

## 令和7年神奈川県議会第1回定例会 安全安心特別委員会

令和7年3月10日

### ◆亀井たかつぐ委員

それでは、よろしくお願ひします。

私からは、神奈川版ライドシェアについて、再度、確認を今回は、させていただければなというふうに思っています。

神奈川版ライドシェアにつきましては、三浦市を実施主体とする実証実験を昨年12月まで実施して、現在は、三浦市が引き続いて、地域の移動手段として活用しているということも、今回頂いた資料にも書かれておりますので、そのことを中心に何点か、お聞きしていきたいと思います。

まず初めに、神奈川版ライドシェアの制度の概要を、もう一度確認させていただいていいですか。

### ◎交通政策課長

神奈川版ライドシェアは、県内でタクシー不足が顕在化する中、市町村やタクシー会社と連携し、一般ドライバーを活用して、その解決を図ろうとする新たな仕組みでございます。

具体的には、タクシー不足が生じている地域や曜日、時間帯を限定して、一般ドライバーが自家用車を使って、有償で利用客を運ぶものになります。

### ◆亀井たかつぐ委員

県は、昨年4月から12月まで、三浦市域で神奈川版ライドシェアの実証実験を実施したということですが、何で三浦市で行ったんでしたっけ。

### ◎交通政策課長

三浦市では、市内で運行していた2社のタクシー会社のうち、1社が夜間の営業を取りやめたことから、夜間にタクシー不足が生じていました。県が、神奈川版ライドシェアの導入に向けた検討を進める中、夜間にタクシー不足が生じている三浦市から、神奈川版ライドシェアの導入の意向が示されたことから、三浦市とともに実証実験を行いました。

### ◆亀井たかつぐ委員

神奈川版ライドシェアが三浦市で実証実験される前に、主体は、じゃ、三浦市でやるのかとか、タクシー会社になるのかとか、誰にやってもらうのかとかという、じゃ、誰を選定したときに、どういうふうにアドバイスしていく、指導していくという話があって、結構な課題があったんですね。

そういう課題があるんだったら、ライドシェアじゃなくて、タクシー会社に補助してあげればいいじゃないか。1社は夜間の運行をやめたんだけれども、1社だけじゃなくて2社あるんで、2社に補助してあげて、夜、しっかりとそこで運行してもらえばいいじゃないのということも、私、当時申し上げたんですが、今回それがなくなったのは何ででしたっけ。

## ◎交通政策課長

タクシー会社からは、運転手が不足していることから、補助を受けたとしても夜間のタクシー不足に対応できないと聞いております。そこで、一般ドライバーを活用したライドシェアの実証実験を行うこととしました。

### ◆亀井たかつぐ委員

分かりました。

三浦市域で行った実証実験なんですけれども、ライドシェアを運行する時間帯、実施主体、そして、実証実験の概要についてちょっと確認をさせてください。

## ◎交通政策課長

実証実験については、昨年、令和6年の4月17日から12月16日までの約8か月間、毎日19時から25時まで、三浦市を実施主体として実施しました。運行に当たっては、地元のタクシー会社である芙蓉交通株式会社と京急三崎タクシー株式会社の2社が、ドライバーの点呼や車両の整備などを行いました。また、料金はタクシーと同額で、キャッシュレス決済としており、タクシーアプリ「GO」を活用しました。

### ◆亀井たかつぐ委員

これは、タクシーアプリ「GO」を使ってているということなんですけれども、海外もライドシェアをやっているところがあつて、ライドシェアをやっているところというのは、ドライバーと利用者が双方に、お互いを評価するというふうな仕組みになっているんですけども、三浦市の、このアプリに関しても同じような機能を持っているということでよろしいですか。

## ◎交通政策課長

三浦市の運行で利用している「GO」アプリでも、乗車終了後に、ドライバーと利用者が双方に評価できる機能が搭載されております。

### ◆亀井たかつぐ委員

評価はどんな感じなんですか。いろんな評価があるのかなと思いますけれども、どうですか。

## ◎交通政策課長

かなライドのドライバーにつきましては、地域に貢献したいという思いから、地元の方々のために一生懸命運行されておりますので、ほとんどの方が好評価だったと聞いております。

### ◆亀井たかつぐ委員

次に、この実証実験における今の話のドライバーは、どのような方なのか、性別とか年代別とか、住んでいるところって、例えば、三浦市内の方がやっている

のか、横須賀市内の方もいるのかとか、あと職業とかも分かれば、そういうのはありますかね、把握されていれば教えてください。

◎交通政策課長

ドライバーは、14名の方に担っていただきましたが、その属性ですが、性別では男性が8名、女性が6名、年代では30代が2名、40代が6名、50代が4名、60代が2名で、平均年齢は約50歳となっております。職業については、会社員、農業などの自営業、パートなどとなっておりまして、大半の方が三浦市在住の方という形になっております。

