

# 二三四五通信

ふたみしんご

日本共産党 府中町議会議員 **二見 伸吾**  
ふたみしんご  
2021年 9月議会～12月議会



## CONTENTS

	消防本部は府中町にあつてこそ .....	2
一 般 質 問	消防の広域化と府中町民の安全安心 2021年9月議会	
	交通不便地域をなくすために .....	18
	府中町における地域公共交通の現状と交通不便地域対策 2021年12月議会	
	2021年度決算についての意見表明 .....	34

# 消防本部は 府中町にあってこそ

消防の広域化と府中町民の安全安心

第4回定例会一般質問 2021年9月13日

## ●はじめに

私はこれまで、自治体の合併問題（2019年12月議会）、「自治体戦略2040構想」における「圏域マネジメント」（2020年3月議会）を取り上げ、自治体の広域化、広域行政の問題点を指摘してきました。今回は「消防の広域化」について質問します。

## 1. 消防の広域化とは

### (1) 消防広域化基本計画策定指針

## ●消防の対応力強化方策検討委員会報告書

1994年に消防庁が設置した「消防の対応力強化方策検討委員会」の報告書が出され、「消防広域化基本計画」が策定されたことが消防の広域化の出発点です。「消防の対応力強化方策検討委員会報告書の概要等について」は「はじめに」で次のように述べています。

「今日、消防は、災害の複雑多様化、救

急業務の高度化等の消防需要の変化に対応し、住民の信頼と期待に応えられる高度な消防サービスの提供を求められている。しかし、全国の消防本部の組織体制は、規模の小さな消防本部が多数を占めているのが実態であり、一般に小規模消防本部の場合、財政基盤や人員、施設装備の面で、高度な消防サービスの提供に課題を有していることが多い<sup>\*1)</sup>。

高度な消防サービスが求められているけれども小さな消防本部ではそのニーズに応えられないというわけです。

報告書は、小規模消防本部の問題点を5点あげています。



\*1) 西岡雅人「消防の対応力強化方策検討委員会報告書の概要等について」『季刊消防防災の科学』1994年秋号 (No. 38)。

①消防職員の充足率やはしご車等の特殊車両の充足率が低い、消防職員の兼務割合が高く専門的体制の整備が困難である、火災放水開始時間、救急現場到着時間がやや長い等の業務運営面の問題点。

②人事ローテーションの設定が困難、ポストの不足等の人事管理面の問題点。

③財政規模が小さく高価な資機材の導入に困難を伴う等の財政運営面の問題点。

④救急業務や予防業務の高度化等新しい消防需要への対応が、財政的、人的制約から困難である。

⑤地震等の大規模災害への対応に限界がある。

そして、これらの問題点は消防本部の広域化によって解決される、といます。

## ●消防広域化基本計画策定指針

### ▼高度な消防サービス

この報告書を踏まえて出されたのが「消防広域化基本計画策定指針」（以下、指針）で、小規模消防本部を広域再編する計画を作るよう都道府県に求めたものです。

「高度な消防サービスの提供」がキーワードとなっていて、「一般に消防本部の規模が小さくなるほど、財政基盤や人員、施設装備の面で十分でなく、高度な消防サービスの提供に問題を有していることが多い」と指針は述べています<sup>\*2)</sup>。

\*2) 消防庁「消防広域化基本計画策定指針」（1994年）。

\*3) 同「消防広域化基本計画の標準的大綱」（1994年）。

規模が小さいと高度な消防サービスが提供できないというのは一見もっともらしいのですが、「高度な消防サービス」とは何かについてはどこにも書いてありません。

先ほどの5つの問題点を裏返すと、

①消防職員の充足率、はしご車等の特殊車両の充足率が高い。消防職員の兼務割合は低く専門的体制が整備できる、火災放水開始時間、救急現場到着時間が短縮される。

②人事ローテーションの設定が容易でポスト不足が解消され、人事管理が十分出来る。

③高価な資機材の導入ができ、財政運営面の問題点が解消する。

④財政的、人的制約から解放され救急業務や予防業務の高度化等、新しい消防需要への対応が十分出来る。

⑤地震等の大規模災害に対して問題なく対処できる。

ということになるのでしょうか。

広域化したからといって、こういうことが可能になるとはとても思えません。

指針に別紙として付けられている「標準的大綱」<sup>\*3)</sup>には、「広域化により、住民サービスが均一化し、かつ高度化する」とありますが、この点については改めて触れたいと思います。

指針はどの程度の広域化を考えているのでしょうか。「地形、交通事情、住民の日

消防本部は府中町にあってこそ

常生活圏、医療圏との関係等からまとまり易い地域と規模であること」など4つの条件<sup>\*4)</sup>を付けつつ、適正規模は「管内人口10万人以上」（全国消防長会の提言）としています。しかし、なぜ10万人以上なのか、その根拠は示されていません。

とにかく、「小規模消防の広域再編は不可避」、避けられないのだと、都道府県に対して消防広域化基本計画の策定を迫りました。

### ▼自主的再編の推進

しかし、指針は同時に、「地域の自主的な意思に基づき」広域再編が行われるようにすべきであって国や都道府県による画一的な指導はなじみにくい。だから「市町村や住民の間のコンセンサス（合意）に基づいて」進めなさいと言っており、この点は地方自治の観点から当然のことと思います。

計画期間は、「最長10年以内」となっていますので、2004年までには全国で広域化が完了するということでしたが、市町村合併をしたところを除くとそれほど進みませんでした。1995年に消防本部は全

部で931本部ありましたが、そのうち10万人未満は623本部で全体の67%。それが2006年には811本部中10万人未満は487本部で60%です。7ポイント減ったに過ぎません。

## (2) 消防組織法の改正と 広域化基本指針の制定

広域化が進まない事態を打開するために、2006年2月、消防庁消防審議会が「市町村の消防の広域化の推進に関する答申」（以下「答申」）を出し、6月には、消防組織法を「改正」し、広域化を法律のなかに位置づけました<sup>\*5)</sup>。さらに7月、「市町村の消防の広域化に関する基本指針」を出します。答申は、「一般論としては、消防本部の規模が大きいほど火災等の災害への対応能力が強化される」「全県一区での広域化は理想的な消防本部のあり方の一つ」としたうえでこれまでの管轄人口10万人から30万人以上と目標を引き上げました。

消防組織法の改正について答申は、国、都道府県、市町村が一丸となって広域化に取り組んでいくためだとし、とりわけ都道

\*4) ① 住民への適切なサービスの提供を行うという観点：地形、交通事情、住民の日常生活圏、医療圏との関係等からまとまり易い地域と規模であること。

② 効率的業務運営を行うという観点：火災等の災害の頻度と消防に対する投資とが全体として均衡の取れる地域と規模であること。

③ 人事・財政面での規模のメリットを生かせるという観点：計画的な職員採用、円滑な人事ローテーション、専門家の養成ができる職員規模と、高価な資機材の購入が円滑に行われる財政規模を有する組織であること。

④ その他の観点：広域市町村圏、二次医療圏等既存の関連する行政の枠組みとの整合性を考慮したものであること、職員の通勤、転勤等に無理が生じないこと、地域の歴史・住民感情等から、まとまり易い範囲、規模であること。

\*5) 消防組織法第4章「市町村の消防の広域化」。

府県の役割を強調しています。

推進期限を2012年度末に再度設定し、法律まで変えて広域化を進めようとしたが、やはりうまくいきませんでした。

### (3) 広域化基本指針の一部改正

そこで2013年に基本指針を一部「改正」します。

改正についての消防長官「通知」では改正の理由として、2006年の消防組織法改正後の広域化の進捗状況が不十分であり、管轄人口10万人未満の小規模消防本部が約6割を占めていることを挙げています。

改正のポイントの一つは、消防広域化重点地域を定め、それを梃子にして段階的に推進することです。管轄人口30万人以上という目標もこだわらない。「必要に応じて地域の実情を踏まえた組み合わせを検討」することを都道府県に要請しています。

もう一つのポイントは手厚い財政措置です。重点地域になると広域化準備の経費は特別交付税措置され、消防署の増改築、消防指令センターや消防車両の購入などに対しては「緊急防災・減災事業債」が使える。充当率100%で、交付税算入率が元利償還率70%。たとえば5000万円のはしご車ならば、すべて借金で買えて、3500万円プラス利子が交付税に算入される。大変有利な起債です。

このような措置を取ったうえ、推進期限を2018年4月1日まで延長しましたが、広域化は進みませんでした。2018年に消防本部は全部で728本部、10万人未満は

433本部です。全体の59.5%で2006年から0.5ポイント減ったにすぎません。

その後も「市町村の消防の連携・協力に関する基本指針」（2017年）や「市町村の消防の広域化に関する基本指針」を一部改正（2018年）し、再度、推進期限を2024年4月1日まで6年延長して、今日に至っています。

## 2. 広島県の広域化計画

つぎに広島県の広域化計画についてみていきたいと思います。

広島県は2007年に広島県消防広域化検討委員会を設置し、翌2008年に「広島県消防広域化推進計画」を策定しました。昨年（2020年）に一部修正されています。

広島県は市町村合併を積極的に推進し、2002年に86あった市町村は、2006年には23市町になりました。これにともない、消防本部も、19から14へと減少しています。2009年には竹原広域行政組合消防本部（竹原市・大崎上島町）が解散し、東広島市に委託したことにより、現在、13消防本部となっています。そのうち、大竹市、安芸高田市、江田島市、府中町、北広島町、備北地区（三次市・庄原市）の6消防本部が管轄人口10万人未満です。

### ● 13消防本部を5つに統合

広島県は県内を西部地域、中南部地域、北部地域、中東部地域、東部地域の5つのブロックに分けて広域化を進める計画です<sup>\*6)</sup>。

消防本部は府中町にあつてこそ

西部地域は、広島市、大竹市、廿日市市、安芸高田市、府中町、北広島町の5消防本部が合併し、構成市町は4市6町、その面積は3074 km<sup>2</sup>で、東京都(2,194 km<sup>2</sup>)の1.4倍。管内人口151万人の巨大消防本部となります。

中南部地域は呉市、東広島市、江田島市の3消防本部が合併し、構成市町は4市1町、面積は1250 km<sup>2</sup>、管内人口は48万人です。

北部地域は備北地区消防本部のまま、構成市町は2市、面積は2025 km<sup>2</sup>、管内人口は9万人です。

中東部地域は三原市、尾道市の2消防本部が合併し、構成市町は2市1町、面積は1035 km<sup>2</sup>、管内人口は25万人です。

東部地域は、福山地区消防本部のまま、構成市町は2市1町、面積は1096 km<sup>2</sup>、管内人口は51万人です。

広島県は2019年に改めて「広島県消防広域化検討委員会」を設置し、引き続き5ブロックによる広域化を進めていくと確認しています。

### 3. 広域化のメリット

つぎに広域化のメリットについてです。消防庁は広域化のメリットとして①住民

サービスの向上、②人員配備の効率化と充実、③消防体制の基盤の強化、という3点をあげています。

#### ①住民サービスの向上

まず住民サービスについてですが、初動出動台数が充実し、応援体制も強化される。大規模災害、特殊災害へも対処可能になるといいます。また、広域化されることによって消防署所が適切に配置できるので現場到着時間が短縮できるといいます。

#### ②人員配備の効率化と充実

人員配備については、本部機能の統合や指令の共同運用による効率化によって隊員の現場への手厚い配置が可能になり、消防力が強化される。予防業務、救急業務の高度化・専門化が図られ、災害対応力が向上し、非番の出勤も減るのだといいます。

#### ③消防体制の基盤の強化

消防体制については、車両や資機材の共有や共同整備ができ、効率的な運用・整備が可能になる。また、高度な車両や資機材を買うことができる。広域化によって勤務先が増え、人材も確保しやすくなる。人事のローテーションによって人事の硬直化が防げ、組織が活性化する。

\*6) 構成市町は以下の通り。

西部地域…広島市、大竹市、廿日市市、安芸高田市、府中町、海田町、坂町、熊野町、北広島町、安芸太田町の4市6町

中南部地域…呉市、竹原市、東広島市、江田島市、大崎上島町の4市1町

北部地域…三次市、庄原市の2市

中東部地域…尾道市、三原市、世羅町の2市1町

東部地域…福山市、府中市、神石高原町の2市1町

以上のようなことが『消防白書』をはじめ、消防庁が作った様々な資料に書かれています。このとおりならば、まことに素晴らしい、広域化もどんどん進んだのではないかと思います。1994年から四半世紀かけても国や県が思うように広域化は進んでいないのが実情です。

