

発 言 通 告 書

発言者氏名	小林伸行
発言の会議	令和4年11月29日 本会議
発言の種類	質 疑、 <u>一般質問</u> 、緊急質問、討 論、その他
質疑等の方式	一 括、 <u>一問一答</u>
答弁を求める者	市 長

【件名及び発言の要旨】

Ⅰ 地域通貨の導入について

- (1) 地域通貨については、本市議会においても様々な議論が重ねられてきた。「地域通貨」という呼び方はされていないものの、市域内限定の金券である「プレミアム付商品券」型の事業も手を変え品を変え実施されてきた。グローバル経済の中でマネー資本主義の奔流にあらがう方法としての地域通貨にも再び注目が集まる。コロナ禍と物価高騰により市内経済が痛んでいる今こそ、本腰を入れて地域通貨の導入を検討する時期だと考える。市長の考えを伺う。
- (2) 「マイナポイント」、「かながわPay」、「region Pay」、横浜市「レシ活」等、行政も積極的に活用する中で、電子マネーは高齢者にもかなり浸透しつつある。常設型の市内限定の御当地Pay等のインフラを作っておけば、臨時的な経済対策や福祉給付を、いつでもすぐ実施することができる。市長の考えを伺う。
- (3) 市長は「ヨコスカ復活」「横須賀再興」の観点からも市内経済の活性化を重視していると思われる。地域通貨の導入は、市長の政策の方向性に合致しているのではないかと考える。市長の認識を伺う。

2 公共交通行政の現状と具体策について

- (1) 「日本は公共交通のガラパゴス」と言われる。世界では、地域公共交通を行政が担うか支援するのが一般的だが、なぜか日本では、「公共交通は民間が独立採算で運営するもの」と考えられていることを指す。地域公共交通に自治体はお金を出すべきかどうかとの論点について市長の認識を伺う。
- (2) なぜ本市では市営の鉄道やバス事業を行ってこなかったのか。過去の経緯について教示されたい。
- (3) 地域公共交通活性化再生法は自治体による主体的な地域公共交通のコーディネートを求めているが、「地域公共交通をコーディネートする役割を、自らが担っていることを十分に認識していない事例も散見される。」との指摘は本市にまさに当てはまる。
 - ア 「地域公共交通計画」の策定状況を伺う。
 - イ 本市では交通計画課を廃止し、現在は都市計画課、土木計画課、創業・新産業支援課に公共交通関連の業務が分散する。公共交通行政に市長は今後どのような体制で向き合うのか伺う。
- (4) 「はつらつシニアパス」の改革について
 - ア 本事業は、段階的に19,500円へ値上げし対象も65歳以上から70歳以上に引き上げたことで、事業者にも継続いただいている。だが、本事業が事業者の我慢の限界が来た時点でいつ終了するか分からない点を危惧する。事業の継続可能性について見通しを伺う。
 - イ なぜ「はつらつシニアパス」でハマちゃんバスに乗れるようにしていないのか伺う。
 - ウ 公共交通への誘導は多面的な効果がある事業だ。人が出歩けば経済効果もある。「ゼロカーボンシティ宣言」をする本市にとって環境面でも有効だ。道路行政の観点でも渋滞緩和となる。都市計画マスタープランでもコンパクトで歩いて暮らせる「拠点ネットワーク型都市づくり」を目指している。立地適正化計画でも基本方針に「公共交通ネットワークの充実」を掲げる。しかし、本市は計画と施策がかみ合っていない。具体化するために欠かせない公共交通行政を放置している印象だ。国や事業

者の業務だと勘違いしているのではないか。公共交通行政は本市の仕事かそうでないのか。本市の考え方を伺う。

エ 「はつらつシニアパス」をMa a S事業へと発展的に転換してはどうか。高齢者だけの事業から、妊婦、障害者、子育て世帯等へ徐々に対象を広げながら定額で乗り放題のサブスクリプション型のMa a Sを導入してはどうか。市長の考えを伺う。

(5) 京浜急行電鉄株式会社へのインフラ投資支援について

ア 公共交通は民間企業が担っていても公共インフラだ。気候変動の影響で集中豪雨が頻発する中、路線の急傾斜地対策には公共投資が必要だ。とりわけ京浜急行電鉄は土砂災害警戒区域にかかる線路の割合が14%にも上る全国有数の災害リスクの高い路線だ。急傾斜地対策を行政が担い列車の運行と設備の保守管理は従来どおり事業者が担う一種の上下分離方式を取り入れれば、多額の費用を要し民間には荷が重い急傾斜地対策を確実に推進でき安全と安定運行が確保できる。市長の考えを伺う。

(6) コミュニティバスの導入支援事業について

ア 本市の公共交通網においては、住宅団地等におけるコミュニティバスが弱点であり、手当てが必要だ。既に「地域交通支援事業」とガイドラインはあるが、機能していないと思われる。同事業に基づいて行われた相談件数と対応によって改善された件数及び市長の評価を伺う。

イ 横浜市の「地域交通サポート事業」のように、地域からの手挙げ方式でコミュニティバス検討をすることができる制度を開始してはどうか。地域に行政が伴走して民間事業者とのコーディネートもしながら実証実験につなげる制度だ。一定の採算性が認められる路線は行政の手を離れ、既に17路線が本格運行に移行している。市長の考えを伺う。

(7) (仮称)シーサイドライナーの導入について

ア 逗子・葉山駅から国道134号線沿いに三崎口まで結ぶ10分間隔の路線バス(仮称)シーサイドライナーを運行してはどうか。市長の受け止めを伺う。