◆亀井たかつぐ委員

分かりました。

ライドシェアの利用者についてなんですかでも、これ、利用目的って、夜、食事に出て、帰りが帰れなくなっちゃうからということで、タクシーを利用しようと思ったら、タクシーが夜間運行しないという話だったんですけれども、この利用目的って、やっぱりそんな感じなんですか。

◎交通政策課長

実際に利用した方にアンケート調査を行ったところ、まず、三浦市民による日常利用が約4割、次いで、三浦市民以外の方によるビジネスの方が約3割、観光の方が約2割となっております。

◆亀井たかつぐ委員

この8か月間の実証実験の実施結果について、県としてはどのように評価していますか。

◎交通政策課長

8か月の実証実験では、900回を超える運行がある中、事故やトラブルはなく、タクシーとライドシェアを合わせたアプリ配車のマッチング率は約8割と、ライドシェアが稼働していない前年同期と比較すると、約20ポイント向上しました。

こうしたことから、国やタクシー協会、地元のタクシー会社などから構成される神奈川版ライドシェア検討会議において、神奈川版ライドシェアは、タクシー不足問題の改善に有効な手段であるという評価を得ています。

◆亀井たかつぐ委員

報告の資料によると、実証実験終了後も、先ほども申し上げましたけれども、三浦市では、引き続き市民の移動手段として活用しているんだと。実証実験との違いというのはあるんですか。

◎交通政策課長

現在の運行についてですが、三浦市は、毎日19時から25時、三浦市が実施

主体として運行しております、実証実験と同様のスキームとなっています。

なお、三浦市は、需要を把握するとともに、財源などを検証するため、試行として運行を行っております。

◆亀井たかつぐ委員

試行としての運行、試行運行ということなんだけれども、三浦市は、本格実施についてどのように考えているのか、把握している範囲で構いませんので教えてください。

◎交通政策課長

三浦市からは、需要の把握、財源などを検証するため、必要な見直しを図りながら試行運行を継続し、独立採算によりタクシー会社が運行を行う、いわゆる、日本版ライドシェアでの本格実施を目指していくと聞いております。

◆亀井たかつぐ委員

独立採算を目指していくという話なんですけれども、今までの取組の中で、独立採算に向けての財源の確保というのが、もうできたというふうに認識しているんですか。それとも、まだ三浦市のほうに、しっかりと予算を出してもらわないでできないということで、今後、しっかりと検討の余地があるということで考えたほうがいいですか。

◎交通政策課長

三浦市さんは今、来年度予算案にライドシェアを計上しておりますが、そちらを見る限りでは、事業費が約 720 万程度あるんですが、そのうちの 140 万程度につきましては、ふるさと納税を活用するという形になりますので、そちらに関しては、収益だけでは賄えずに、ふるさと納税を活用する予定だということを聞いております。

◆亀井たかつぐ委員

まだ、独立採算という感じじゃないんですね。市からのやっぱり援助を受けないとという話にはなっているみたいなんですが。

ちょっと話変えて、県内で横浜とか川崎などでは、タクシー会社が運行する、いわゆる日本版ライドシェアというのが実施されていると承知しておりますけれども、県内での実施状況をちょっと教えてください。

◎交通政策課長

日本版ライドシェアは、タクシー不足を補うための施策として、地域や曜日、時間帯を限定し、一般ドライバーの活用を認める制度で、県内では、横浜、川崎などの京浜地区、相模原市や厚木などの県央地区、鎌倉市などの湘南地区で運行されております。最も利用の多い京浜地区では、金曜日、土曜日、日曜日の夕方と夜間に運行されておりまして、1 日平均の実績は、稼働台数 48 台、運行回数 243 回となっております。

◆亀井たかつぐ委員

そうすると、県内では分かりましたけれども、国としては、ライドシェアに関してはどのような目標を持っていましたっけ。

◎交通政策課長

国は、交通空白の解消を目指しております。都市部など需要の多いところでは、タクシー会社を主体とする日本版ライドシェアを広め、需要の少ないところは、自治体などが主体となる公共ライドシェアを広めていく考え方と認識しております。

◆亀井たかつぐ委員

今、国の話でしたけれども、県として、神奈川版ライドシェアについて、今後どのように取り組んでいきますか。

◎交通政策課長

神奈川版ライドシェアは、地域の移動を支える交通手段の確保に有効であることから、県内各市町村への展開を図っていきます。

具体的には、全市町村で構成する地域交通研究会を3月に開催しまして、三浦市域の実証実験の取りまとめ結果を説明するなどして、各市町村から神奈川版ライドシェアを実施したいという意向が示されれば、実証実験で得られたデータやノウハウを展開するなどして有効活用してまいります。