そこで伺います。

①なぜ、広域化によって「初動出動台数が充実し、応援体制も強化される」と言えるのでしょうか。

■消防長 「広島県消防広域化推進計画」の中で、広域化の効果として1消防本部が保有する部隊数が増えることが挙げられ

ており、それにより初動出動台数が充実するとともに、自らの消防本部で増援体制が組めることから、統一的な指揮の下、迅速かつ効果的な部隊運用が可能となり、大規模災害への対応力の強化が見込まれるとしております。

府中町消防本部は、初動出動隊が災害対応を行う間、非番者職員の招集を行い応援体制や次の災害に備えた体制を構築しているので広域化のメリットは見えにくい状況です。

■二見議員 ②大規模災害は、広域にわたって同時多発で起きます。局地的な災害ならばその地域へ集中させることができますが、広域で災害が起きたときには、本部が広域化したからといって大規模災害に有効に対処できるのでしょうか。

地域	人口(千人)	面積(k㎡)	消防本部	構成市町	人口(千人)	職員数(人)
西部地域	1,507	3,074	広島市	広島市, 海田町, 坂町, 熊野町, 安芸太田町, (旧吉和村)	1,266	1,335
			大竹市	大竹市	28	47
			廿日市市	廿日市市 (旧吉和村除く)	114	193
			安芸高田市	安芸高田市	29	58
			府中町	府中町	51	59
			北広島町	北広島町	19	59
中南部地域	480	1,250	呉市	呉市	229	382
			東広島市	東広島市, 竹原市, 大崎上島町	227	295
			江田島市	江田島市	24	70
北部地域	91	2,025	備北地区	三次市, 庄原市	91	213
中東部地域	252	1,035	三原市	三原市, 世羅町	113	169
			尾道市	尾道市	139	206
東部地域	514	1,096	福山地区	福山市, 府中市, 神石高原町	514	581
計	2,844	8,480	13	23	2,844	3,667

■消防長 局所的災害であればそこに消防力を集中させることが可能ですが、同時にすべての担当区域で多発的に災害が発生した場合は、近隣の消防署も災害対応を行っていることから増援が期待できないため、初動は消防署の車両、人員等で担当区域の災害に対応することとなります。府中町で申しますと府中町で保有する車両、人員で災害対応することになりますので広域化のメリットは見えにくい状況です。

■二見議員 ③府中町消防本部だけでは対応できない事態が仮に起きた場合、広域化がなければ応援は頼めないのでしょうか。

■消防長 消防組織法第39条第2項の規定に基づき広島県内においては、全市町による「広島県内広域消防相互応援協定」を2017年に締結しています。この協定により、広島県内で災害が発生した場合に広島県内の市町及び消防組合がそれぞれの消防力を活用して、消防の相互応援が行えます。

■二見議員 ④広域化すると現場到着時間が短縮できるとありますが、府中町では、現場到着所要時間はどのくらいでしょうか。全国平均と広島県平均もお示し下さい。

■消防長 府中町の現場到着所要時間の平均時間は7.1分であり、全国平均の8.7分、広島県平均の8.5分よりも上回ってお

り、広域化のメリットが見えにくい状況です。

なお、2020年の救急活動、出動から現場到着までの平均時間は、府中町では、3.5分、近隣市町の広島市では、5.9分であり、このことから、広域化のメリットは見えにくい状況です。

■二見議員 ⑤広域化すると「本部要員を減らし、現場体制が充実する」とありますが、そういうことが実際可能なのでしょうか。また消防庁「消防力の整備指針」に照らして人員は足りているのでしょうか。

■消防長 「広島県消防広域化推進計画」の中で広域化による効果の1つとして、総務部門や通信指令業務の効率化で生じた人員を他の部門に配置できることが見込まれるものです。

また、府中町の消防職員数は、消防庁の「消防力の整備指針」に照らして、若干名不足している状況です。

■二見議員 ⑥広域化によって高度な消防設備、車両が整備できるといいますが、府中町は現在、ポンプ車4台、はしご車1台、救助工作車1台、高規格救急車3台、指令・指揮車1台。査察・広報車1台を保有しています。

「消防力の整備指針」に照らして不足している車両はあるのでしょうか。

■消防長 市町村が目標とすべき消防力の整備水準である消防力の整備指針に照ら



した場合、不足している車両はありません。

■二見議員 ⑦消防救急デジタル無線の整備も広域化のメリットとして挙げられています。当町は、広域化せず単独消防であっても整備しました。その経緯を説明して下さい。

■消防長 消防救急無線のアナログ方式が2016年6月1日から使用できなくなるに伴い、消防救急無線のデジタル方式へ全面的に更新を行う必要がありました。従来、消防救急無線施設は、消防本部等が単独で整備して運用することが原則とされてきましたが、消防本部が単独で整備した場合は、経費が多額となること、また昨今の大規模災害時の広域応援など消防の広域的な活動が求められていること、さらに、複数の消防本部が同一の基地局を利用することで費用低減が見込まれることを踏まえて、広島市・大竹市・廿日市市・江田島市・府中町の4市1町で消防救急無線のデジタル方式の運用を共同で平成24年に整備し、運用しているところです。

最後に消防の広域化について、国は人口減少や災害の多様化等社会環境の変化に対して、必要となる消防力を維持していくた

めの消防体制の整備等に最も有効な手段が広域化としています。その一方で、広域化すべきメリットが見えにくい等消防の広域化に時間を要する地域は、消防の連携・協力を推進しています。

このように市町の現状・地理的条件等で国が推進する広域化にフィットしない地域が存在するのも事実です。

府中町としては、今は広域化を見据える時機でなく、単独の消防本部として近隣市町と連携・協力を図りつつ、住民サービスの向上はもとより地域住民と連携をより強固なものとして町民の安全安心に寄与します。



## 《2回目》

### ●根拠なき広域化

答弁に「広域化のメリットが見えにくい」という言葉が何度も出てきましたように、広域化しなければならない理由はないと思います。

「初動出動台数が充実する」といっても遠方から——県の計画では府中町は「西部地域ブロック」になり、このなかには大竹市とか北広島町も入っていますけれども——そこから救急車や消防車が来ることはちょっと考えられません。そもそも、よほどのことがない限り、初動出動台数が現状で足りないこともないでしょう。

通常の場合には、消防組織法に相互応援の規定があり、府中町消防本部だけで対応できない場合には応援を受けることができる。2018年の豪雨災害や、今後想定される南海トラフ大地震など広い範囲で災害が起きた場合には、緊急車両と消防署員の絶対数が増えない限り、消防本部を広域化しても対応できません。

府中町の現場到着時間は広島県や全国の平均より短い。広島県は消防本部を広域化すると府中町民5万2千人のうち1万3311人、25%もの人に対して1.4分短くなると言っています<sup>\*7)</sup>。

この試算は、広域化に伴って、最寄りの消防署(所)が変化するエリアを選んでいます。当町の周辺には、広島市消防局の南消防署青崎出張所と東消防署温品出張所がある。そこに近い地域は計算上短くなるわけです。しかし、信号機もあり道路事情もあるわけですから、実際に短くなるとは限らない。わずか1分半短縮という試算にどれだけの意味があるのかと思います。

「総務部門や通信指令業務の効率化」＝その部門での人減らしは出来るのかもしれませんが、現状でも整備指針の示す基準に対して不足があり、特定部門の人減らしが、他部門や現場の人員増につながる保証はありません。

高度な消防設備が充実するというのも、広域化の謳い文句ですが、現状で施設、車両とも整備指針の基準を満たしている。府中町民にとって必要な施設、車両は整えら

れており、消防救急活動に支障をきたしたこともないわけです。消防救急デジタル無線も4市1町の共同で実現しました。

消防長が、答弁の最後に「今は広域化を見据える時機でなく、単独の消防本部として町民の安全安心に寄与」すると力強く述べられたこと、大変嬉しく思います。

## ●常備消防の委託

さて、府中町は単独で消防本部を維持していますが、海田町、熊野町、坂町、安芸太田町、廿日市市(吉和地区)は常備消防事務を広島市に委託しています。

安芸郡内は、海田町に安芸消防署が置かれ、熊野と坂は出張所です。

広島市に委託を決めたことを伝える「かいた議会だより」2006年10月号の記事に「事務委託することによる最大のメリットは経費が大幅に削減される」とあります。2007年度から2011年度の5年間で、1市4町全体で約11億円が削減でき、海田町は約2億2千万円の削減効果があるという試算です。

実際はどうだったでしょうか。広島市に委託前の5年間(2002年～2006年)の5年間の消防費の合計は19億6300万円、委託後の5年間(2007年～2011年)の合計が18億9800万円で削減額は6500万円にすぎません。試算した削減額の29%です。

最近の数字で見ますと、安芸郡4町の消防費の一般会計予算に占める割合は、

\*7)「広島県消防広域化推進計画」33頁。

2017年度から19年度の3カ年平均で、府中町が3.7%、海田町が3.5%、熊野町が4.2%、坂町が2.8%です。坂町が少ないようですけれども、ほとんど変わりません。「経費が大幅に削減」というのは誇大宣伝だったということです。

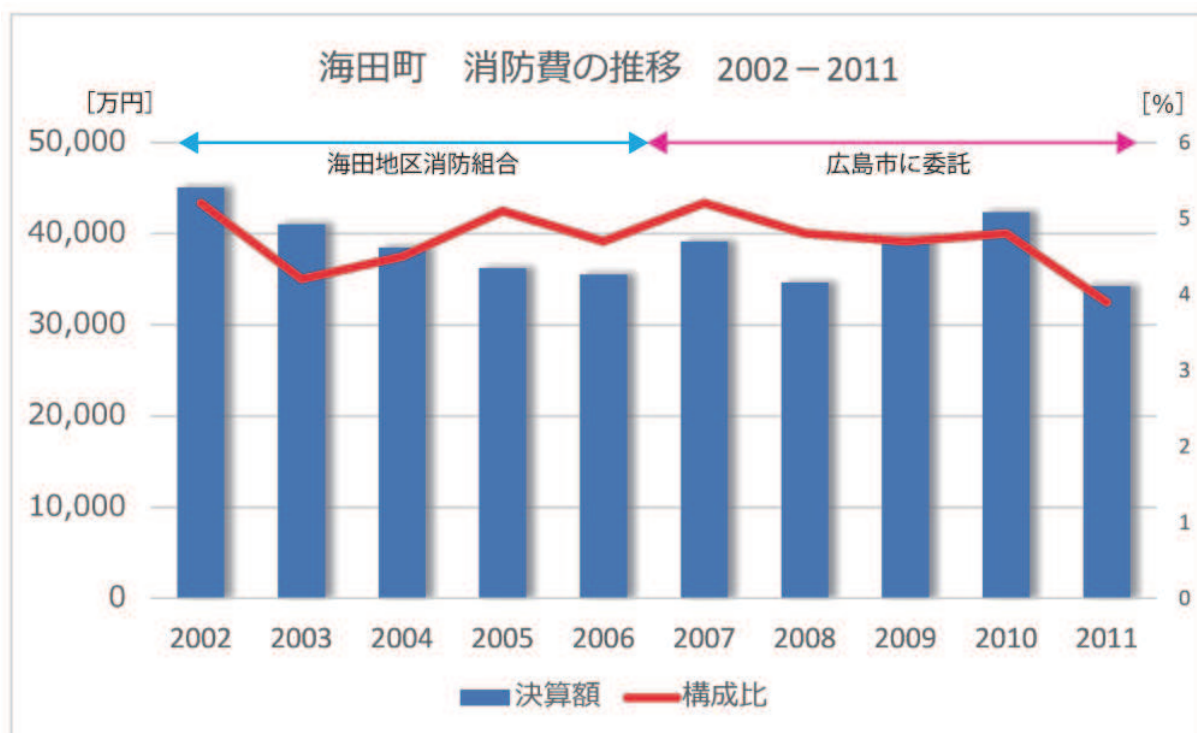
それでも、従前と同様の財政支出ではあるが広域化によってより充実した設備投資が可能になったという可能性はあるでしょう。

そこで伺います。

⑧先ほど、当町は施設、車両とも整備水準をクリアしていると答弁されましたが、安芸郡の3町に比べて劣っているということがあるのでしょうか。

■**警防課長** 府中町消防本部は指揮隊1隊、消防隊2隊、救助隊1隊、救急隊1隊で消防車両は計13台、職員数59名です。

海田町は本署（安芸消防署）が管内にあり、指揮調査隊1隊、救助隊1隊、救急



●安芸郡4町 消防費の決算額

(千円)

