

【キャッシュレス決済ポイント還元事業について】

(一問目)

キャッシュレス決済ポイント還元事業について伺います。キャッシュレス決済ポイント還元事業については、3月の予算審議の際には、新年度の出来るだけ早い時期、具体的には5月開始を目途に実施したいとの答弁がありました。しかし、3度目の緊急事態宣言により、実施に至っていません。他会派の議員の質問に対する答弁によりますと、7月に「ペイペイ」、8月に「d払い」と2か月連続で事業を実施されるとのこと。まずは、この2事業者を選定した理由や経過を詳しく教えて下さい。また、事業開始までにあまり時間がありませんが、市民への周知については、どのように考えておられるのか、教えて下さい。

<答弁>

決済事業者の選定につきましては、より大きな消費喚起に結び付けるため、募集段階から数か月の実施期間、複数事業者の活用を打ち出し、公募を実施しましたところ、3事業者から応募がありました。この応募者の中から、「利用者や導入店舗が多く消費喚起が見込めること」、「広報など事務費用の負担が市にとって有利な提案であったこと」から、2団体を選定しました。また、市民への周知については、ホームページでの告知や広報とよなか7月号へのチラシの挟み込みに加え、各決済事業者の市内加盟店でのポスター掲示やリーフレットの配布、アプリ内でのキャンペーン告知等を行います。

(二問目)

当初、市はコロナ感染の第3波により、1月からの2度目の緊急事態宣言が出されたことで、経済活動が制限され、売り上げへの深刻な影響が予想されることへの消費喚起策としての事業実施を考えられていたかと思いますが、4月末には、第4波により、2度ならず3度目の緊急事態宣言が出されました。当初予算編成時と比べると市内経済、市内事業者への影響は増大していると思われませんが、市の認識と見解をお聞かせ下さい。さらに、そのような状況を踏まえて、本事業の予算の拡充や追加の消費喚起策の実施などは検討されていないのか、見解をお聞かせ下さい。

<答弁>

ご質問にありますとおり、予算編成時と比べますと、4月からの緊急事態宣言による事業者の売り上げへの影響は大きく、それに伴い、市内経済の落ち込みも大きくなっていると認識しております。そのため、依然、「まん延防止等重点措置」が続きますが、いったん、6月20日で緊急事態宣言が解除されたことから、予定通り、7月からキャッシュレス決済ポイント還元事業を実施します。予算の拡充についてですが、この事業は、日々の利用実績を概ね数日後には把握できるため、まずは、事業開始以降の決済金額の推移を注視してまいります。なお、現在、令和2年度プレミアム付商品券事業の効果検証を進めており、より効果的な手法で、改めてプレミアム付商品券事業が実施できるよう検討を進めてまいります。

(意見・要望)

まず、7月から事業を開始するとなると事業開始までの周知期間があまりありませんが、「知っていたら豊中市内で買い物をしたのに」といった市内での消費損失を極力減らし、この事業を通じて、最大限、市内の消費喚起につなげられるように、可能な限りの事業の周知に努めて頂きたいと要望しておきます。また、ご答弁で、プレミアム付商品券事業の実施についても述べられましたが、プレミアム付商品券事業は、当初予算編成時にも、実施が見込まれていたと思います。「予算編成時と比べると、4月からの緊急事態宣言による事業者の売り上げへの影響は大きく、市内経済の落ち込みも大きくなっている」との認識を示された訳ですし、キャッシュレス決済ポイント還元事業の最大の目的は、大きな消費喚起を生み、市内事業者の応援、支援のはずだと思しますので、7月からのキャッシュレス決済ポイント還元事業の実績も踏まえながら、年度内に、再度、事業を実施することも検討して頂きたいと要望しておきます。市内外の方々に、可能な限り、豊中市内での購買、消費意欲を高める事業を積極的に実施して頂き、市内経済の下支え、市内事業者の支援に繋げて頂くことを強く要望しておきます。

【受動喫煙防止について】

(一問目)

