、そういった意味ではこの1番の県方針を明確にするということは、非常に大事だなというように思っておりますけれども、今の段階で県ではそういった、こういう請願来ている中で、県の方針というのははっきりと明確に出されているという認識でいらっしゃるのでしょうか。これについて御答弁いただきたいと思っております。

○菅原交通政策参事 請願の第1点でございますけれども、県の方針、県の考え方につきましては、御説明しましたように、いわて希望創造プランの中に地域社会の重要な基盤であり、その維持について県の考え方を示しております。

バス事業者の経営につきましては、委員御心配のとおり、私どももバス事業者の経営は大変だということは認識しております。今回の記事につきましては、交通機関について、これまでいわゆる利用者の視点に立った運行ではなく、補助金頼みだったという観点でございますけれども、私どもお話ししたかったのは、市町村で効率的なバス運行についていろんなものを考えて動いているということを知っていただきたかったということでございます。

ちょっと戻りまして、先ほどの県の考え方は、基本的にはそういうことでお示しておりますし、バス事業者に対しましては、この補助金額、例えば国庫補助でも1億8,500万円、これは県ベースですけれども、この倍のものがバス事業者の方に補助金としていってまいりますので、当然補助金で路線を支えるということはバス事業者にとっても、その運行について公的な支援を受けているということで、そういう意味ではバス事業者の経営に対して私どもも非常に興味を持っております。

○佐々木一榮委員 県全体の考え方、方針はわかるのですけれども、この請願が、どちらかというと事業者の方というより、事業者の関係している方々からの請願でありますので、恐らくここで言う県方針を明確にという部分と県負担については、事業者のかかわる、今菅原参事から御説明いただきましたけれども、大変気にしている部分をもっときっちり明確に方針として出してほしいという部分が入っているのかなというように思うのですけれども。その辺は方針としては、事業者との今後のかかわりとか県の方針についてはまだはっきり出せないということよろしいのですか。

○菅原交通政策参事 県の方針としましては、県民の足を守るということで、事業者の経営を維持するというふうな直接的なものではございません。ただ、事業者が路線バスを運行し

ておりますので、それを支援することは間接的に事業者に対して支援していることだというふうに理解しています。

バス路線については、当然補助対象路線以外もございますし、市町村単独で支援している路線もさまざまございますけれども、私どもは県民の足の確保という視点で方針をお示ししておりますけれども、いわゆる事業者保護の観点ということではなく、地方の足をとという観点でこの地域公共交通に対する県の考え方というのは、県民の足という視点から支援しています。

ただ、先ほどお話ししましたように、路線の維持もございますし、バス購入補助もバス事業者さんの購入計画に合わせながら、県の財政負担の可能な限りこれまでも支援しておりますので、そういう意味では事業者支援も間接的に行っているというふうに理解しております。

○郷右近浩委員 今回いただきましたこの資料の中に、4番としまして効率的バス等運行モデル事業の補助実績ということで実例も載っておりますけれども、このほかにさまざま今市町村の合併が進んだ結果、バス路線の見直しであったり、また地域のバスをどうしていこうという議論が活発に動いてきているというふうに認識しているわけなのですが、現実にかような補助を受けた市町村のほかに、県内ではどのぐらいの市町村がそうしたことを考えて、例えばコミュニティバスであったり、デマンドバスであったり、こうしたものを導入しよう、または路線自体を考えていこうというような動きがあるかということ把握しているか、お知らせいただきたいと思います。

○平野交通担当課長 県内のコミュニティバス等の運行の事例でございますけれども、市町村営でバスを運行していると、コミュニティバスの定義というのははっきりしないわけでありまして、自前で運行しているというのは明らかにコミュニティバスでございますけれども、そういった例は、例えば花巻市であればふくろう号ですとか、北上市は先ほど申し上げたコミュニティバスがございますし、それから遠野市がありますし、一関市、これはなのはなバスとかありますし、それから二戸市におきましても循環バスが走っておりますし、また奥州市ではもちろんこれが走っております。それから、雫石町のあねっこがございますし、また紫波町でもすこやか号、あるいは矢巾町でもさわやか号、それから金ケ崎町では田園バス、岩泉町ではふれあい龍泉洞号、それから川井村では村民バス、軽米町ではコミュニティバス、野田村でも村営バス、九戸村でも循環バス、一戸町でも先ほど申し上げた事例ということで、相当数の事例がございます。それから、ほとんどの団体でバス事業者に対する単独の補助というものもやっております。なお、効率的バス運行モデル事業は、平成19年度に創設したわけでありまして、来年度に向けてまたやりたいという事例がたくさんきておまして、ちょっと数は正確には把握しておりませんが、ふえているという状況でございます。