	2017		2018		2019		三カ年の平均
	決算額	構成比	決算額	構成比	決算額	構成比	
府中町	673,310	3.5%	707,681	4.2%	592,886	3.5%	3.7%
海田町	327,214	3.6%	365,613	3.6%	387,589	3.4%	3.5%
熊野町	343,412	4.2%	321,454	3.4%	482,130	5.1%	4.2%
坂町	174,299	2.9%	220,472	2.3%	325,492	3.3%	2.8%

構成比：一般会計に占める消防費の割合

各自治体の決算カードによる

消防本部は府中町にあつてこそ

隊 1 隊で消防車両は計 11 台、職員数は安芸区 3 町の業務に従事する職員を含め 64 名です。

坂町は坂出張所が管内にあり、警防隊 1 隊、救急隊 1 隊で消防車両は計 4 台、職員数は 21 名です。

熊野町は熊野出張所が管内にあり、警防隊 2 隊、救急隊 1 隊で消防車両は計 4 台、職員数は 26 名です。以上のことから安芸郡三町と比べても劣っていることはありません。

### ● 疑わしいメリット

■ 二見議員 広域化がスタートした 1994 年に作られた「標準的大綱」に、「広域化により、住民サービスが均一化し、かつ高度化する」と謳われていたことは 1 回目の質問で紹介しました。小規模消防本部が合併すれば、人口の多い市街地と同じような水準のサービスが受けられるということだと思います。

しかし、消防庁はこの「均一化し高度化する」という方針を 2007 年に事実上撤回しました。総務省消防庁が作った「市町村消防の広域化——強くなる地域の消防力」というパンフレットに、次のように書かれています。

「大規模消防本部と小規模消防本部とで広域化を行う場合、広域化によって消防力をすべて同一水準にしなければならないと

考える必要はありません。例えば、市街地以外の地域では少人数の駐在所や出張所を置くなど、地域の実情に応じた消防力の整備を行うことも可能です」。

消防庁は「小さな消防本部では高度な消防サービスができない」と言って自治体に広域再編を迫ってきたわけです。しかし、高度な消防サービスを全域にわたって整備するためにはお金がかかるので、したくない。経費削減が目的だからです。広域化を進めるけれども、消防力は向上しない、人口減少地域は消防力が低下するでしょう。ペテンにかけられたようなものです。指針や計画といった公式文書ではなく、パンフレットで撤回し修正するというのもどうかと思います。

消防庁作成の「消防広域化関係資料」\*8)のなかに、都道府県から聴き取りをした「広域化が進まない理由」が載っています。そのなかにも「小規模本部が、都市部本部と広域化することにより周辺地域となり消防力が低下する」「市町村合併の印象から、広域化後、消防署が出張所になり、消防力が下がるのではないか」など、広域化によって消防力が低下することを、少なくない市町村が恐れていることが分かります。

他の資料\*9)には広域化した 35 消防本部のアンケート結果が載っていますが、35 のうち、「必要な車両、資機材の整備が進んだか」という問いに対して、「特に効

\*8) 消防庁 消防・救急課「消防広域化関係資料」13 頁。

\*9) 消防庁「平成 6 年以降の消防広域化」。

果があった」が3、「効果がなかった」が9に対して「効果は限定的」と回答したのが14、「効果がなかった」が8です。人員確保についても「特に効果がなかった」はゼロ、「効果がなかった」が13に対して「効果は限定的」と回答したのが9、「効果がなかった」が12です。

このように、消防庁自身の資料によっても、広域化するメリットがほとんどないことが裏づけられているわけです。

### ●単独消防本部のメリット

むしろ、単独消防にこそメリットがあります。

府中町は密集市街地であり、狭隘道路が多い。消防車はもちろんのこと、救急車も一般の自動車と比べて大きく、入ることのできない道も多いと思うんです。しかし、職員のみなさんはずっとこの町で活動するわけですから、一年一年この町の姿も道もよく知っていくようになる。

広域化されてしまうと必ず転勤があります。西部地域ブロックは、広島市、大竹市、廿日市市、安芸高田市、府中町、海田町、坂町、熊野町、北広島町、安芸太田町の4市6町からなります。

府中町に何年かいたら、次は大竹市、その次は北広島町、その次は……といった具合に勤務地を変えていくことになる。2度と府中町に戻ってこないかもしれない。府中町の姿や道が分かりかけたら転勤です。町内の事情がよく分からない職員が増え、道を間違えて往生し到着時間が延びることになるでしょう。命に直結する問題です。

そこで伺います。

⑨狭隘道路のある住宅密集市街地への緊急車両の進入について、事前に調査・検討、職員への周知はどのようにされているでしょうか。

■警防課長 府中町消防本部警防規程第7条で管内の警防調査を実施する規定があります。府中町管内を36の地区に分け、1年間に12地区を対象に調査し、3年間で全ての地区を調査しています。月に8回延べ人員24人、年間にしますと、調査回数96回、延べ人員288人になります。

道路狭隘地区については警防計画を作成し、先に述べた警防調査の中で確認作業を実施しています。その他に1180あるすべての消防水利に関する状況や、警防活動が困難と予測される地区及び消防対象物の状況などについても確認します。調査終了後は調査報告書を作成し、データを更新、職員間で最新の情報を共有しあい、全職員が把握することとしています。

■二見議員 最後の質問です。

2018年の豪雨災害のとき、府中町消防本部の職員は、町の災害対応を優先したと思います。

しかし、広域化された場合、あの豪雨災害のように県内各地で被害が出れば、「西部地域ブロック」の本部——広島市消防だと思っています——が、総合的・俯瞰的に見て配置を決めることになるでしょう。

⑩もし、「府中町の被災現場は他よりも

消防本部は府中町にあってこそ

軽微」だと判断された場合、広域化され消防本部でなくなった府中町消防署の職員はよそへ行き、府中町の被災現場が後回しになるかもしれないと思うのですが、それは杞憂でしょうか。

■**警防課長** 単独消防であれば、町内で起きた災害に消防本部の判断指示で人的被害の大きい被災場所に適切な人員及び資機材を投入できますが、広域化された場合は、西部地域ブロックの本部の判断指示で人員及び資機材の割り振りが決まります。よって町内の被災場所が手薄になることも予想されます。

### 《3 回目》

■**二見議員** 今の答弁を聞きまして、やはり府中町は単独消防を守るべきだという思いを強くしました。「消防の広域化」は、消防の現実、実情のなかから出てきたものではない。本当にメリットがあるのならば、全国で広域化＝消防本部の統合が進められたでしょう。しかしそうではなかった。当町も含め、多くの自治体が広域化せず単独消防を守っているわけです。

ではなぜ広域化が進められようとしているのか。

第一に、自治体リストラの推進です。

1991年にバブル経済が崩壊し、地方財政危機が起こりました。93年12月、自

治省は93年度の地方税収が地方財政計画の額より1兆6000億円程度不足するという見通しを発表。その翌年、「地方公共団体における行政改革の推進のための指針」を出し、消防庁が消防広域化基本計画を策定しました。

消防の広域化計画はいわゆる行政改革＝自治体リストラの一環だったのです。地方財政危機を口実に、全国で退職者の不補充、採用抑制による人員削減、民間委託や第3セクター化、保育所のまるごと委託や住民負担の強化を進めました<sup>\*10</sup>。「行政の効率化」の名による行政機構の再編・統廃合、職員配置基準の「見直し」も同時に進められました。

第二に、広域行政、市町村合併や道州制の地ならしです。

1995年に合併特例法が「改正」され、普通交付税の合併算定替の期間延長、議員の定数・在任特例の拡充、国と都道府県の役割の明示などが盛り込まれ、有効期限が10年延長。1999年に地方分権一括法が成立し、2000年代に入り、市町村合併が一気に進みました。

2006年「道州制のあり方に関する答申」が出され、自民党や経団連は、人口30万人の基礎自治体を全国で約300つ作るのだと言っていました。同じ年に出された消防庁「広域化の推進に関する答申」は、これにあわせて管轄人口を30万人に引き上げたのだと思います。

\*10) 自治労連「第2次地方行革・自治体リストラ攻撃を阻止し、憲法と住民生活を擁護し、地方自治の発展をめざす闘争方針」1995年、第12回臨時大会。

第三に、戦争のできる国づくりへの対応です。2003年に事態対処法<sup>\*11)</sup>を含む有事関連三法<sup>\*12)</sup>が成立し、2004年に国民保護法<sup>\*13)</sup>を含む有事関連七法<sup>\*14)</sup>が成立。国民保護法97条7項に「消防は、その施設及び人員を活用して、国民の生命、身体及び財産を武力攻撃による火災から保護するとともに、武力攻撃災害を防除し、及び軽減しなければならない」と規定されました。「武力攻撃災害」という名の戦争が起きたときに、現状の市町村消防の規模では不安があり、広域再編によって対応能力を向上させようというものです<sup>\*15)</sup>。なぜ広域化すると戦争に対処できるのか、私にはよく理解できません。1945年、日本中の街に焼夷弾が落とされましたが、「民間人による初期消火を妨害し、消防車が出動しても消し止められないほどの大火災を発生させるために」<sup>\*16)</sup>開発された兵器でした。このときに比べて日本の消防力は格段に向上したと思いますが、それでも火災に弱い場所に集中的に焼夷弾を落とされたらとても太刀打ちできないでしょう。ましてや、核兵器、生物兵器、化学兵器などを使いかねない現代の戦争において消防力で「武力攻撃災害を防除し、



1945年3月10日未明。墨田区や江東区などの下町の空に、およそ300機の爆撃機から32万発もの焼夷弾が落とされ、10万人の命が奪われた。

及び軽減」するなどということは全く不可能です。

以上、3点をあげましたが、このように、消防の広域化は消防力の向上、住民の安全とは別のところから発せられたものです。だからこそ思惑通りには進みませんでした。しかし、国も県も広域化の方針を下ろしたわけでないので、油断はできないと思います。

### ●なぜ市町村消防なのか

戦前の消防は独立した機関ではなく、警察の一部でしたが、第二次世界大戦直後の日本の民主化で独立した組織になりました<sup>\*17)</sup>。

\*11) 「武力攻撃事態等における我が国の平和と独立並びに国及び国民の安全の確保に関する法律」。

\*12) 「自衛隊法等一部改正法」、「安全保障会議設置法一部改正法」。

\*13) 「武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律」。

\*14) 「米軍行動関連措置法」、「捕虜取扱い法」、「自衛隊法等一部改正法」、「国際人道法違反処罰法」、「海上輸送規制法」、「特定公共施設利用法」。

\*15) 『消防の広域再編の研究』57頁。

\*16) 『『消せない火災』狙った兵器 米軍が使った焼夷弾の実態』朝日新聞、2019年8月15日。

1947年5月3日、日本国憲法と地方自治法が同時に施行され、警察法、消防組織法もその年の12月に制定されました。

消防組織法は、「市町村は、当該市町村の区域における消防を十分に果すべき責任を有する」（第6条）と述べ、都道府県ではなく市町村に消防という重要な仕事を与

えました。その後、消防の仕事は、70年以上にわたって市町村によって立派に担われてきたという歴史の重みを忘れてはいけないと思います<sup>\*18)</sup>。

ぜひこのまま単独消防を守っていただくことを重ねて要望し、質問を終わります。

---

\*17) 1946年、「警察制度審議会」が設置され、警察制度の改革に関する4項目が諮問され、その第4には、「消防制度を改善し、その機能を強化するには如何なる方策をとるべきか」があった。同審議会は4度にわたる調査審議を行い、同年12月、消防機能の強化充実を図るため消防は警察と分離し、市町村に担当させること、市町村消防の設備、定員等に対する一定の基準を設けてこれを保持することに努めること、消防職員の待遇を改善し、その素質を向上することなど6点が答申された（一般財団法人 消防防災科学センター「消防防災博物館」ホームページ）。

地方公共団体は都道府県と市町村という二段階構造になっているが、戦前の日本において、府県はもともと国の総合的出先機関の性格をもち、あまりにも中央集権的・官治的に運営されてきた。そのことへの反省が、戦後改革のなかで「市町村の優先の原則」（シャープ3原則、1949年）となった（『行政法Ⅲ 行政組織法 [第四版]』151頁、『憲法と地方自治』140頁、『新基本法コンメンタール 地方自治法』19頁、『地方自治法概説 [第8版]』138頁）。「市町村消防」誕生はシャープ3原則以前ではあるが、背景は同じだと思われる、

\*18) 警察は市町村の自治体警察としてスタートしたが、1954年に警察法が「改正」され都道府県警察となった。解体されたはずの中央集権的な警察機構の復活である。この「改正」によって警察法前文にあった「日本国憲法の精神に従い、又、地方自治の真義を推進する」という文言は前文ごと葬り去られた（『戦後日本の警察』131頁）。