受動喫煙防止について伺います。市では昨年、『豊中市健康及び安全のための総合的なたばこ施策の推進に関する条例』、通称『豊中市スマイルクリーン条例』を策定し、今年4月から施行しています。まず確認のために伺いますが、この条例は、環境部が所管していた豊中市路上喫煙の防止に関する条例と異なり、保健所が所管となっていることから、その目的は、たばこのポイ捨て防止など美化推進よりも、歩きタバコをはじめ、屋外での無秩序な喫煙を無くすなど受動喫煙防止に重きをおいているという認識でありますが、市の見解をお聞かせ下さい。

<答弁>

健康増進法の一部を改正する法律等が屋内での受動喫煙を防止するために平成30年に公布されました。本条例は、その規定の範囲から外れる屋外での受動喫煙を防止するための措置を講ずるものです。美化推進の観点もございりますが、併せて受動喫煙防止という観点を含めた総合的なたばこ施策の条例となっております。

(二問目)

条例施行によって、市内の駅周辺、公園、屋外競技場は禁煙となり、路上喫煙禁止区域での喫煙には罰則も設けられていますが、喫煙禁止区域の状況に変化や効果は見られるでしょうか。市が設定している、この条例制定の効果指標と合わせて、受動喫煙防止に関して、具体的な数値として見られる効果があれば教えて下さい。

<答弁>

路上喫煙禁止区域の状況の変化や効果につきましては、今年度4月から5月に駅頭での周知啓発及び巡回を実施したところ、路上喫煙禁止区域内で喫煙されている方は少数であり効果は出ていると感じています。具体的な効果につきましては、令和元年度に8駅周辺で行った、路上喫煙実態調査と同様の調査を行うことで検証をしていく予定です。

(三問目)

条例施行に合わせ、従来の3駅(豊中駅・庄内駅・千里中央駅)に加えて、新たに8駅(岡町駅・服部天神駅・曾根駅・蛍池駅・桃山台駅・緑地公園駅・少路駅・柴原阪大前駅)が路上喫煙禁止区域に指定され、岡町駅や柴原阪大前駅周辺には公衆喫煙所も設置されました。禁止区域に指定されたものの、公衆喫煙所の設置はされていない駅周辺もありますが、公衆喫煙所の設置の可否について、何らかの基準や根拠を持って決められたのか、教えて下さい。また、公衆喫煙所が未設置の駅周辺についても、今後、順次、設置を進めていかれる予定はあるのか、見解をお聞かせ下さい。

<答弁>

公衆喫煙所は、無秩序な喫煙の防止や吸い殻のポイ捨てなどを防止するため、喫煙者のみならず非喫煙者にとっても必要な設備であることから、残り6駅周辺につきましても、関係機関等と調整し順次設置してまいりたいと考えております。

(四問目)

とりわけ環境部の粘り強い取り組みにより、吸い殻のポイ捨ては格段に減少していることは、以前からも評価させて頂いておりますし、無秩序な喫煙の防止や路上喫煙禁止区域内での喫煙も一定、減少していることは評価します。しかし、残念ながら、公衆喫煙所の周辺で喫煙されている方々は無秩序な喫煙にも、路上喫煙禁止区域内での喫煙にも該当すると考えます。実際、公衆喫煙所が設置されている駅周辺において、喫煙所の中に入らず喫煙する方がいたり、喫煙所から煙が外へ流出したりと、近隣を通行する方々が受動喫煙や不快な思いをされているケースが発生していますが、市の認識と見解をお聞かせ下さい。加えて、千中パル1階の公衆喫煙所が5月末で撤去されましたが、これは、今述べたような課題を解消する目的での措置なのでしょうか、見解をお聞かせ下さい。

<答弁>

公衆喫煙所の中に入らず、入口またはその付近で喫煙をしている事例は、市民の声により把握しています。その都度、巡回指導を実施しています。望まない受動喫煙をなくすために本条例の周知啓発をすすめ、喫煙所外における喫煙者に対しては、引き続き、巡視を丁寧に行ってまいります。千里中央パル1階の公衆喫煙所については、屋外分煙所の仕様について国が基準を示す前に設置したもので、以前より喫煙所外での喫煙者の苦情がございました。昨年11月から1か月間直接指導にあたったにも関わらず改善が見られませんでした。加えて、バス停留所から北大阪急行電鉄乗車口への移動経路にあたるため受動喫煙の被害も大きいことなどから、撤去を決定致しました。(撤去後は、阪急バス案内所付近の公衆喫煙所を案内しております。)

