

議長

副議長

事務局長

次長

議事課長

主任主査

主幹  
(委員会・企画)

主幹  
(議事)

調査課長

主幹  
(調査・法制)

主任主査

主任主査

課長補佐

平成13年10月22日

担当

# 企画環境委員会記録

会議日時

平成13年10月2日(火)  
午後1時3分から午後2時32分まで

会場

第6委員会室

出席委員 13名

久保田浩文、原邦芳 正副委員長

直江弘文、かとう南、加藤実、久野知英、

深谷勝彦、杉田元司、飯田雄三、山田幸洋、

鬼頭英一、吉田収三、林信敏 各委員

欠席委員 0名

委員以外の出席者
企画振興部長、総合交通監、調整監兼企画課長、水資源監、交通航空監、関係各課室長等
(付議又は調査事件名及び審査又は調査の結果)
〈付託案件等〉
○ 議案
第115号 平成13年度愛知県一般会計補正予算(第1号)
第1条(歳入歳出予算の補正)の内
歳出
第3款 企画振興費
(審査結果) 全員一致をもって原案を可決すべきものと決した議案
第115号
○ 請願
第26号 「ジェイアール東海バスの一般路線の存続を求める意見書の提出を求める」について
(結果) 賛成少数をもって不採択とすべきものと決した請願
第26号
○ 閉会中継続調査申出事件
1 地域整備の推進及び交通体系の整備について
2 地域、県行政、市町村の情報化の推進について
3 公害防止対策について
4 生活環境及び自然環境の保全について
5 企画振興部及び環境部の行政運営について

〈会議の概要〉

1 開 会

2 議案審査（1件）

(1) 理事者の説明

(2) 質疑

(3) 採決

3 請願審査（1件）

4 委員長報告の決定

5 一般質問

6 閉会中継続調査申出事件について

7 閉 会

(主な質疑)

《議案質疑》

【林委員】

緊急雇用対策事業である土地利用情報システム整備事業及び県民情報システム整備事業の進捗状況について伺う。

【土地水資源課長】

土地利用情報システムについては、国土空間データ基盤である市街化区域、農業振興地域等土地利用規制データのデジタル化を行っている。

【情報企画課長】

県民情報システムの一環で、施設予約システムにリンクするシステム整備を行うもので、今回の事業は、ウィルあいち情報システムの接続、スポーツ振興事業団関係の6施設の予約システムの開発を行っている。

《請願関係》

【林委員】

規制緩和の名の下に道路運送法の改悪が行われ、路線廃止が自由化になってきている中で、地域住民の足となってきた路線バスが、県内でも非常に重大な局面にあると認識している。

J R東海バスは、昨秋と今春に路線バスの廃止計画を発表した。これが計画どおり行われれば、県内では、瀬戸、春日井市の一部を除いて、J Rの一般路線が姿を消していく。岐阜県内や静岡県内では、J Rの全ての一般路線がなくなるという状況になる。これは、路線バスに頼って生活をしている地域住民にとっては、大きな社会問題である。特に、学生や病院などの公共施設への足に使っている高齢者などの交通弱者の生活権を奪うことにもなる。

平成13年6月の第151通常国会でJ Rの完全民営化法案が可決されたが、その採択の際の付帯決議でも、地域にとって路線バスを適切に維持していくべきということが強調されている。不採算路線ということが言われているが、J R東海バス株式会社全体は単年度毎で見れば、経常黒字になっているという経営状況である。

豊橋市議会では、6月14日に両院議長、関係大臣、本県知事に対してJ R東海バスの一般路線維持存続のために特段の措置を求める意見書が全会一致で上げられている。瀬戸市などの尾張東部でも存続を求める住民運動が広がっている。

このような状況に鑑みて、県議会としても、地域住民の足を守って、地域振興を図るために、内閣総理大臣、国土交通大臣に対してJ R東海バスの一般路線の存続を求める意見書を提出することが必要と考え、本請願に賛成するものである。

【久野委員】

請願第26号は、J R東海バスの一般路線の存続を求める意見書を国に提出するよう求めているが、

本県では、かねてより、地域住民の生活に必要なバス路線を維持するため、採算性の乏しいバス事業者に対して、国庫補助事業を実施している。

更に、本年4月1日より、国の補助制度が見直され、赤字事業者でなくても対象となる一方、広域・幹線的な生活交通路線しか対象とならなくなったことから、県単独の補助制度を設けるなど、地方バス路線の維持に向けて、鋭意取り組んでいるところである。