---

## 《参考文献》

- 永田尚三『消防の広域再編の研究』武蔵野大学出版会、2009年  
自治体問題研究所編『資料と解説 自治体リストラ』自治体研究社、1994年  
加茂利男編著『「構造改革」と自治体再編』2003年、自治体研究社  
池上洋通『市町村合併 これだけの疑問』2001年、自治体研究社  
岡田知弘『道州制で日本の未来はひらけるのか』自治体研究社、2008年  
杉原泰雄『地方自治の憲法論 [補訂版]』、勁草書房、2008年  
塩野宏『行政法Ⅲ 行政組織法 [第四版]』有斐閣、2012年  
小林武・渡名喜庸安『憲法と地方自治』法律文化社、2007年  
村上順・白藤博行・人見剛編『新基本法コンメンタール 地方自治法』日本評論社、2011年  
宇賀克也『地方自治法概説 [第8版]』有斐閣、2019年



# 交通不便地域をなくすために

府中町における地域公共交通の現状と交通不便地域対策

第6回定例会一般質問 2021年12月21日

## 1. 府中町の 地域公共交通の現状

### 1-1 「住み続けたい街」

今年(2021年)11月、大東建託が広島県に住む成人を対象に実施した居住満足度調査において府中町が「住み続けたい街」ランキングの1位となりました<sup>\*1)</sup>。

ネットに掲載された記事には「どこ〔へ〕行くにも歩いて行けるので、とても助かっている。スーパー、ドラッグストア、図書館、イオンモールなどすべて車なしでも歩いていける距離にあり、運動にもなって、気に入っている」(40歳女性)、「住みやすい。商業施設が近くて便利。将来子どものことを考えると、子育てに力を入れている地域で安心」(27歳女性)という声が寄せられていました。

大東建託のホームページを見ましたところ、中国5県のなかでも「住み続けたい街」で2位(1位は岡山県総社市)、「街の幸福度」が1位、「街に誇りがある」で2位(1位は海田町)、「街に愛着がある」が1位、「街

### もくじ

1. 府中町の地域公共交通の現状
  - 1-1 「住み続けたい街」
  - 1-2 交通の利便性が高い
  - 1-3 公共交通に不満のある地域
  - 1-4 高齢化社会のなかで
  - 1-5 免許返納をめぐる
2. 交通権と交通政策基本法
3. 町内の「公共交通不便地域」
4. 新しい交通施策をめぐる
  - 4-1 いくでえ
  - 4-2 デマンド・タクシー
  - 4-3 タクシー乗車への助成
  - 4-4 グリーン・スローモビリティ
  - 4-5 クロスセクター効果

の住みこち」も1位となっています。

### 1-2 交通の利便性が高い

どの調査項目でも1位か2位です。このように上位に選ばれる理由はさまざまあると思いますが、その主たるものの一つに交通の利便性の高さを挙げる事ができます。

2019年に作成した『府中町地域公共交

\*1)「広島県の「住み続けたい街」ランキング」ITmedia ビジネスオンライン 2021年11月04日。

通網形成計画』(以下『形成計画』と略記)から、地域公共交通の現状をみてみましょう。

### ■鉄道 乗客1日1万人超

まず鉄道です。

府中町民がよく利用している駅は、向洋駅、天神川駅(いずれもJR山陽本線・呉線)と矢賀駅(JR芸備線)があります。向洋駅および天神川駅では、広島駅方面に1日123便の電車が運行し、矢賀駅では、広島駅方面に1日46便の電車が運行しています。向洋駅と天神川駅の2017年度の1日あたりの乗車人員は、1万人を超えており、広島県内でも利用者の多い駅となっています。

### ■路線バス

つぎに路線バスですが、府中町内には、広島電鉄、広島バス、芸陽バスの3社の民間路線バスが運行しています。広電バスの①温品線、②府中ニュータウン線、③府中山田線、④府中永田線、の4路線。広島バス深川線(矢賀経由)、向洋駅(マツダ本社前)などに停車する8路線<sup>\*2)</sup>、イオンモールシャトルバス(イオンモール～広島駅新幹線口)も含めると合計14路線が広島駅、広島バスセンター、広島県庁や広島市役所等にアクセスし、町内のほとんどのところからバスを乗り換えることなく広島市中心部へ行くことができます。



### ■つばきバス

一般路線バスを補完するかたちで「つばきバス」が運行され、町の南北と町内公共施設を結び、ワンコイン(100円)で乗れるコミュニティバスとして、2003年10月から運行しています。

今年度、イオンモールを起点とし南エリアから北エリアを回る右回り路線と、北エリアから南エリアを回る左回り路線へとルート変更しました。平日は、右回りが7便・左回りが6便、土・日・祝が、右回り、左回りとも6便運行。近隣の町は土日運休ですが、「つばきバスは土日も運行していて助かる」という声を聞いております。

利用の目的は、約6割が買い物で、ついで医療機関への通院となっています。「つばきバス」の年間利用者数は、運行開始以来順調に増加し、近年は18万人台から19万人台で推移しています。

### ■タクシー

タクシー会社は町内に3社の事業所<sup>\*3)</sup>がありますが、タクシー事業の経営環境は、

\*2) 広島電鉄：①広島・熊野線(向洋・海田経由)、広島バス：②宇品線、芸陽バス：③阿戸線、④南幸線、⑤三迫線、⑥畑賀線、⑦広島・瀬野・西条線(中野東七丁目行)、⑧広島・瀬野・西条線(八本松駅行き)。

\*3) ゼイ・アール、つばめ交通、広島第一交通。

大変厳しい状況にあります。全般的な利用減に加え、昨年度から今年度にかけての新型コロナウイルス感染症対策に伴う外出自粛や飲食店等の時間短縮営業等により激減した需要が回復しておらず、深刻な状況にあります。

以上が、『形成計画』から拾い出し、私なりに整理した町内の公共交通のあらましです。

### 1-3 公共交通に不満のある地域

府中町は全体として公共交通が発達していて、とりわけ広島市内中心部へのアクセスがよい。交通の利便性が高いと評価できます。

『形成計画』第4章にあります、住民アンケート調査<sup>\*4)</sup>にも、「公共交通の利用しやすさの満足度」は、町全域では約7割の人が「満足」「どちらかと言えば満足」と回答していることにも、それは表れています。

しかし、不満を抱えている人も当然いるわけです。

このアンケート調査報告においても、「一方で、桜ヶ丘、清水ヶ丘、みくまりといった丘陵団地においては、『不満』『どちらかと言えば不満』と回答した人が50%を超えて」と把握しています

調査報告は「外出の不便」という項目を

立てて、次のように述べています。

桜ヶ丘、清水ヶ丘、みくまりでは、バス停までの距離や高低差があるため、7～8割の方が公共交通が利用しにくいことで外出に困ることが「よくある」「時々ある」と回答。「よくある」と回答した人のうち約3割が、外出に困ったとき「外出を控える」と回答し、外出機会の減少の原因となっている。

桜ヶ丘、清水ヶ丘、みくまりといった丘陵団地において、「不満」や「外出に困難がある」ことがまとまった数として結果に出たわけですが、山田や柳ヶ丘などの一部地域でも事情は同じだと思います。私は宮の町に住んでいますが、宮の町も全体としては便利だと思いますけれども、坂がきついところもある。いずれも高低差が外出の障害になっているわけです。

自家用車があれば、さしたる困難はないのでしょうかけれども、いつまでも運転し続けるわけにはいきません。

### 1-4 高齢化社会のなかで

近年、高齢者の交通事故がよく報道されます。

先月（11月17日）も、大阪狭山市内のスーパー敷地内で乗用車が歩行者を次々とはねるといふ事故が起き、容疑者は89歳でした。容疑者と40年来の友人という70代の男性は「早く運転をやめさせれば

\*4)「地域公共交通の利用実態・ニーズ把握」。

よかった」と悔い、1年ほど前から、お互いに「事故を起こす前に、そろそろ運転をやめないといけない」と話していたと言います\*5)。

内閣府の令和2(2020)年版『交通安全白書』は、高齢運転者の交通事故の状況について特集しています。

2019年の75歳以上及び80歳以上の免許保有者数は、2009年と比較して、75歳以上は約1.8倍、80歳以上は約1.9倍となっており、ともに増加を続けています(下図)。75歳以上人口は、2020年は約1900万人でしたが、2050年代まで増え続け、2400万人台になると推計されています\*6)。

75歳以上及び80歳以上の高齢運転者による死亡事故件数は、2009年にはそれぞれ422件、180件であったものが、

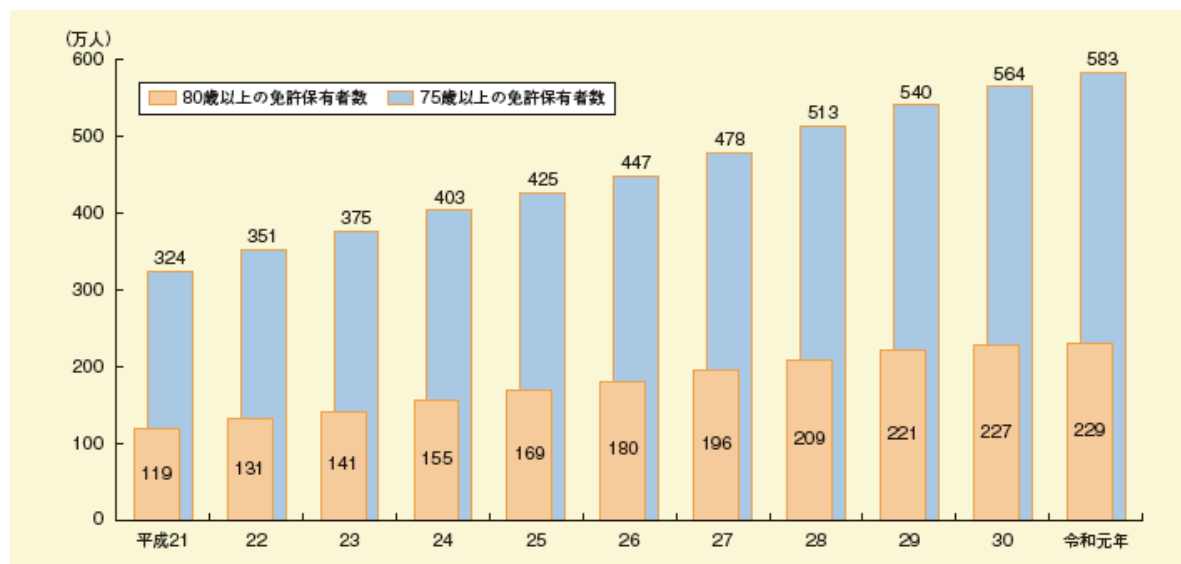
2019年には401件、224件となっています(21頁上図)。免許人口10万人当たり死亡事故件数の推移は、過去10年間減少傾向にあります(21頁下図)。

75歳以上の高齢運転者による死亡事故は、75歳未満の運転者と比較して、車両単独による事故の割合が高くなっており、具体的には工作物への衝突や道路の外へ出てしまう「路外逸脱」の割合が高いという特徴があります。

また、75歳以上の高齢運転者は、操作ミスによる死亡事故が28%と最も多く、このうちハンドル操作のミスが13.7%。ブレーキとアクセルによる踏み違い事故は、75歳未満が死亡事故全体の0.5%に過ぎないのに対し、75歳以上の高齢運転者は7.0%と高い\*7)。