(五問目)

受動喫煙の防止やたばこの煙に対して不快な思いをされる方への対応として、喫煙所内での喫煙の徹底を図るだけでなく、たばこの煙の喫煙所外への流出防止を目的に、既設の公衆喫煙所を密閉型の公衆喫煙所に置き換えたり、今後、新設する際には、密閉型の公衆喫煙所にしてはと考えますが、市の見解をお聞かせ下さい。

<答弁>

国が示す基準では、屋外分煙所には、コンテナ型とパーティション型の二種類があります。壁及び天井で囲まれ、閉鎖系の構造物であるコンテナ型には屋外への排煙設備が必要となるため、その設置コストはパーティション型の4~5倍が必要です。加えて、コンテナ型には、

防犯、管理面などの課題があることから、豊中市としては、パーティション型での設置を進めているところです。

(意見・要望)

千中パル1階の公衆喫煙所が、喫煙所外での喫煙者が減らず撤去されましたが、個人的には、喫煙所を撤去しても、その場所での喫煙者数は減っても、受動喫煙等の課題や苦情の発生場所が別の場所に移動したり、分散化するだけだと考えます。世間の喫煙所に対するイメージはあまり良くないと思いますが、喫煙所にたばこの煙や臭いをきっちりと閉じ込めることが出来れば、そのイメージも変わってくるのではないのでしょうか。そのため、公衆喫煙所を撤去するよりも、密閉型の喫煙所への置き換えや新設を前向きに検討頂きたいと要望しておきます。どのような事情や理由があっても、喫煙所の外や周辺での喫煙は条例違反ですので、罰則規定の適用も含め、厳格な姿勢で対応して頂きたいとあらためて要望しておきます。また、出来れば、喫煙所の壁などに、「喫煙所外での喫煙には過料を科します」とシンプルに、もしくは、「喫煙所外での喫煙、ダメ絶対」とか「喫煙所外で喫煙する行為は、トイレの外で用を足す行為と同じです」といった少しパンチを効かせたり、皮肉を込めたステッカーやポスターを掲示し、指導、啓発に努めて頂くことを提案しておきます。

【産後ケア事業について】

（一問目）

産後ケア事業について伺います。昨年、9月定例会の一般質問で、産後ケア事業の実施設を産科医療機関に限定している理由や実施委託先の拡大について伺いました。その際は、現在のところ、委託機関の拡大について予定はないとの答弁でしたが、今年度、市内の助産院などに産後ケア事業の参入依頼をされているようです。その経緯や理由など詳細を教えてください。加えて、どのくらいの施設が新たに委託を受け入れてくれると見込んでおられるのか、また、委託内容は、既に委託している産科医療機関と全く同じものなのか、教えてください。

<答弁>

3月本会議で答弁しました通り、産後ケア事業利用者数の増加や改正母子保健法による対象期間の拡大に対応できるよう、今年度は、本市要綱を改正し、医療機関や助産所に受託を呼びかけています。現時点で新たに市内助産所1施設への委託を見込んでおり、委託内容は産科医療機関と同様です。

（二問目）

昨年、9月定例会の一般質問では、産後ケア事業の利用対象者の対象期間の拡大についても伺いました。答弁では、委託している産科医療機関が受け入れ可能なのが産後3か月未満ということで、対象期間を3か月未満とされており、現在のところ、対象期間の拡大についても予定はしていないとのことでした。しかし、新たに参入依頼をしている助産所では、3か月以降の産婦とその子どもの受け入れをされており、施設の実態に合わせて、この事業を利用できる対象期間を柔軟に認めてはとありますが、見解をお聞かせ下さい。