一方、これまでは、JRバス各社に対して、こうした公的補助をすることはできなかったが、本年8月10日に総務省より、JR東海など3社から経営分離したバス会社に対して、他の民間バス事業者と同様、助成できる旨の通知がなされたところである。

このため、現在、本県では愛知県バス対策協議会を設置して、不採算路線からの撤退を表明しているJR東海バスに対する公的支援策を含め、その対応について検討しているところである。

営利事業を営む民間バス事業者にとって、不採算路線を維持していくのが困難な中で、国や県においては、生活に必要な路線バスを維持していくために、最大限の取組を実施していることから、本請願には賛同しないものである。

#### 〈一般質問〉

##### 【林委員】

公共事業における需要予測と実績の乖離の問題は、桃花台線で路線の存廃がかかった現実問題になっている。平成10年の数値では、運賃認可申請時の計画では、一日当たり10,843人がピーチライナーを利用することになっていたが、実際にはその23.5%の2,547人しか利用しなかった。

その後の運賃認可申請時の計画と実績との乖離の状況はどうか。

##### 【交通対策課主幹（鉄道整備第一）】

運賃認可申請時の利用予測と実績との乖離については、1日当たりの旅客人数で、平成11年度が、計画人数11,617人に対して、実績は2,389人で、計画に対する実績割合は20.6%となっている。平成12年度が、計画人数12,392人に対して、実績は2,262人で、計画に対する実績割合は18.3%となっている。

##### 【林委員】

経営改善が始まって間もないところであるが、計画の2割を割っている。桃花台線の利用者の減少傾向と当初の需要計画との著しい乖離の要因がどこにあると判断しているか。

##### 【交通対策課主幹（鉄道整備第一）】

利用者数が計画値と乖離している要因としては、需要予測を行った当時において予見できなかった4つの事情が影響しているものと考えている。第1に桃花台ニュータウンの計画人口40,000人に対して、平成13年1月時点の人口が27,493人で、比率にして68.7%に止まっていること。第2に上飯田連絡線の開業が平成12年度から平成14年度に遅れたことにより、接続の不便さがなかなか解消されないこと。第3に県内の傾向として、マイカー志向の高まりから、自動車から公共交通機関へ

の転換が容易に進まないこと。第4に昭和62年4月に国鉄がJRへ民営化したため、JR中央線の利便性が格段に向上し、JR中央線の利用者数が増加したことが考えられる。具体的には、名鉄小牧線の1日当たりの運行本数が昭和60年の56本から平成9年には64本の16%増となっているのに対して、JR中央線は76本から140本の約1.8倍となっており、利便性が格段に向上している。

【林委員】

ピーチライナーの利用実績が伸びていて、計画に追いつかないならばともかく、むしろ減っている。需要予測の中身まで突っ込んで検証する必要がある。桃花台線については、建設するという結論が先にあって、地域の住民生活や交通の特性を無視又は軽視したような需要予測をしていたのではないかと考える。

桃花台線は名鉄小牧線に接続して名古屋市内に結ばれているが、名鉄小牧線全体の利用者数を見ると、桃花台線ができた平成3年頃をピークに減少してきている。他方、JR中央線の利用者数は伸びている。

第3回中京都市圏パーソントリップ調査報告書では、春日井市を居住的機能都市、名古屋市をベッドタウン的性格が強いと位置付けており、JR中央線が増強される条件がある。他方、小牧市は工業的機能都市で従業地としての性格を持つ都市という位置付けになっており、名古屋方面への通勤交通や生活交通の割合は相対的に少ない地域である。桃花台ニュータウンができて、人口が増加しても、小牧市全体のこの都市特性は変わっておらず、名鉄小牧線の利用者数が伸び悩む状況になっている。

桃花台線の需要予測を立てた時に、地域住民のアンケート調査を実施していると思うが、桃花台ニュータウンから名古屋へ出勤する住民が利用するとしていた代表的な交通手段はどうなっているのか。

【交通対策課主幹（鉄道整備第一）】

桃花台ニュータウンから名古屋へ出勤する場合の代表的な交通手段については、平成元年から2年において実施したアンケート調査の結果によると、調査時における利用実態については、JRが全体の43.2%、自動車が39.8%、名鉄が14.4%、オートバイが2.5%となっている。