現在は高齢運転者による死亡事故が必ず

▶特集-第36図 75歳以上・80歳以上の運転免許保有者数の推移



注 1 警察庁資料による。  
2 各年は12月末の運転免許保有者数である。

\*5) 「朝日新聞」2021年11月17日付。

\*6) 内閣府『令和3年版高齢社会白書』

\*7) 踏み間違い事故については、自動車の構造上の問題を指摘する見解もある。

しも多いわけではないのですが、高齢者が増えてゆけば事故も多くなることが予想されます。

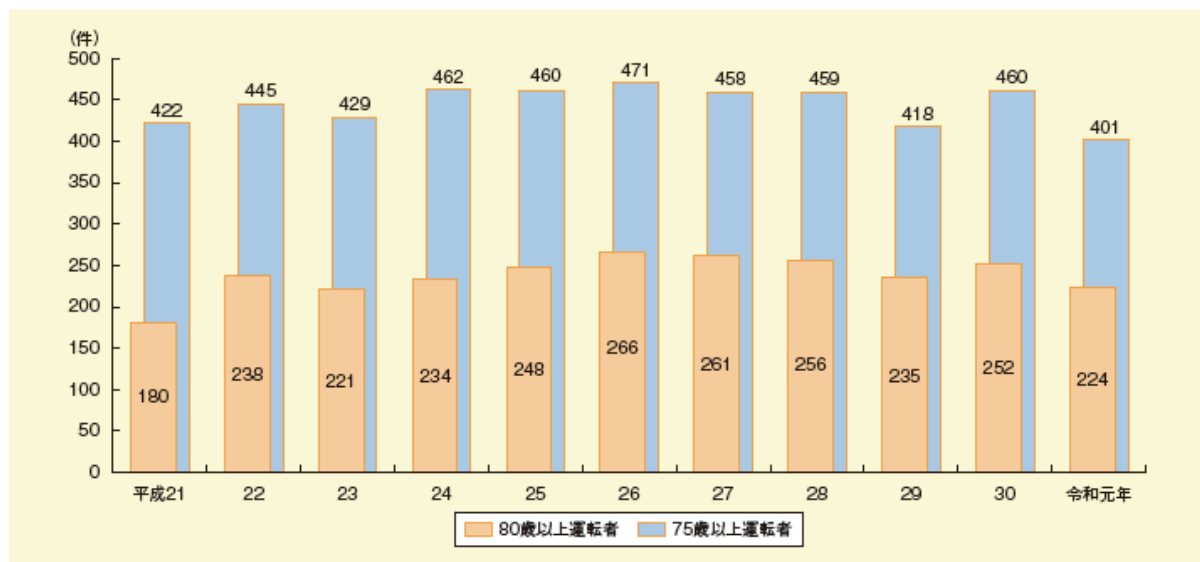
近年免許の自主返納を促す様々な取り組みが進んでいます。

府中町議会でも免許返納についての議論が何度かありました。2016年度の12月議会（第7回定例会）において、免許返納に対して公共交通割引券や地域振興券のようなものを考えたらどうかという繁政秀子議員の質問に対して、坂本雅司生活環境部長が次のように答弁しています。

### 1-5 免許返納をめぐる

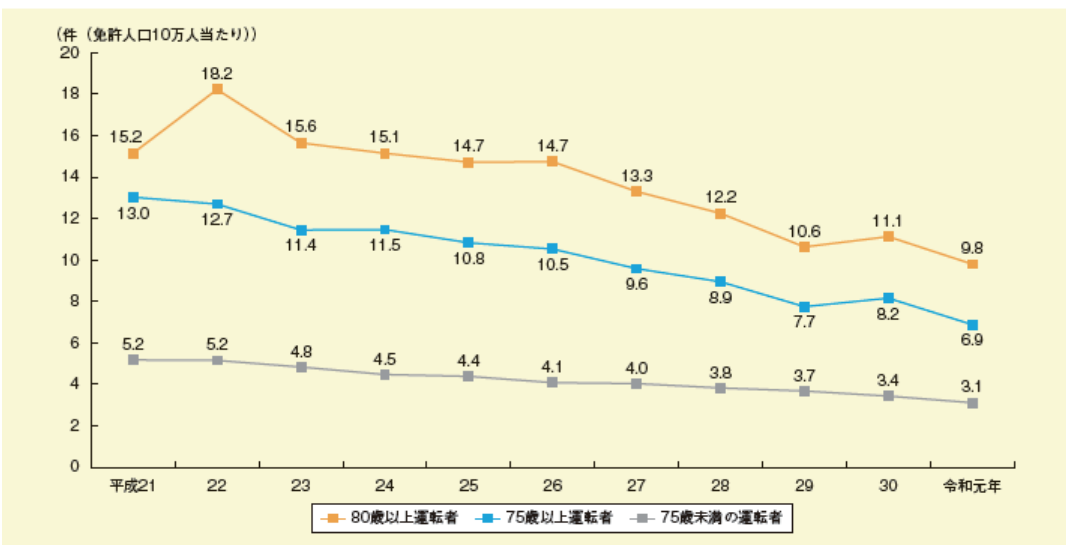
高齢化によって、①視力や聴力の低下、②認知機能の低下、③運動機能の衰え、④思い込みが強くなる、といった傾向が強くなり、事故が起きやすくなる。それゆえ、

▶特集-第37図 75歳以上・80歳以上の高齢運転者による死亡事故件数の推移



注 1 警察庁資料による。  
2 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

▶特集-第38図 免許人口10万人当たり高齢運転者による死亡事故件数の推移



注 1 警察庁資料による。  
2 各年は12月末の運転免許保有者数である。  
3 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

「免許を返納いたしましても、日々の暮らしの中で買い物へ行ったり、それから病院へ行ったりなど、みずから足を動かして移動しなければなりません。こういった一人ひとりのライフスタイルを助成制度で補助していくということは、一過性、返納時にだけ助成するものでは意味がありません。生活を支える恒常的な制度でなければ意味がないと考えております。

単に事故防止の観点ではなく、府中町におきましては、交通弱者と言われる方、あるいは町の東北部のちょっと不便な場所、そういったところの環境を整えるという意味で、事故防止のみでなく府中町の交通という視点を加えた施策、そのためには運転することにかわる交通アクセスの構築が最優先だと考えております」

佐藤町長も「今日的な課題としましては、……東北部の団地のその末端部分というんですか、そういう公共交通が行き届いてないところの問題、それからやはり社会的に高齢化しておるということです、それと地形上の理由、坂が多いというようなところは、やはり今日的課題として、府中町として、もう一つ磨きをかけるためにはそこをどうしたらいいんかということは、今後取り組んでいくべき」だと答弁されています。

町内の一部に公共交通が行き届いていない地域がある。坂の多い丘陵地帯に住んでいる高齢者はなかなか免許と自動車が手放せないのだと思います。

そこで伺います。

①「生活を支える恒常的な制度」が必要であり、「運転することにかわる交通アクセスの構築が最優先」だと5年前に生活環境部長が答弁されており、大変重要な観点です。この観点は現在も引き継がれていると思いますが、いかがでしょうか。

■建設部長 「公共交通」「地域公共交通」は、住民の生活に必要な移動を支える重要な役割があり、府中町として、便利で活力と賑わいにあふれるまちづくりを進めるためには、地域公共交通サービスを恒常的に維持・確保していく必要があることから、府中町地域公共交通網形成計画を策定し、行政、交通事業者、住民が相互に連携を図り、協力しながら望ましい交通体系を構築していくものとしています。

本計画では、地域公共交通の課題の一つとして、「高齢者の利用に配慮した地域公共交通の見直し」が必要であることをあげており、「誰もが『おでかけ』しやすい地域公共交通」の構築に向けて、具体的な施策として「公共交通不便地域における公共交通サービス水準の向上」や「地域ニーズを踏まえた公共交通ネットワークの充実」を図るとともに、「高齢者の外出機会の確保」についても推進していくものとしています。

## 2. 交通権と交通政策基本法

■二見議員 つぎに交通権と交通政策基

本法について伺います。

「交通政策基本法」は2013年に制定されました。この交通政策基本法には前史があって、2002年と2006年に民主党と社会民主党が「交通基本法」案を提出しています。2009年に民主党政権ができましたが、三度めの「交通基本法案」は閣議決定の3日後に東日本大震災が起き、同年11月の衆議院解散により廃案。このような困難な過程をへて、第二次安倍政権のもとで「交通基本法」ではなく「交通政策基本法」が成立しました。

「交通政策基本法」は基本法ですので当然ながら交通に関わるさまざまなことが盛り込まれており、そのせいもあってか目的も漠としたものとなっています<sup>\*8)</sup>。したがってなぜ基本法が求められたかを読み取ることが難しい。

ですから原点である、一番はじめの「交通基本法案」を振り返ってみることが必要です。民主党の細川律夫衆議院議員が次のように趣旨説明しております。

この間の規制改革によって、交通運輸部門の経済的規制はほぼ撤廃され、交通運輸の分野も多くは市場原理にゆだねられることとなりました。しかし、安全の問題、環境への負荷の低減、生活交通の維持、バリアフリーなど、市場原理では解決できない点

も多く、規制が緩和された今、それらを包括した新たな指導原理が求められています。その答えが、私たちが提案いたしました本法案であり、中でも本法案を貫く移動に関する権利の規定であります。生存権と自由権の両面から移動に関する権利を明確にすることによって、利用者の立場に立った施策を進める基礎を築くとともに、縦割り行政の弊害をなくし、総合的、計画的に交通政策を推進し、また環境に十分配慮した交通政策を推進すること、これが本法案を策定した目的であります<sup>\*9)</sup>。

安全の問題、環境への負荷の低減、生活交通の維持、バリアフリーに対応するために国民の移動する権利、交通権ともいいますがこれを保障しようという試みだったわけです。

2010年に開かれた国土交通省第2回交通基本法検討小委員会で配布された資料には「交通基本法制定の意義」について次のように書かれています。

「交通権」保障の問題は、今後のわが国の交通政策の大きな柱になるべきと考える。近年、高齢者・身体障害者の社会参加の推進および高齢化社会の進行に伴うバリアフリー化の一層の推進、規制緩和に伴う地方鉄道・バス等の生活路線廃止に歯止め

---

\*8) 第一条 この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法（昭和四十五年法律第百十号）と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

\*9) 第156国会・衆議院国土交通委員会、2003年7月15日

をかける等、いわゆる「移動制約者」が移動を確保することについての要望が極めて高まりつつあるからである。

移動権あるいは交通権<sup>\*10)</sup> というものは、交通政策基本法ではうたわれておりませんが、高齢者、障害者、妊産婦など交通弱者と呼ばれる人たちが交通機関にきちんとアクセスできるようにしなければならないという考え方は、現在の交通政策基本法にも受け継がれています。

交通政策基本法第 17 条は次のように述べています。

国は、高齢者、障害者、妊産婦その他の者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるもの及び乳幼児を同伴する者が日常生活及び社会生活を営むに当たり円滑に移動することができるようにするため、自動車、鉄道車両、船舶及び航空機、旅客施設、道路並びに駐車場に係る構造及び設備の改善の推進その他必要な施策を講ずるものとする。

そこで伺います。

②ここにありますように、交通弱者といわれる人たちに「日常生活及び社会生活を

営むに当たり円滑」な移動を保障することが極めて大切だと考えるわけですが、町としてこの「交通政策基本法第 17 条」についての見解をお聞かせください。

■建設部長 地域公共交通網形成計画の目標の一つである「誰もが『おでかけ』しやすい地域公共」は、高齢者だけでなく、その他交通弱者を含めた全ての方を対象として、日常生活において自由に安心して「おでかけ」できることを目指しています。

計画の目標達成には、「交通弱者といわれる方々の円滑な移動」についても大変重要であると考えており、これは、交通政策基本法をはじめとした国の方針に沿ったものであると認識しています。

### 3. 町内の「公共交通不便地域」

■二見議員 『府中町地域公共交通網形成計画』は町内を、①幹線交通充足地域、②地域内交通補完地域、③公共交通不便地域に準ずる地域、④公共交通不便地域、⑤公共交通空白地域、という 5 つエリア設定をしています。

これらのエリア設定について全国統一の

\*10) 交通権学会は「交通権」について次のように定義している。

交通権とは「国民の交通する権利」であり、日本国憲法の第 22 条（居住・移転および職業選択の自由）、第 25 条（生存権）、第 13 条（幸福追求権）など関連する人権を集合した新しい人権である。すなわち、現代社会における交通は、通勤・財貨輸送などの生活交通はもちろん、物流・情報など生産関連交通、旅行などの文化的交通、さらに災害救助の交通など広範にわたるため、国民が安心して豊かな生活と人生を享受するためには交通権の保障と行使がかかせない。もちろん交通権の行使には、交通事故や交通公害など他者の権利の侵害を含まないし、長距離通勤などの苦役的移動からの解放も含まれる。



基準はなく、各自治体がそれぞれの地域の特性に応じて設定しているようです。『形成計画』にも紹介されていますが、福岡市の場合、

- ・公共交通空白地…バス停・鉄道駅から概ね1km以上離れた地域
- ・公共交通不便地…バス停から概ね500m以上離れ、鉄道駅から概ね1km以上離れた地域（公共交通空白地を除く）
- ・公共交通不便地に準ずる地域…次の1、2のいずれかに該当する地域
  - ①バス停・鉄道駅との高低差が概ね40m以上の地域
  - ②バス停・鉄道駅までの経路について、迂回を要する、一定の勾配がある等、公共交通が不便と考えられる地域であって、地域住民が生活交通の確保に向けた協議会を組織している地域

