

【ごみ収集運搬業務について】

（一問目）

議案参考資料 P. 6 債務負担行為補正のごみ収集運搬業務について伺います。次年度から5年間の委託に伴う限度額設定と伺っていますが、現行の委託と次年度からの委託内容で異なる点を教えて下さい。また、収集区域も大幅に見直しをされるようですが、どのような目的で、具体的にはどのように見直しが見られるのか、教えて下さい。

<答弁>

次年度につきましては、新たにガラスびんを委託します。市内の可燃ごみの収集日を南北に分割することで、プラスチック製容器包装等、他のごみ種の収集曜日も見直し、収集の効率化を図っております。

（二問目）

次年度からの委託業者の選定はどのようなスケジュールで、どのような手法で行われる予定なのか、教えて下さい。

<答弁>

スケジュールにつきましては、11月1日の契約締結を目途に、指名競争入札により行います。

（三問目）

現在は第1区から第10区までの収集区域をいくつかの業者に委託して、業務を担ってもらっているのか、参考までに教えて下さい。また、次年度からの委託事業者の選定にあたっては、いくつくらいの事業者が応募してくることを想定されているのか、教えて下さい。

<答弁>

現在につきましては、粗大区を含む11区を7業者に委託しております。ごみ収集運搬業務委託業者につきましては、「豊中市ごみ収集運搬業務委託業者選定委員会」を設置し、入札に参加させる業者を選定しております。

（四問目）

新たにガラスびんの収集を委託することに伴い委託料はどれくらいの増額を想定されているのか、教えて下さい。一方で、委託するごみ種が増えることで、直営の業務量が減ることを想定されていると思いますが、職員数や車両の減少をどれくらい見込まれ、どれくらいの経費の削減を見込まれているのか、詳細を教えて下さい。

<答弁>

建設工事積算基準による労務単価の増や設計人口の増等の理由から年間で約3億5000万円の増と見込んでおります。来年度の車両などの機材や人員体制の詳細につきましては、現時点ではお示しできる段階ではございませんが、試算ベースでは約6600万円/年の効果を見込んでおります。

(五問目)

確認ですが、次年度からの委託ごみ種の拡大により、直営と民間の業務割合は、どのようになると想定されているか、教えてください。

<答弁>

「可燃ごみ」「不燃ごみ」「粗大ごみ」「ガラスビン」については市内全域の委託、「プラスチック製容器包装」「空き缶・危険ごみ」「ペットボトル」「紙・布」については、市内全域直営となります。重量比としては委託が約80%に対し直営が約20%となります。

(六問目)

来年度から、収集区域が大幅に見直されるということは、当然、収集日も変わると思います。かなり周到かつきめ細かな周知に努めなければ、次年度当初に市民生活に混乱やトラブル、不満が生じるのではないかと危惧しますが、どのように考えておられ、どのような対策を講じていこうと考えておられるのか、教えてください。

<答弁>

平成26年から配布している「ごみカレンダー」も定着していることから、次年度の「ごみカレンダー」についても確認頂けると考えますが、回収時間の変更等での市民の混乱を防ぐため、周知チラシの全戸配布や広報とよなか・市ホームページ等各種広報媒体を活用し、きめ細やかな周知活動を展開していきたいと考えております。

(意見・要望)

新型コロナウイルスの影響により、従来のように地域に出向いて、催しの合間に周知したり、出前講座を開催したりすることが困難になっていきますし、自治会等に依頼している回覧物としてのチラシの配布もなかなか難しくなっていると思います。そんな厳しい状況にはありますが、周知のタイミングを見計らいながら、様々な媒体、様々な方法で周知に努めて頂き、来年度からのごみの収集日の変更に伴い、市民生活や街中に混乱やトラブルが生じることをないようご尽力頂きたいと要望しておきます。

【交通対策事業について】

(一問目)

事業別補正予算説明書 P11の交通対策事業について伺います。これは、新型コロナウイルス感染症対策として、道路運送事業への補助事業に要する経費の補正とのことで、具体的には、市内のバス運行事業者に対して、密を避けるために、減便をせずに運行されている便に対する補助と、感染症対策を講じた物品等に対する補助と伺っています。それぞれの補助額の総額と、それぞれの算出方法を教えてください。