【林委員】

需要予測に少子・高齢化の影響をどのように見込んでいたか。

【交通対策課主幹（鉄道整備第一）】

需要予測における基礎となる人口フレームは県地方計画に基づいており、この計画において県全体で、15歳未満の年少人口の構成比は、昭和60年の22.4%から平成12年には18%に減少、65歳以上の高齢者人口の構成比は、昭和60年の8.5%から平成12年には14%に増加するものと見込んでいる。

このことから、少子・高齢化の影響や方向性は、人口フレームという需要予測の基礎数値として、交通量推計を行う各段階で反映されていると考えている。

【林委員】

人口フレームでは、一応、少子・高齢化という観点があるけれども、それが将来的にどのように需要に影響を及ぼすかということは、あまり検討されていない。

桃花台線の今後の方向を探るためにも、地域住民の足として再生させていくためにも、更に、経営再建に向けて需要予測の抜本的見直しが必要と考えるが、経営改善計画の中で、どのような見直しを持っているのか。

**【交通対策課長】**

桃花台線については、平成12年度から16年度までの5か年を計画期間とする経営改善計画に基づき、会社、愛知県などの関係者が全力で経営の合理化に努めており、徐々に成果をあげている。この計画は、平成14年度の上飯田連絡線の開業による効果の見極めがポイントの1つとなっている。この上飯田連絡線の開業に伴う利用者の動向、激変する社会経済環境の変化等を考慮しつつ、経営のあり方を検討する中で、需要予測の見直しについても検討していきたい。

**【林委員】**

今回の経営改善計画でどれだけ利用者が増えるのかについて、議会に対して報告があったのは、上飯田連絡線の効果として1日で500人増えるだろうということだけである。桃花台の人口増加で1,500万円の増収ということも出ているが、どれだけ利用者が増えるかについてすら議会に示されていない。需要予測の見直しに当たっては、真摯に取り組んでほしい。

次に、東部丘陵線の需要予測について伺う。

東部丘陵線の開業時の利用者は1日当たり約31,000人であるということが本委員会でも報告されているが、その利用者の5割弱は学生であるとのことである。現在スクールバスや路線バスを利用している学生は、東部丘陵線を利用するということになれば、その乗り継ぎや交通費の負担増を強いられることになる。利用者アンケートを実施したとのことだが、学生の回答はわずかであったという。この3月に学校関係者も入った「東部丘陵線沿線公共交通体系検討協議会」が立ち上がったが、学生需要についてどのような議論になっているか。

**【交通対策課主幹（鉄道整備第二）】**

東部丘陵線の利用者の約5割弱が学生、生徒であると推計されることから、東部丘陵線の収支採算性確保のためにも、学生、生徒の利用が不可欠であると考えている。

東部丘陵線沿線公共交通体系検討協議会においても、学生の負担が重くならないようにとの意見が出されている。このため、協議会において、学生、生徒の負担が少しでも軽減されるよう乗り継ぎ割引制度の導入やスクールバスの共同運行などについても検討していきたいと考えている。

また、現在、協議会において、実態調査及びアンケート調査実施に向けて準備中である。

**【林委員】**

一般の利用者を対象にした調査では、実態はつかめない。検討協議会も大学の経営者が入っているだけで、実際の利用者の代表である学生が入っていない。学生を検討協議会に入れるべきである。

**【交通対策課主幹（鉄道整備第二）】**

大学等の協力を得て、学生を対象にアンケート調査を実施していきたいと考えている。

【林委員】

第2回中京都市圏パーソントリップ調査報告書によると、瀬戸市南部一帯は藤ヶ丘へのアクセス交通が多い。調査当時、「名鉄バス瀬戸営業所の35系統の内、地下鉄1号線藤ヶ丘駅起点のバス系統が約4分の1を占めており、藤ヶ丘駅へのバスのアクセスは容易である」と評価しているが、東部丘陵線の需要予測は、瀬戸市南部から藤ヶ丘間を運行している名鉄バス路線の利用者は東部丘陵線の開業によって、どうなると見ているのか。

【交通対策課主幹（鉄道整備第二）】

瀬戸市南部地域からの東部丘陵線への利用者については、現在のバス路線をフィーダー化して東部丘陵線の最寄り駅となる青少年公園駅につないでいきたいと考えており、今後、関係者と協議を進めていく。