となっています。

東京都世田谷区では、鉄道駅からの距離が「500メートル」、バス停からの距離が「200メートル」より遠いエリアを「公共交通不便地域」と定義し、神奈川県平塚市は、バス停までの距離325m（徒歩で約5分以内）に含まれない地域を交通空白地域とし、交通空白地域ではないが、バス運行本数の少ない（運行間隔が概ね1時間に1便未満）を地域交通不便地域としています。

利便性の高い自治体ほど「不便」と感じる水準も高いようでもあります。

そこで質問です。

③当町の5つのエリアはどのように分類したのでしょうか。その基準を教えてください。

■建設部長 府中町の地域公共交通のサービス圏域は、JRの利用圏（駅から半径1km以内）と路線バス、つばきバスの利用圏（バス停から半径500m以内）が相互に補完し、市街地をカバーしており、公共交通の利用環境は非常に優れていると考えております。

しかし、地域公共交通網形成計画では、「誰もが『おでかけ』しやすい地域公共交通」を目標とし、その施策として「公共交通不便地域における地域公共交通サービス水準の向上」に取り組んでいくこととしており、本計画の中で、町の地域公共交通ネットワークの現況に応じ、駅やバス停までの距離や高低差、「地域公共交通ハンドブック」や「バスサービスハンドブック」等の指針の基準を参考に町域を5つのエリアを設定しております。

まず、府中町は、駅または路線バスのバス停より半径500mの範囲が大半を占めており、これを「幹線交通充足地域」として設定いたしました。人口割合では90%以上となります。

つぎに、「地域内交通補完地域」として、つばきバスのバス停から半径300mの範囲内とし、つばきバスでサービスを補完している地域、みくまり・喊ヶ丘・石井城・柳ヶ丘・鹿籠の一部があたりますが、この人口割合は8%であり、先ほどの「幹線交通充足地域」と合わせますと町人口の98%は

公共交通を利用しやすい地域になります。

そして、府中町が公共交通不便地域の解消に取り組むこととしている二つの地域として、平面的な距離はサービス利用圏にあっても駅・バス停までの高低差が25 m以上ある「公共交通不便地域に準じる地域」と、駅から半径500 m以上またはつばきバスのバス停から300 m以上離れている「公共交通不便地域」で、桜ヶ丘・清水ヶ丘・みくまりの一部が該当します。

最後に「公共交通空白地域」として、駅から半径1 km圏外、バス停まで半径500 m圏外の地域で、市街化調整区域の山中となるため人口割合は0%となります。

## 《2回目》

### 4. 新しい交通施策の探求

■二見議員 公共交通不便地域をどうやって解消するのか。方法はいろいろあると思います。

現在、社会福祉協議会が町内会と協力して運行している「いくでえ」、新たに試行運転が始まっているデマンド・タクシーのほかに、他自治体で実施されているタクシー利用への助成、グリーン・スローモビリティなどがあります。

#### 4-1 いくでえ

移動支援事業「いくでえ」は、高齢者が

住み慣れた地域で自立して暮らし続けることができるよう、外出を支援し、社会参加を促進することを目的として、2013年6月から実施されています。府中町社会福祉協議会と町内会とが協力し、桜ヶ丘、清水ヶ丘、城ヶ丘、御衣尾の4町内会に加入している概ね75歳以上の方が対象です。

月曜日が桜ヶ丘、火曜日と金曜日が清水ヶ丘、水曜日は城ヶ丘と御衣尾を運行。1日に1往復それぞれの地域から「サンリブ府中」（ショッピングセンター）まで運行<sup>\*11)</sup>。府中町社会福祉協議会が所有する定員8人の車両を町内会からのボランティアが運転し、利用料金は無料です。

利用された方の人数を、コロナの影響がない2019年度で見ますと、桜ヶ丘が8.3人、清水ヶ丘の火曜日が7.4人、金曜日が9.4人、城ヶ丘・御衣尾が4.4人、全体の平均が7.3人となっています。これは往復を合わせた人数ですので、実際の利用者はその半分。桜ヶ丘と清水ヶ丘が4人、城ヶ丘・御衣尾が2人、全体の平均が4人程度です。「いくでえ」をよく利用されている清水ヶ丘の方が「金曜日午前の便は一杯のことが多いが火曜日の午後の便は利用者が少ない。私たち夫婦2人だけのことがある」と言って心配をされていました。

「いくでえ」は大変重要な役割を果たしていますが、3つの困難に直面しています。第一に、利用者が少なく利用する人が固定されていること、第二に自動車が更新の時期に来ているけれども購入する予算的めど

\*11) 月・水・金 = 往路便 9:30 発、復路便 12:30 発。火 = 往路便 13:30 発、復路便 16:30 発。

がたたないこと、第三に運転手の確保も困難になっていることです。2016年度から1年以上にわたって城ヶ丘は運転手の手配がつかないため運行できませんでした。

こういったこと以上に私が問題だと考えるのは、町内会の方にボランティアで運転を任せていることです。事故が起きたとき、保険に入っているでしょうから金銭については償うことができます。しかし万が一、生命に関わる事故、障害が残るような事故が起きたらどうなるのでしょうか。善意でボランティアを引き受けていただいた方に重い責任を負わせるわけにはいきません。運転はアマチュアではなくプロに任せるべきです。

#### 4-2 デマンド・タクシー

次にデマンド・タクシーについてです。

今年（2020年）8月からデマンド・タクシーの試行運転が始まっています。デマンド型交通は、路線バスなど定期路線交通とタクシーの中間に位置します<sup>\*12)</sup>。定期路線交通は、利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを決められた時刻に運行し、利用者は運行ルート上に設置された停留所で乗り降りします。

デマンド型交通は、利用者の予約があった場合に運行するという特徴があり、運行

方式や運行ダイヤ、さらには発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態があります。2006年の道路運送法の改正により、デマンド型交通も道路運送法に基づく乗合事業に位置づけられ、一般的には地域公共交通会議で協議がととのうことが運行許可の条件となっています。

デマンド交通のメリットとしては、①路線バスの運行ルートから外れている人にとっても生活の足を確保できる、②利用者のニーズに対して柔軟に対応できる、③路線バスよりも自治体の財政負担を軽減できる、ことがあげられます。

デメリットとしては、①バスにはない予約の手間が利用者の負担になる、②利用者が増えると対応できない場合がある、③一人あたりの輸送費はバスよりも高くなる、ということがあがるようです。

また、公共交通空白地域の解消のために導入した場合、「見込みに比べ利用されていない」とするケースが多いと言われてい

ます。デマンド・タクシー事業の成否は、乗客数を安定的に維持していくことにかかっているわけです。利用者を増やすための取り組みについて、山口議員の質問に対して「周知徹底する」「地域の声を聴く」という答弁<sup>\*13)</sup>がありましたが、改めて伺います。

\*12) 正式には DRT (Demand Responsiv Transport) = 「需要応答型交通システム」という。

\*13) 「町内会に利用状況を随時お知らせし、また、初めてデマンドタクシーを利用するにあたって、不安をお持ちの方が多いことを踏まえ、地域での声掛けをお願いするなど地域と連携し、地域の声を聴きながら事業を進めてまいります」

④利用者をどう広げ、安定的に乗客数を維持するのかに関して、周知徹底以外に考えていることはないでしょうか。

■都市整備課長 清水ヶ丘、桜ヶ丘地区のデマンドタクシーの試験運行については、府中町地域公共交通網形成計画に基づく「公共交通不便地域」について、国と協議のうえ、公共交通協議会の承認を得て8月から運行し、4か月が経過したところです。

利用者数は、8月は174人で、11月には速報値で266人と伸びている状況ですが、利用者数をさらに広げ、安定的な乗客数を維持するためには、やはり公共交通を使われる地域での活動や町との連携が必要だと考えています。

現在、デマンドタクシーの利用ニーズを調査するため町内会にアンケート調査を依頼していますが、より多くの方に利用していただければ、財源の確保も難しくなり、事業の継続も厳しくなります。

乗客数の維持は、安定した公共交通基盤の維持にも繋がります。「地域公共交通」だけでなく、「公共交通」全体の課題として、人口減少やコロナ禍における「新しい生活様式」による利用者の減少、

事業者側の運転者など労働者不足など、社会情勢の変化にも対応し、公共交通協議会のなかでしっかりと取り組んでいく必要があります。

■二見議員 ⑤現在は清水ヶ丘、桜ヶ丘での試行運行ですが、その結果を踏まえて他地域へ広げる考えはありますか。

先ほどの建設部長の答弁のとおり、町人口の98%は基本的に公共交通を利用しやすい地域でございます。デマンドタクシーは「公共交通網形成計画」において「公共交通不便地域」として設定した清水ヶ丘、桜ヶ丘地区について、「公共交通不便地域」の解消を図ることを目的として、試験運行を行っているところです。

現計画においては、「公共交通不便地域」以外に新たにデマンドタクシーを導入する予定はございませんが、今後、社会情勢の



変化などにより「つばきバスよりも他の公共交通モードを提供することが望ましいエリア」が生じるようであれば、公共交通協議会において検討していきたいと考えます。

なお、つばきバスも含めてデマンドタクシーなどの「地域公共交通」は、鉄道や路線バスなどの「公共交通」を補完して運行する形で、公共交通全体のバランスを保っています。「地域公共交通」のサービス水準を上げすぎますと、結果的に「公共交通」のサービス水準の低下を招く恐れもあります。公共交通協議会では、そのことも踏まえながら、安定した地域公共交通の推進を図ってまいりたいと思います。

#### 4-3 タクシー乗車への助成

第3にタクシー乗車への助成です。

香川県三豊市<sup>\*14)</sup>で実施されている「福祉タクシー・高齢者運転免許自主返納支援事業」について、昨年(2020年)2月、視察し説明を伺いました。

この事業は「三豊市に居住する運転免許証を有しない高齢者に対し福祉タクシー利用券(以下、利用券)を交付することにより、高齢者の交通手段の確保と経済的負担の軽減を図り、もって福祉の増進に寄与すること並びに交通事故の減少を図るため、高齢ドライバーの運転免許証の自主返納を支援することを目的とする」ものです。

対象者は毎年4月1日現在において三豊市に1年以上在住している満70歳以上で、①運転免許証を保有しない、②当該年度に運転免許証を自主返納した、③当該年度に運転免許証の有効期間が失効した、のいずれかに該当する人です。

対象者には、1年につき500円の利用券16枚(8000円分)を交付し、使用期限は年度内となっています。この利用券は、コミュニティバス回数乗車券(利用券交付対象者用)に交換して使用することもできます。

この制度ができるまでに、「高齢者運転免許証自主返納支援事業」(担当:総務課)と「福祉タクシー助成事業」(担当:福祉課)が実施されていました。

「高齢者運転免許証自主返納支援事業」は、市内に居住する満70歳以上で、自主返納した人に対して、①コミュニティバス回数乗車券、②市内温泉利用券、③三豊市商品券(いずれも5000円相当)のうち、2つを一人一回限り交付するというものです。

「福祉タクシー助成事業」は、高齢者の交通手段の確保と経済負担の軽減を目的とし、80歳以上に対して500円の利用券16枚(8000円分)を交付してきました(利用者3000人)。利用者にアンケートをとったところ、「交通弱者を優先した方がよい」という意見が多く、福祉タクシーの対象者を運転免許証を持たない70歳以上の人

\*14) 香川県の西部に位置し、面積222.70km<sup>2</sup>、人口60,719人、22,930世帯(2021年12月1日現在)。一般会計予算は約330億円(2019年度)。

\*15) とし、利用券を毎年度交付する現在の「福祉タクシー・高齢者運転免許自主返納支援事業」になったのです。一回限りのプレゼントから継続的支援となって免許の返納者も増えたと伺っています。

当町を含め、タクシー事業の経営環境は、大変深刻な状況にあります。三豊市のように、タクシー利用券を免許のない高齢者に交付するという施策は、交通弱者を減らすとともに、タクシー事業者への支援にもなります。町内全域の免許のない高齢者が対象となりますので、不公平感も生じにくいというメリットもあります。

そこで質問です。

⑥免許を持たない70歳以上の高齢者にタクシーやバスに使えるチケットを毎年配布することによって、交通不便地域に住む住民を含む交通弱者対策をする方法もあると思います。町としての見解をお聞かせください。

■都市整備課長 連日のように、高齢者の事故がニュースで報道されており、高齢者の免許返納と運転することになる「手段」の確保は社会的大きな課題であると考えております。