<答弁>

初めに、三密対策として便数を保持したことに対する補助としては、緊急事態宣言期間中に実際に運行した経費と、利用者の減少に応じ縮小できたであろう経費との差額2247万7千円(阪急バス:約1790万円、大阪空港交通:約460万円)を計上しております。次に、感染予防対策への補助としては、事業者へのヒアリングや他自治体の事例を踏まえ、1台当たり1万円としてバスの保有台数に対する207万円であり、合計2454万7千円(阪急バス:111台、大阪空港交通:96台))を計上しております。

(二問目)

密を避けるために、減便をせずに運行されている便に対する補助については、対象となる期間は緊急事態宣言が発出されている期間になっているようですが、その理由を教えてください。また、昨年度も同様の事業を実施されていましたが、昨年度から今年度にかけて、緊急事態宣言が出ている時と、出していない時のバスの利用者にとどのくらいの差が生じているのか、分かる範囲で教えてください。

<答弁>

初めに、対象期間についてですが、緊急事態宣言の発令中、不要不急の外出・移動の自粛が求められる中、バス事業者は利用者の減少が見込まれるにもかかわらず、三密を回避するため便数を保持して運行したことや感染防止対策を行ったことに対して支援するものです。次に、緊急事態宣言が出ている時と出していない時のバス利用者の差についてですが、緊急事態宣言が解除された昨年秋頃と、第2回緊急事態宣言期間中の本年1月頃を比較すると、阪急バスにおいては約2割減、大阪空港交通においては約6割減であったと聞いております。

(三問目)

実際に、新型コロナウイルスの感染拡大前後で、今回補助をするバス事業者の売り上げや利用者はどれくらい減少しているのか、バス事業者ごとに分かる範囲で教えてください。

<答弁>

バス利用者と事業者の売上げの変化についてですが、感染拡大前の2019年度と感染拡大後の2020年度を比較すると、阪急バスにおいては、利用者が約3割減、売上が35億円の減収、大阪空港交通においては、利用者が約7割減、売上が約36億円の減収と聞いております。

(四問目)

今後も、新型コロナウイルスが終息するまでは、同様の事業は実施されるおつもりなんでしょうか。昨年度も、今回も地方創生臨時交付金を財源として実施される訳ですが、交付金の充当がなくても、一般財源で実施されることも考えておられるのか、見解をお聞かせ下さい。

<答弁>

新型コロナウイルスが終息するまでの支援の継続につきましては、行政として感染防止対策を進める必要がある期間、三密対策などに取り組むバス事業者に対して、一定の支援は必要であると考えております。また、交付金の充当が無い場合についてですが、必要な事業は一般財源においても実施すべきではありますが、財源には限りがあることから、他の事業とのバランスなど、総合的に判断すべきものと考えております。

(五問目)

市として、今後、コロナが終息に向かえば、バスの利用者やバス事業者の収益はコロナ前に戻ると想定されているのでしょうか、見解をお聞かせ下さい。コロナ前後での事業者の減収額と比べると、市からの補助額は微々たるものだと思いますが、今後もバスの利用者数やバス事業者の収益が戻らなければ、市からの多少の補助があったとしても、減便や路線の廃止等が進む可能性が考えられますが、どのように見込まれ、将来を見通して、何らかの検討は行っておられるのか、教えて下さい。

<答弁>

初めに、コロナ終息後についてですが、テレワークやリモート会議などライフスタイルの変化により、移動そのものの減少が予想されます。路線バスについては、現状でコロナ前の7~8割程度しか戻っておりませんが、この傾向はコロナ後も続く可能性があると考えています。次に、減便や路線廃止の見込みについてですが、直ちに行われる状況にはないと考えますが、将来的には少子・高齢化による影響も含めて、可能性が無いとは言えないと考えております。ただし、市としましては公共交通改善計画にも掲げているように、今後も乗継利便性の向上やバス利用環境の改善など、利用者数の向上に努めて参りたいと考えております。

(意見・要望)

コロナ前からの市民の生活スタイルの変化やバス需要の変化を見据えて、今後の路線バスの路線や便数を一定、シミュレーションして、乗合タクシーの増便や運行地域の拡大の検討やその他の手段を含めた新たな市民の移動手段の確保や確立を調査、研究、検討しておく必要があるのではないかと意見しておきます。