【林委員】

現在、瀬戸市南部地域から藤ヶ丘へ直通のバスが運行されているのに、東部丘陵線の最寄り駅で乗り換えて、また藤ヶ丘で地下鉄に乗り換えなければならないことになる。これは、私はうまくいかないと思う。

需要予測では、大規模集客施設とされる青少年公園の来園者のうち、どのくらいが東部丘陵線を利用すると見込んでいるか。

【交通対策課主幹（鉄道整備第二）】

青少年公園の年間平均利用者数は約280万人で、平日1日の利用者は約3千人となっている。このうち、東部丘陵線を利用すると見込まれるのは、県内の郊外鉄道沿線施設の公共交通機関利用割合の平均28%という数値などから推計し、約700人程度見込んでおり、往復利用で倍の約1,400人となる。

【林委員】

私の調査では、青少年公園の来園者の現在の交通手段は、自動車が96.2%、路線バスが2.8%、自転車が1%であり、公共交通機関の利用はわずか2.8%である。この実態と28%という需要予測があまりにもかけ離れている気がする。利用割合の28%はどのようなサンプルから出したものか。また、アンケート調査を行ったか。

【交通対策課主幹（鉄道整備第二）】

青少年公園利用者に対するアンケート調査は行っていない。

利用割合28%を出したサンプルは、犬山城、お菓子の城、岡崎城、竹島、ビーチランド、内海であり、これらの施設における15%程度から40%強の利用割合の平均を用いている。

【林委員】

それらの施設は、大量輸送機関である名鉄沿線の施設である。犬山城、内海などは名鉄が直接、乗り込んでいる。東部丘陵線のような中量輸送機関とは性格が異なる。正確な需要予測をしなければ



ばならない。

第三セクターが管理・運営するものであっても、県費を投入するわけだから、事業の透明性が確保されなければならない。桃花台線の轍を踏まないためにも、東部丘陵線について実施された需要予測の資料データを公表し、皆で検証し、誤りをなくし、精度を高めることが必要であると考えがどうか。

**【交通対策課長】**

東部丘陵線の需要確保の見通しは、県費投入の前提条件でもあるので、県議会はもとより、タクスペイヤーである県民にもそれらの内容を理解してもらうことは、極めて重要なことと考えている。

したがって、県民からの請求があった場合には、県の情報公開条例の規定に則り、経営主体である会社の意見も踏まえながら、会社経営に重大な不利益を及ぼすおそれがあると判断される場合を除き、情報を開示していきたいと考えている。

**【林委員】**

中部国際空港の建設工事中の環境監視の結果に対し、環境省がいくつかの問題点と改善を求める点を指摘しているが、これについて、県はどのような改善を考えているか。

**【航空対策課主幹（企画調整）】**

昨年6月に、当時の環境庁長官が、中部国際空港建設事業等に係る公有水面埋立免許の認可に際し、工事途中における環境影響等の検討結果の再評価等を事業者が行うよう求める意見を出され、それに従って、事業者である県企業庁と空港会社が、着工後の水質等の環境監視の結果などを取りまとめ報告したが、本年7月25日付けで知事あてに環境省の見解が示された。

環境省の見解の内容は、水質等の環境監視結果について、建設工事の着工前後で、ほぼ変化が見られないことから、現在までのところ、水質等への著しい影響は、ほとんど検出されていないと判断しながら、一部の監視点において、濃度が高くなったり、予測と異なるデータが見られることなどを指摘した上、今後、適切な環境監視を行うよう求めている。

濃度が高かったものは、その後の調査で着工前のレベルに戻っているが、県企業庁と空港会社は、環境省の指摘を真摯に受け止めて、予測と異なったものは条件が整う適切な時期に再確認するなど、今後、引き続き適切な環境監視を行っていくと聞いている。

**【林委員】**

今朝の新聞によると、地元の漁協は海に潜って確認し、調査結果によっては、空港会社と県に対策の改善強化を求めると報道されているので、積極的に受け止めてもらいたい。

国土交通省が、9月21日に特殊法人の改革案として成田、関空、中部国際空港の管理・運営について上下分離方式の採用を正式発表した。報道によると2003年度から実施したいという。空港開港前に今とは異なる管理・運営形態になっていく可能性が強い。これが行われると、中部国際空港の場合、国、地方自治体、民間の費用負担のスキームはどうなっていくのか。