バスやタクシーなど公共交通が充足していない地域では、その「手段」の確保に苦慮している自治体も多くあると思いますが、府中町においては、その「手段」の一

つとして「公共交通」は充実しており、このことから「交通利便性」が高く中国地方で一番「住みこちがよいまち」に選ばれているものと思います。

議員ご指摘の高齢者へのサービスチケットの配布など、「公共交通」を利用した様々な課題への取り組みにつきましては「地域公共交通網形成計画」において、「高齢者の外出機会の確保」に取り組むこととしており、担当部署や関係機関との連携をしっかりと図り、誰もが「おでかけ」しやすい地域公共交通の構築を図ってまいりたいと思います。

#### 4-4 グリーン・スローモビリティ

■二見議員 第4にグリーン・スローモビリティです。

グリーン・スローモビリティは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスのことで、略してグリスロと言います。4、5人乗りはゴルフカートをイメージしていただけるといいと思います。4人乗りから22人乗りまでの電動車があり、11人以上のものは中型免許が必要です。

グリーン（Green）は、排ガスを出さない、環境に優しいエコな移動サービスを意味し、スロー（Slow）はスピードが遅いことを意味しています。重大事故が起きにくく、生活道路に向いていて景色を楽しむこともできる。

\*15) 対象者 7,288 人、登録者 5,451 人（2019 年 12 月現在）

国土交通省が作成した『グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き』は、「高齢化が進む地域での地域内交通の確保や、観光資源となるような新たな観光モビリティの展開など、地域が抱える様々な交通の課題の解決と、地域での環境に優しいエコなモビリティの普及を同時に進められます」\*16) と述べています。

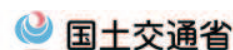
車両が小さいことも特徴です。「7人乗りカートであれば、同じ乗車定員の一般的な乗用車の約8割の大きさです。そのため、これまでコミュニティバスが通れなかったような道路でも活用できます」\*17)。

府中町にうってつけの交通手段ではないでしょうか。低速で走るグリスロは長距離

は向かず、数百メートルから1キロメートル程度の移動に向いているといいます。

町内には、路線バスとつばきバスの停留所が随所にあります。公共交通不便地域あるいは公共交通不便地域に準ずる地域は高低差はあるものの最寄りのバス停までの距離はさしてない。バスの時刻にあわせてこれらの地域とバス停を往復することによって「不便」を軽減することができるのではないのでしょうか。山田4丁目の一部ですが、道が細くてタクシーを呼んでも来てくれないという話を聞きました。そういう地域もグリスロなら通行が楽で、山田行きバス終点かニュータウン行きの宮の町5丁目のバス停に接続することができます。

## グリーンスローモビリティとは



グリーンスローモビリティ：時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス

【グリスロの特長】

- ①Green…電動車を活用した環境に優しいエコな移動サービス
- ②Slow…景色を楽しむ、生活道路に向く、重大事故発生を抑制
- ③その他…同じ定員の車両と比べて小型、開放感がある、乗降しやすい等

軽自動車	小型自動車	普通自動車
 4人乗り	 5人乗り	 10人乗り
 4人乗り	 6人乗り	 11人乗り
 4人乗り	 7人乗り	 18人乗り

※11人乗り以上の車両の運転には、中型自動車免許が必要になります。

\*16) 国土交通省総合政策局環境政策課『グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き』2021年、1頁。

\*17) 同、5頁。

そこで質問です。

⑦グリーンスローモビリティは以上のよ  
うな特徴があります。デマンド交通ととも  
に、グリスロなど多様な公共交通モードへ  
の展開についてどのようにお考えですか。

■都市整備課長 グリーンスローモビリティは、時速 20 km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です。導入により、地域が抱える様々な課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されています。

国は、人口減少化、高齢化のほか、地域の活性化や地球温暖化など社会や地域の課題に対応していくため、議員ご指摘のグリスロのほか、AI オンデマンド交通や超小型モビリティ、そして自動運転による交通サービスなどの新たな輸送サービスの推進も図っており、今後の公共交通の方向性としたしましては、地域の課題や目的にあった、より細やかな公共交通サービスを新たな交通モードやシステムを加え、展開していくものと思われま

す。府中町においても、国の動向に留意し、新たな公共交通モードの展開については、しっかりと検討、取り組んでまいりたいと考えています。

#### 4-5 クロスセクター効果

■二見議員 最後にクロスセクター効果について伺います。

これまで、利用者数や収支などで地域公共交通を評価することが多かったわけですが、地域公共交通が人々の移動を支えることで、多様な活動に及ぼす効果を算定し総合的に分析しようとする試みがあります。

この「交通領域にとどまらず福祉領域等他領域にまで射程に置いて行う費用対効果分析」のことを「クロスセクター・ベネフィット (Cross-Sector Benefit) 分析」と呼んでいます<sup>\*18)</sup>。

たとえば、高齢者は外出機会が失われると寝たきりになりやすいと言われていま

す。寝たきりの高齢者が増えると、国、自治体、被保険者の介護保険料負担が増えることにつながります。反対に、高齢者の移動が公共交通によって確保されれば、寝たきりの予防につながり、介護保険など福祉の負担を軽減させることに繋がるわけ

です。そこで最後の質問です。  
⑧公共交通をそれだけで評価するのではなく、福祉分野に与える影響も考慮し、交通と福祉を総合的に進めていくことが必要だと考えますが、町の認識はいかがでしょうか。

\*18) 大辻統「交通分野におけるモビリティ対策の今後のあり方について—新たな視点の導入の試み—」東京大学大学院法学政治学研究科公法選考論文、2005 年。



■都市整備課長 「公共交通」は、「買い物に行く」「病院に行く」「通勤通学に使う」など、基本的には「様々な目的」を持って利用されます。

府中町では公共交通が充実しており、なかなか認識しづらいですが、仮に公共交通が廃止されると、その目的を達成するための移動手段がなくなるため、各目的に対し、個別対応が必要になります。

公共交通があることで交通分野以外の施策費用が削減され、社会全体で見たときに支出が抑制されることを、「公共交通の有する多面的な効果」「クロスセクター効果」といいます。

現在、町としましては、公共交通サービスの提供という面では、公共交通不便地域の解消ができれば、充足されるものと考えていますが、福祉分野に与える影響などを考慮し、将来にわたって公共交通サービスの量と質を維持・確保していくことは重要であると考えています。

そのうえで、タクシー利用を含め、日常生活において公共交通サービスを利用することにハードルが生じている方については、福祉分野と連携を図り、そのハードルを解消していくことも必要であると考えています。

町では、地域公共交通網形成計画に基づき、ひろしまで一番「おでかけ」しやすいまちの構築を目指し、様々な課題についても公共交通協議会の場で話し合い、円滑な地域公共交通事業を推進して参りたいと考えています。

## 《3回目》

交通の利便性が高い府中町のなかの不便地域をどう減らし、なくしていくのか。答えは一つではないと思いますし、様々な施策を組み合わせることも必要でしょう。

また、便利と不便は相対的な問題でもあり、中山間地ならば不便と思われぬような条件でも府中町では不便と感じる。便利になればなるほど「不便」と感じる水準が高くなるわけです。さらに、若ければさほど不便でなくても、高齢化によって不便となってゆくという問題もあります。

(2001年)6月議会で質問した「立地適正化計画」のように、「不便ならば便利なところへ引っ越せばよい」という考えもありますけれども、町民一人ひとりの交通権を保障し、どこに住んでいても人間らしい生活ができるようにすることが大切だと思います。

引き続き、不便地域をなくすために多様な施策、公共交通モードを検討・実施することを要望して私の質問を終わります。

# 『堅実な財政運営』と評価

2020年度決算についての意見表明

第4回定例会 2021年9月22日

第42号議案「令和2（2020）年度府中町歳入歳出決算の認定について」に賛成の立場から討論いたします。

2020年度の一般会計決算額は歳入227億8,512万円、歳出224億1,636万円です。形式収支は3億6,876万円の黒字、翌年度へ繰り越す分を差し引いた実質収支は3億858万円の黒字となりました。

財政力指数、実質公債費比率、将来負担率、経常収支比率からみて引き続き堅実な財政運営がなされていると評価できます\*1)。

今年度の決算は、歳入・歳出とも新型コロナウイルス感染症拡大の影響を強く受け、前年度と比べて歳入が50億円、歳出

が47億円増えました。

## 1. 歳入—— 住民に寄り添った徴税

まず、歳入についてですが、一般会計の町税は元年度よりわずかに下がったものの98.2%という高い収納率となりました。

老人ホーム入所者負担金85.3%、保育所負担金99.6%、道路占用料100%、町営住宅使用料100%、国保税88.5%、介護保険料99.2%、後期高齢者保険料が99.3%で、いずれも高い収納率です。

2020年度は、新型コロナウイルスの影響で納付困難になる個人や企業に対して、納期限を1年猶予できる制度や持続化給付金・住居

\*1) ◆1に近いほど財政力が高いとされる財政力指数は令和元年度の0.906から0.872に下がった。財政力指数が示すのは、地方税収入の高さであって、指数が高い＝町財政が豊かとは言えない。

◆標準財政規模に対する地方債の元利払いの比率を示す実質公債費比率は、平成30年度は7.1%、令和元年度は5.6%、令和2年度は5.7%となっている。

◆標準財政規模に対する将来負担すべき実質的な負債の比率を示す将来負担率は、令和元年度109.6%から104.1%へと下がった。

◆財政構造の弾力性を表す経常収支比率は、人件費、扶助費、公債費などの経常的な経費に、地方税、地方交付税、地方譲与税などの経常的な収入がどの程度充当されているかを比率で示したものであるが、比率が高いほど財政構造の硬直化が進んでいるとされ、この比率はおおむね70%から80%の間であることが理想だと言われている。令和元年度98.6%から97.3%に下がった。

◆地方債残高は251億2千万円からへと248億4千万円と2億8千万円減少した。

確保給付金制度を紹介し、固定資産税と国民健康保険税の減免制度の活用を呼びかけたと聞きました。納税猶予された額は固定資産税、法人税、軽自動車税、個人住民税、国民健康保険税をあわせて249件7147万4400円で、現在はその68%が納付済みだと伺いました。

固定資産税は170件8084万7700円、国保税は151世帯2835万7000円が減免措置されました。減免額は全て国が負担しますので、町財政の損失はありません。

当町の国保税の減免決定世帯数は、151世帯でした。人口20万人の東広島市や人口10万人を超える尾道市（人口14万人）、三原市（人口10万人）より多く、廿日市市（人口11万人）とほぼ同じだと伺っています。

また、滞納処分、いわゆる「差し押さえ」ですが、町税が80件、1298万円、国保税が26件105万円でした。滞納処分や督促もコロナの影響が直撃した2月から5月はできるだけ抑えるようにしたとのことでした。

以上のことから、いかに住民に寄り添った徴税を当町がしているかが分かります。

## 2. 歳出の評価と要望

つぎに歳出です。歳出は47億円増えていますが、新型コロナウイルス感染症拡大関連施策、町民1人あたり当たり10万円を支給した定額給付金が52億円、「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」を使った感染症対策や町民支援に4億円

が支出されました。これらを除くと町の歳出は減っていて、翌年度繰越金は8億6千万円、不用額は18億5千万円、実質収支でも3億円を超す黒字となりました。

決算審査特別委員会要求資料「不用額に関する調べ」は事業において30%かつ100万円以上のものがリストアップされていますが39のうち17がコロナによる影響を受けたものです。

医療関係の助成もコロナによる受診控えによって減少しています。受診控えは全国的な傾向で、厚労省によると令和2年度の概算医療費が42.2兆円と前年度に比べて3.2%、額にして1.4兆円減ったといえます。減少が特に大きかったのは、小児科（22.2%減）と耳鼻咽喉科（19.7%減）で、受診延べ日数も、小児科では31.5%、耳鼻咽喉科では24.4%減少。かぜなどで受診する子どもが減ったことが要因と考えられ、未就学児の医療費は前年度から19.1%減りました。マスクや手洗いなどが定着し、風邪やインフルエンザにかかりにくくなっていることがある一方、受診が必要なのにコロナ感染を恐れるあまり受診を我慢するということもあるのではと思われます。

こういう全国的な傾向を受けて当町の医療関係の助成も、重度心身障害者医療費が1億4036万円から1億2450万円と11.3%の減少、子ども医療費が1億2852万円から1億0288万円と20%の減少、精神障害者通院医療費が10.9%の減少、ひとり親家庭等医療費が16.4%減少しました。

コロナ感染症拡大は不測の事態であり、

不用額の増加は、やむを得ないものだと考えます。現在、第5波は山を越えたようですが、感染症の拡大は波を描きながら数年は続くものとみられます。予算編成および執行にあたって、公正な財政運営を守りつつ、創意を凝らして不用額が少なくなるよう努力していただきたいと思えます。