<答弁>

対象期間について、実施施設の受け入れ体制に応じて、産後1年未満に拡大できるよう、柔軟に対応していきます。現時点で新たに委託を見込んでいる助産所は、対象期間を産後1年未満に拡大した実施を予定しています。また、現在、委託している産科医療機関においても、早産児など発育の状況により産後3か月以降も利用できるよう調整するなど、引き続き、産後ケア事業の充実を図っていきます。

（意見・要望）

産後ケア事業の委託先の増加や利用対象年齢の拡大は評価させていただきます。しかし、産後の心身の負担が、子どもが1歳になれば突然なくなったり、急に軽減されたりする訳では決してありません。新たに委託を予定している助産所では、1歳以上のお子さんの受け入れもされており、今後も引き続き、少しでも産婦がより身近な場所で気軽にリフレッシュできる機会や場所を増やすため、委託先の開拓とともに、受入れ施設の状況に

応じた対象 年齢の拡充を目指して頂くことを要望しておきます。また、市が新たに産後ケア事業の受け入れ先になって下さる助産所等と、産後ケア事業の対象後でも心身共に支援が必要な母子への訪問看護のシステムや体制を構築できれば、これまで以上に心身共に疲弊している母子が救われるのではないかと考えますので、この点についても 今後、検討して頂くことを要望しておきます。

【公共交通のあり方について】

(一問目)

公共交通のあり方について伺います。豊中市は、1997年の市立豊中病院の移転に伴い、病院へのアクセス確保を目的に、「市立豊中病院線」として病院直通のバス路線を運行してきました。しかし、市立豊中病院への利用者が、非常に少ないことを理由として、今年3月末で廃止となりました。まずは、当該バス路線の運航開始時、利用者数や収支はどのように見込まれていたのか、教えてください。合わせて、実際の市立豊中病院線の利用者数の推移も教えてください。

<答弁>

初めに、市立豊中病院線は、病院の移転に伴い南部地域からの利用が不便になるため、市が阪急バスに赤字を補てんする手法で運行を開始したものであることから、利用者数や収支の見込みについては、特に定めておりませんでした。

次に、実際の利用者数の推移ですが、運行開始当初は1便当たり平均8人～12人程度で推移していたものの、平成23年には1便当たり平均2人程度で底を打ち、平成26年からは周辺の路線の減便等もあり、近年は1便当たり平均20人程度で推移しておりましたが、緑地公園駅から豊中駅間の利用者が大半を占め、本来の目的である病院への利用者は1便当たり平均4人程度に留まっており、その内、南部地域からの病院利用者は1便当たり平均0.8人程度となっていました。

(二問目)

市立豊中病院線の補填額の推移と総額を教えてください。

<答弁>

市立豊中病院線の補填額の推移ですが、運行開始以降、平成17年3月までの年平均補填額は約4200万円、平成17年4月に豊中駅と病院との往復ルートを廃止した後、平成22年9月までが約2300万円、平成22年9月に1日9往復から7往復へ便数削減の運行見直しを行った後、令和3年3月までは約2100万円となっております。次に、補填額の総額についてですが、平成9年11月の運行開始から令和3年3月の廃止までの累計といたしまして、約6億3600万円となります。

(三問目)

今年4月から緑地公園駅西口からイオンモール伊丹(JR伊丹駅東口)までを結ぶ「豊中東西線」の運行が開始されました。この「豊中東西線」も、市が阪急バスに対して、運行経費の一部を補助していますが、「市立豊中病院線」の廃止とは関係があるのか、見解をお聞かせ下さい。

<答弁>

市立豊中病院線は本来の目的である病院への利用者が全体の約2割と少なく、同じく利用者の少ないクリーンランド線と併せて、運行補助の見直しを行ったものです。

同時に、北急緑地公園駅、阪急曽根駅、JR 伊丹駅をつなぐ豊中東西線については、市域南側の東西方向のネットワーク強化、交通空白地の解消、地域間の交流を図るため、市立豊中病院線とクリーンランド線の一部を包含する形で、令和3年4月から運行を開始したものです。

(四問目)