○郷右近浩委員 本当に今市町村では、今まで県単補助で準幹線的な道路で県2分の1と。ただし、市町村でそれぞれ2分の1を持たなければいけないという中で、やはりその部分

にどう財源を充てていくかということで、苦しい中で何とかバスを維持してきたと。ただ、それは市町村それぞれの事情により、1人しか乗っていなかった、2人しか乗っていなかった、本当にそのバス路線が必要なのかというところの見直しも含めて、そしてまたバスのサイズであったり、そしてバスの形態だったりとというようなものも含めて、いろいろ検討すべき時期に来ているというふうに認識しておるのです。そうした中で、県として直接的にそこに対してどのような、例えば指導という話ではないでしょうけれども、やはりそうしたものを何か相談を受けたときに、その相談に対してこたえられるというのがこの効率的バス運行モデル事業、そうしたものであったのかなというふうに認識している次第でございます。

それから、今御説明があったとおり、どんどん市町村、それぞれ独自でどのようにしていくかという模索が続いていくと思いますけれども、そうしたときにこの県単独補助という形がいいのか、それとも先ほど来、久保委員の質問の中でも出てきたような形の、病院という部分も絡めてやっぱり必要になってくるのか、本当にさまざま模索してくるところだと思いますけれども、そうしたところでまた話としては、佐々木一榮委員の話にあったとおり、県がそれこそどのようにしていくのかという、そうしたところが一番求められるところだと思います。そうしたものがきちんといつごろまでに出てくるというか、今現在もあるという部分でしょうけれども、市町村のバスを含めた中での考え方というものを取りまとめるといったような形で出てくるというようなことはあるのでしょうか。

○平野交通担当課長 県といたしましては、広域的かつ幹線的な路線につきましては国の補助制度に協調してやると、これは間違いございませんので、こういった路線につきましてはきちっと支援していくと。

そして、県内の県単でカバーしている部分等になりますけれども、今ある路線をそのまま維持するという形はどうかというのは疑問がありますけれども、新しいシステムに転換すると、そのような形に対しましてどんどん、どんどん支援は強めていかなければならないと、そういう認識は持っております。ただ、これは一応総合補助金が平成22年度までということになっておりますので、その時点でまたそれを判断させていただきますが、基本は住民の足を守るという観点から必要な施策を強力にうっていくということが必要だと思っております。

○工藤大輔委員長 ほかにありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○工藤大輔委員長 ほかになければ、本請願の取り扱いを決めたいと思います。本請願の取り扱いはいかがいたしますか。

○久保孝喜委員 今御説明をいただいたさまざまな点を考慮して、なおかつ質疑でやりとりをさせていただいたように、残念ながら交通政策としてはあるけれども、地域交通を担う事業者の問題だったり、あるいは地域交通を考える自治体の今後ということを考えていくと、まだまだ私は十分とは言えない現状にあるのだろうというふうに思っております。平成

22年以降の動向もさることながら、そういう意味合いからしても、この請願の中ほどにある、同政策のさらなる拡充に向けた方針策定が求められていると。ここに今回の請願の大きな意味合いが集約されているのだらうというふうに思いますし、その点では、これまでの取り組みを評価しつつも、さらなる拡充に向けた、あるいは本質的な地域交通の確保という観点での県の取り組みを支援していただきたいと、していくという立場で、これは願意妥当というふうに、採択をすべきものというふうに思います。

○郷右近浩委員 私、本請願につきましては、願意はそのとおり理解するものの、しかしながらやはり今バス交通というのが地域の足という、そうしたものをどのようにしていくかという、まさに過渡期のところにあるのかなというふうに思います。そうした中で、ぜひ県の態度というか、県の方針をもっと明確にする。そして、そうした中で、もちろん市町村等に対してもそうした中での話し合いを進めていきながらといったようなところではございますが、そうしたものをきちんとつくり上げていくためにももう少しこの点につきましてそれぞれの、例えばもちろん県南、県央、県北、沿岸と、そうしたところでのさまざまな事情もあるという部分を勉強しながら、もう少し議論を深めていったほうがいいのではないかと思います、継続審査とすべきものと思います。

○佐々木一榮委員 私も趣旨は継続でぜひお願いしたいと思います。というのは、今回の請願の内容、今久保委員からもありましたが、きょう改めて資料で県の取り組みの仕方とか、いろいろ他県の紹介記事もあったりして、こういう状況を一度、次の議会までに、委員長、副委員長でこの請願者とこの委員会のこれまでの質疑の状況と、それから今の説明を含めて、事業者の部分がありますから、ここはしっかり一回意見交換をしていただいて、本当にこの請願の趣旨が、我々がこれを採択、不採択ということを審議するに当たって、この確認をやっておいていただきたいなというふうに思いますので、その部分で継続審査をお願いしたいなというふうに思います。