具体的な個々の事業について7点ほど指摘します。

#### ①通院を中3まで無料に

まず、子どもの医療費助成の拡充です。

先ほども申しましたように、令和2年度の子ども医療費助成は1億2852万円から1億0288万円と20%も減りました。この傾向は数年は続くわけですから、ここで思い切って通院の助成を小学校卒業までから中学校卒業まで引き上げることを提案したいと思います。

全国では中学校卒業まで一部負担金なし、所得制限なしが標準です。

広島県内でも「通院」の無料が「18歳まで」となっているのが6市町<sup>\*2)</sup>、中3までが7市町<sup>\*3)</sup>であり、県内市町の半数以上が「18歳まで」あるいは「中3まで」となっています。よそでできて府中町でできない

はずはありません。コロナ禍で医療費が下がっている今が制度拡充のチャンスだと思います。

#### ②妊婦に対する給付金

第2に、妊婦特別定額給付金です。国の制度である「子育て世帯への臨時特別給付金」<sup>\*4)</sup>、「ひとり親世帯臨時特別給付金」<sup>\*5)</sup>に加えて、町独自の施策として「妊婦特別定額給付金」を妊婦1人当たり5万円、329人に支給しました。

ただでさえ、妊婦は大変ですが、コロナ禍で「感染への不安」「外出への不安」「周囲からのサポートについての不安」「気分障害についての不安」などを抱え、「人間関係のストレス」にもさらされています。この給付金は、町が「あなたとお子さんの健康を気にかけていますよ」というメッセージにもなっていると思います。妊婦さんから「大変喜ばれた」と伺いました。私も嬉しく思います。



#### ③学生へのエール 継続を

第3に「学びの継続支援給付金」ですが、これも町独自の施策です。新型コロナ

\*2) 三次市、安芸高田市、安芸太田町、北広島町、世羅町、神石高原町。

\*3) 三原市、尾道市、福山市、府中市、庄原市、大竹市、大崎上島町。

\*4) 児童1人当たり1万円、支給件数4,436件。内閣府。

\*5) 1世帯5万円、子ども2人以上、1人につき3万円（コロナの影響で収入激減の場合、プラス5万円）。支給件数849件。

ウイルス感染症拡大による影響で、学生生活の維持が難しくなっている学生<sup>\*6)</sup> 1人につき3万円を支給しました。国（文科省）が日本学生支援機構を通じて実施した「学生支援緊急給付金」<sup>\*7)</sup>、に上乗せする形で実施。好評だったようで、とりわけ東京や大阪など離れた地で暮らす学生に対して、ふるさとの町からのエールになったのではないのでしょうか。

予算は148人を見込んで446万円でしたが、申請は50人・支出額150万円にとどまりました。努力をされたと思いますが、もう少し申請が増えなかったのか、という思いです。また、この施策が令和3年度に継続しなかったことがさらに残念であります。事情を伺いましたところ、国の「学生支援緊急給付金」が2020年度限りで、町の支給要件が「日本学生支援機構から、学生支援緊急給付金の支給を受けた学生等であること」としていたため、施策の継続が難しくなったということでした。学生の置かれている状況は2020年度、2021年度で違いはありません。町独自の基準をつくるのは大変だと思いますが、この給付金事業を継続の手立てを考えていただきたい。

#### ④困窮者の相談から支援へ

第4に、生活困窮者の自立を促進するための相談事業ですが、述べ相談者数は令和元年度135人に対して2年度は353人

と2.6倍になりました。これも新型コロナの影響によるものです。この相談事業から住居確保給付金支給となった人が申請57人、決定54人です。社会福祉協議会の生活福祉資金特例貸付制度の利用へと結びつき、緊急小口資金を借りることが出来た人が270人、総合支援資金を借りることが出来た人が133人です。

この相談事業を継続・充実させ、相談が給付や貸付などに結びつくようにしていただきたいと思います。

#### ⑤チャージ場所を町内に

第5に、パスピーの購入・チャージとタクシーの乗車割引に使える、「乗って応援！クーポン券」事業（地域公共交通利用促進事業）ですが、住民登録のある小学生以上にクーポン券1,000円分が配られました。乗客数が激減したバスやタクシーを応援しようという事業です。パスピーの場合、半額を自己負担して2,000円分チャージできます。配布されたクーポン券の55%が利用され、この種の助成としては高い利用率だと伺いました。

しかし、広島市内に通勤・通学していない人にとってはパスピー・チャージが難しく、もっとも近い曙営業所までバスに乗って片道200円程度かかります。2,000円分のチャージ（半額の1,000円は自己負担）のために400円を使うのはもったいないと思うのは当然です。今後、同種の事業を

\*6) 大学・大学院・短大・高専・専門学校に通う学生。

\*7) 住民税非課税世帯の学生20万円、それ以外の学生10万円。

する場合には、チャージ場所を町内に設置するなどの工夫をしていただきたいと思います。

#### ⑥事業費が膨らまないように

第6に、「広島市東部地区連続立体交差事業」、いわゆる JR 山陽本線の高架化です。令和元年に改めて事業認可がされて以降もなかなか進んでいない感じがしましたが、今年に入って仮線工事が進んで、このまま順調に進めば10年後に完了できるのかもしれないという希望をもちました。令和2年度の府中町の負担金は3,680万円で、進捗率は事業費ベースで13.1%<sup>\*8)</sup>です。これから残りの86.9%の負担金支払いが待っています。10年間でおおよそ30億円です。今までは年間数千万円の負担金でしたが、工事の本格化に伴い、平均して年間約3億円という大きな負担となるということです<sup>\*9)</sup>。えてして事業費は膨らんでいくものです。町民の負担がこれ以上増えないよう、今後 JR、広島市、広島県と十分協議・調整して下さい。

#### ⑦証明書1枚にコスト4千円

第7、これが最後ですけれども、「証明書等コンビニ交付事業」と「番号カード交付促進事業」についてです。

コンビニ交付事業は601万円ですが、利用実績は1,589人(3.72%)に過ぎません。令和元年度は679万円かけて利用は



仮線工事が進む JR 山陽本線

631件でしたので1枚の証明書のために1万円の経費がかかっていました。2年度は1枚につき4千円のコストで引き続き不採算事業であります。

証明書等をコンビニで交付する事業は、住民の利便性からではなく、マイナンバーカードを普及する手段として考えられたものです。特別定額給付金やマイナポイントによって、マイナンバーカード所持者は増えました<sup>\*10)</sup>が、給付金やマイナポイント以外に使うことはあったのでしょうか。

デジタル庁が9月1日に発足しました。データ資源の利活用が設置目的の一つであり、「第32次地制調答申」は、「地方公共団体が全て自前でやるよりも、組織や地域の枠を越え、官民が協力して、相互のデータの利活用や、アプリケーション開発等の取組を進めることが重要である。また、そのためには、公共データのオープン化等に

\*8) 1997年から現在までの地元負担金の累計は約3億2千万円。

\*9) 起債や国からの交付税措置があるので、単年度の負担が3億円となるわけではない。

\*10) 全国の交付率37.6%、府中町42.4%(R3年9月1日時点)。

\*11) 正式な名称は「情報通信技術を活用した行政の推進等に関する法律」。

よるデータ利活用環境の充実も求められる」(9頁)と述べています。

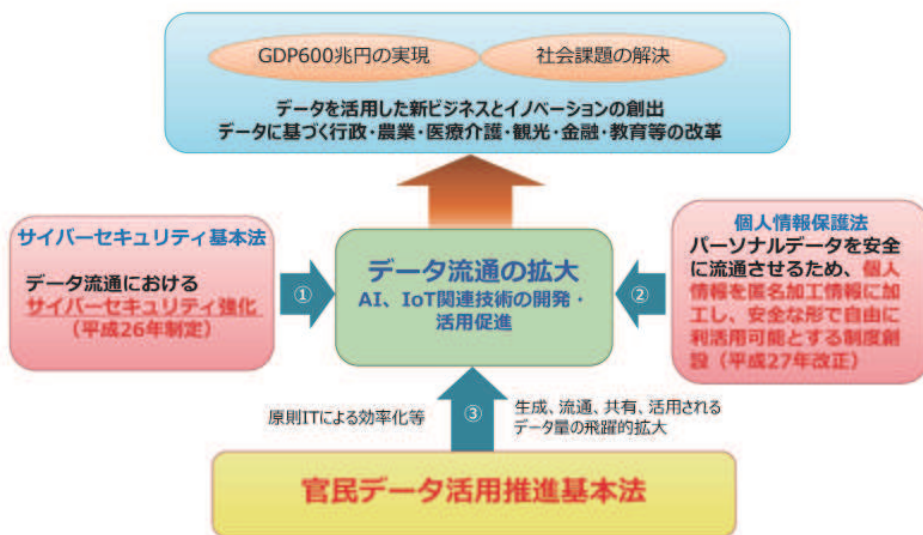
デジタル手続き法<sup>\*11)</sup>は「国、地方公共団体、民間事業者、国民その他の者があらゆる活動において情報通信技術の便益を享受できる社会」の実現を目的とし、「事務又は業務の遂行に用いる情報を書面等から官民データへと転換すること」を原則として掲げています。国や自治体が持っているデータを民間企業と共有するということです。マイナンバーとそこに結びつけられた情報が除かれる保証はどこにもありません。

内閣官房は「官民データ活用推進法」のねらいとして「データを活用した新ビジネスとイノベーションの創出」によって「GDP600兆円の実現」を掲げています。経団連の十倉雅和会長も「各分野で徹底し

た規制改革とデジタル化、データ共有を促すことが重要」<sup>\*12)</sup>だと今年6月の就任挨拶で強調しました。デジタル化推進の動機が国民の利便性の向上ではなく、国や自治体の持つ情報をいかに企業の利潤に結びつけるかにあるのです。

デジタル化そのものを否定するつもりはありませんが、自治体の持つ情報が企業によって利活用されることに対して強い警戒心を持つものです。官民データの共有と証明書コンビニ交付事業や個人番号カード交付促進事業は分かちがたく結びついています。したがってこの2つの事業に対して反対いたします。

以上の点に留意し、今後の予算編成や行財政執行に生かしていただくことを要望し、賛成討論といたします。



内閣官房「官民データ活用推進法について」

\*12) 「DXは、Society 5.0が目指すオールインクルーシブな社会の実現に不可欠なツールであります。従来でできなかった多様な個人のwell-beingの実現と社会全体の最適化の両立を可能とするDXに対して、医療、教育、行政などあらゆる分野で集中投資を進め、各分野で徹底した規制改革とデジタル化、データ共有を促すことが重要であります。経団連は、生活者が暮らしやすさを実感できる社会を目指して、「経団連DX実装プロジェクト」を加速・強化してまいります。(経団連定時総会における十倉会長就任挨拶 2021年6月1日)

# 3月議会から YouTube で 一般質問などがご覧になれます

今年3月議会から、府中町議会のインターネット配信が始まりました。

3月議会は、町長の施政方針と議員の一般質問を配信しています。私は今回、学校給食を取り上げました。私のホームページに質問と答弁を掲載（この「二三四五通信」では次号）していますが、これからは動画でも観ることができます。

「府中町議会 YouTube チャンネル」は、6月議会以降、議案審議なども配信する予定です。



## 学校給食の充実のために

1. 大切な学校給食
  - 1-1 完全給食・補食給食・ミルク給食
  - 1-2 自校方式・親子方式・センター方式・デリバリー方式
  - 1-3 温かく美味しい自校方式がいい
2. 給食の民間委託は何をもたらしたのか
  - 2-1 削減効果は一億円？
  - 2-2 一億円削減の代償
  - 2-3 全国で進められた民間委託、非正規化
3. 大規模センター方式の問題点
  - 3-1 広島市で進む大規模センター化
  - 3-2 センター方式の問題点
4. 食の安全と多様な要望への対応
5. 給食費の無償化へ向けて
  - 5-1 重くのしかかる教育費
  - 5-2 給食費の一部負担
  - 5-3 就学援助の拡充

## 府中町議会 YouTube チャンネル



二見議員 3月議会一般質問  
「学校給食の充実のために」

府中町議会議員 二見伸吾（ふたみしんご）

■ 735-0005 広島県安芸郡府中町宮の町 2-2-27-102

■ 携帯電話 080-6750-5432

■ 公式ホームページ futamishingo.com

■ Eメール shingo23futami@outlook.jp

■ 郵便振替口座 01300-6-91775 加入者名 二見伸吾



公式ホームページ