「豊中東西線」の利用者数や収支見込及び市から阪急バスに対する補填額の見込みとその考え方を教えて下さい。また、事業見直しの判断基準についての考え方も教えて下さい。

<答弁>

はじめに、基準値の考え方ですが、1日310人1便当たり6人程度の利用者数を見込み、その結果収支不足が見込まれる7500万円を市が交通事業者へ補填することを基準としております。これは、廃止となった市立豊中病院線とクリーンランド線への補填額3000万円以外に、平成30年度から開始した駅周辺の駐輪場の土地使用料や道路占用料の徴収のほか、市有地の民間企業への貸付などによる財源の範囲内で事業を行うよう定めたものです。次に、見直しにつきましては、1日150人1便当たり3人程度を基準値と定めております。これは、1日当たりの利用者数が、廃止した市立豊中病院線、クリーンランド線と重複する区間の停留所における乗降客数の合計と同程度としており、これを下回るようであれば、見直しを検討する必要があると考えております。

(五問目)

市立豊中病院線の廃止により、これまで乗り換え等せず、直通で市立豊中病院まで行けたのに、阪急バスと阪急電車や大阪モノレールなどを乗り継がないと行けなくなるなど、物理的にも、経済的にも負担が増加した方が一定数おられるようですが、そのことに対する市の認識と見解を教えてください。

<答弁>

市立豊中病院線廃止により、病院に行くために阪急バス・阪急電鉄・大阪モノレールへの乗り継ぎが必要になった一部の市民の方に対しては、個々の利用に応じて代替ルートを丁寧にご説明した上で、ご理解とご協力をお願いしております。その一方で、今回のバス補助路線の見直しにより、利便性が高まったというお声も頂いております。市と致しましては、公共交通改善計画において、乗り継ぎ利便性の向上を施策の一つとして掲げており、ダイヤの調整やバス乗継利用に関する割引制度の導入など、今後具体的に検討してまいります。

(六問目)

先程の答弁から、市立豊中病院線と同様に豊中東西線も、期待したほどの利用がなく、阪急バスへの補填額が嵩むようであれば、事業の見直しもあり得るようですが、公共交通のあり方を考える上で、豊中東西線の存在意義と持続可能性について、市としてどのように考えておられるのか、見解をお聞かせ下さい。

<答弁>

豊中東西線は、当面3年間を実証実験期間としており、運行開始からの実績としては、コロナ禍において移動を制限されている状況下においても、概ね基準値に近い利用で順調に推移しております。本路線は東西軸の強化や地域間交流に欠かせないものと考えており、今後も市民の皆様にご利用頂ける工夫を重ねながら、持続可能な利用形態を検証してまいります。

(意見・要望)

まず、市立豊中病院線は、岡上の町から柴原町への病院の移転に伴い、南部地域からの利用が不便になるため、これを補償する形で運行を開始したものであり、収支や市からの補填額は度外視していたものと理解します。その上で、事業開始当初の市からの補填額は約4200万円であったものの運行見直し等、補填額の削減に取り組み、ここ10年程は約2100万円と当初の半分の補填額となっていました。病院への利用者が少ないことを理由に廃止となりました。豊中病院へのアクセスが不便になるとの理由で運行開始された市立豊中病院線を数は少ないとはいえ利用して、病院に通っておられた方からすると、廃止前に比べて、病院に行くためにバスと電車の乗り継ぎが必要になり、物理的にも経済的にも負担が増えていることは事実であり、そのことについては、あらためて、何らかの配慮や対応を要望しておきます。

一方、豊中東西線については、市域南部側の東西軸の強化、交通空白地の解消、地域間の交流促進など、明確な事業目的があるとはいえ、事業の収支は約7500万円の赤字を見込んでおり、市から阪急バスへの補填額は、廃止された市立豊中病院線の3.5倍にもなります。このことを十分に踏まえ、市からの補填額に見合った事業効果を生み出せるよう、市として豊中東西線の魅力、移動手段としてのバスの魅力を高める工夫や取り組みを積極的に実施して頂き、出来る限り市からの補填額を抑え、持続可能な事業展開を実現して頂きたいと強く要望しておきます。