○千葉伝委員 今回の請願の分についての提出者ということで、名前だけ見れば使われる側の人たちの分かなというような思いは少しはあるのですけれども、中身については地域の公共交通を確保すると、それから地域住民の足の確保ということからすれば、私も基本的にはこの考え方には賛成の立場であります。

しかしながら、先ほど来話が出ている部分で、やっぱり使う側、使われる側、それはバスの事業者と、それから使われる人、それは当然でありますけれども、今、佐々木一榮委員が言ったとおり、関係するところはまだあるのではないかと。

それから、やっぱりこれは市町村との絡みも出てくると。こういうことからすれば、市町村の代表的なところということで、このうちの部分を考えると、県の方針を明確にすると、こういうことからしても、一律な一つの方針というのはなかなか難しいのではないかなと思います。これまで進んできた分というのは、やっぱり地域の実情に合わせた方針を出すというようなこと、あるいはこれまでやってきた地域住民の利用促進をするための協議とか話し合いをすると、これはやっぱり県の基本的な方針となるのではないかなと思います。

改めてまた明確にと、こういう話は、先ほど来、そうすると事細かにいろいろと、このときはこうする、ああするというふうなことになるかねないような、かえっていろいろと混乱するような格好もあるのではないかなと思います。ですから、県の方針というのは、きょう御説明いただいた基本的な認識、方針と、こういうことで私は理解できるのではないかなと。ただ、さらに深めるといった意味では、先ほどの低床もありますし、関係するところにいるいろいろと話を聞くと、こういうことは必要だと思います。したがって、もう少しこれを深めると、こういう意味から継続審査という形がいいのかなと、こういうふうに思います。

もう一つは、補助の分は、これも一律に出せばいいということではないというのはそのとおりであります。しかしながら、先ほど総合補助金も平成22年度までと、こういうことで、それに向けてしからばどうするのだと、こういったことも当然必要になってくる部分でありますから、このままこの請願1、2がそのまま通っていくと、こういうことになれば、それは確保しなければならぬみたいなそういう話になりかねないので、そこは、私はこの委員会で話をした中身が個々の提出者なり関係するところに伝わるような、これは委員長のほうで進めていただければありがたいなど。結果は継続でお願いしたいなどと思います。

○工藤大輔委員長 ほかにありませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○工藤大輔委員長 ただいま請願の取り扱いにつきまして、採択、継続審査という双方の意見があったわけですが、佐々木一榮委員のほうから、請願者へこれまでの審議の中身や、さらに実態を含めた願意等の確認等も踏まえて、一度また請願者に会ってほしいという意見があったわけですが、久保孝喜委員、そういった方向を示しながら、新たに再度継続審査でもよろしいか、そのような発言でございましたので、よろしいかどうか。あるいはそうではなく、最終的にこの場で採決をしたほうがいいのかどうかについて、御意見をもしいただければと思います。

○久保孝喜委員 先ほど来の取り扱いについての意見の違いということについては承知をいたしましたので、この際は委員長の御判断にゆだねたいというふうに思いますので、よろしくお取り扱いしてください。

○工藤大輔委員長 ただいま久保孝喜委員から発言がございましたが、新たに請願者に会うようにというふうな提案もございましたので、私と副委員長のほうで請願者と会いまして、これまでの議論等を踏まえて、次回にそれらを御報告した上で再度審査をしたいというふうに思いますので、御理解をいただきたいというふうに思います。

よって、本請願は継続審査といたしたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○工藤大輔委員長 御異議なしと認め、さよう決定をいたします。執行部の皆様は退席をされて結構です。御苦労さまでした。

次に、受理番号第56号家族従業者の人権保障のため所得税法第56条の廃止を求める請願を議題といたします。

本請願につきましては、さきの委員会で、当職において請願者から願意の確認等を行うこととされており、去る 12 月 18 日に副委員長とともに請願者と面会をし、聴取した結果をさきにお配りをしております。

なお、本請願につきましては、請願者から一度取り下げをしたい旨の意向が示されておりますので、継続審査といたしたいと思いますが、これに御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○工藤大輔委員長 御異議なしと認めます。よって、本請願は継続審査と決定いたしました。

以上をもって、請願陳情の審査を終わります。

次に、県警察における若手警察官の育成状況等について、現地に出向いて調査を行います。

なお、本調査は現地調査でございますので、議事堂に戻った時点で散会とさせていただきますので、御了承願います。

それでは、バスで移動したいと思いますので、議事堂前に御移動願います。