また、現在、三浦市において試行が行われておりますが、三浦市から相談があれば、改善策を一緒になって検討するなど、三浦市の取組を支援していきたいと考えております。

◆亀井たかつぐ委員

分かりました。これ、各市町のほうから、そういうライドシェアに対しての意向があれば、しっかりと検討していくという話の御答弁だったんですけども、三浦市以外で何か考えられているところって、何かもう、手が挙がりそうなところってあるんでしたっけ。

◎交通政策課長

今ちょうど、2月にライドシェアが一通りまとまったものですから、全市町村に対してアンケート調査を取りまして、その結果を取りまとめた中で、少しでも興味があると言つていただける市町村がありましたら、積極的に支援をしていきたいというような形で考えております。

◆亀井たかつぐ委員

分かりました。また、アンケート調査が分かれれば、また教えてもらえればと思いますので、よろしくお願ひします。

次ですが、次は、県内の下水管の点検について、今回、埼玉県の八潮市の事故

もありましたので、少しそれについてお聞きしていきたいというふうに思っています。

下水管点検には基準があるということを初めて、この間お聞きしたんですけども、というのは、2月の20日に衆議院議員の予算委員会がありました。我が会派から質問に立った議員が、点検体制の充実など、対策の強化を求めるというふうな意向の質問をしたんです。その上で、今回の事故が下水道管の腐食が原因とされていることを認識して、2004年に、4月なんですが、定められた現在の下水管の構造基準には腐食防止の措置が規定されている、一方、事故現場の下水管はそういうことがなかったということで、腐食防止の措置が規定されているのは、先ほど申し上げた下水道点検の基準としては新基準に当たりまして、八潮市の場合は、まだ旧基準だったというふうな話でした。じゃ、旧基準ってどのぐらいあるのかといったら、国の中では、この旧基準で整備されたものが、まだ76%もあるということなので、国としても、最優先に点検すべきだよねという話になったそうです。

その上で、県として、私が今申し上げた旧基準で整備されている割合というのを把握されていますか。

#### ◎下水道課長

本県の流域下水道では、全体の約98%が、基準が改正された平成16年まで、こちらまでに整備されております。ほとんどが、基準の前で整備が終了しているといったところでございます。

#### ◆亀井たかつぐ委員

98%が旧基準だという話なんですけれども、先ほど私が申し上げたように、新基準では、腐食防止の措置がされているということが規定されているんですけども、これを踏まえて、今後、どのように対応していくかと考えていらっしゃいますか。

#### ◎下水道課長

まず、平成16年に、下水道法の施行基準が改正された内容というのは、全ての管に腐食防止を施すことではなくて、腐食のおそれが高いところについては、そういった対策を施しましょうということでございます。

私ども、その基準の前までに、整備を、ほとんどの管をしておりますけれども、今、点検・修繕を繰り返す中で、対策が必要となった管につきましては、劣化の進行が確認された場所では、こういった基準に基づいて、腐食がしにくいような材料で修繕をしていくようにしてございます。

#### ◆亀井たかつぐ委員

そうすると、もう98%が旧基準だったけれども、全部やることはなくて、腐食が進みそうなところに関しては、そのような措置をしているということですね。

◎下水道課長

そのとおりでございます。

◆亀井たかつぐ委員

安心しました、それで。

次なんですけれども、水道管の点検というのは、5年に1回の点検だと。これは国交省マターかもしれないんですけども、今回の埼玉県八潮市の事故現場の下水道管に関しては、2021年の点検で異常がなかったと。検査後3年で事故が発生したと。

だから、5年に1回の点検ではなくて3年に1回の点検にするとか、さらにそのときに、先ほど腐食防止の話をさせていただきましたけれども、そのようなやっぱり措置を含めて、内容を見直していくかなければいけないんじゃないかなというふうに思っているんですけども、その点についてはいかがでしょうか。

◎下水道課長

委員のお話のありましたとおり、点検については、見直しの検討を進めていかなければいけないというふうに考えてございます。

今、国のほうでは、学識者などの委員会を立ち上げて、そういった点検の機能ですとか内容ですとか、そういった全般について議論を始めているところでございますので、県としましては、そういった国の動向も注視をしながら検討を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

◆亀井たかつぐ委員

ぜひ、その検討結果も、分かれば教えていただければなというふうに思っています。

今回の事故を受けて、いろんな方が議論をする中で、下水管がやっぱり損傷してしまったときに、今回みたいに深さ10メートルで、軟弱地盤で、そこで管路が破損したときに、そこから土砂が入り込んで、空洞ができる、今回のそのような事故が起きたということみたいですね。深さ10メートルのところに水道管があり、その直径が、約5メートルぐらいの直径を持つ水道管であり、さらに、水道管の置かれている土壤がすごく軟弱地盤だったんで、そういうことが起りやすかったという話なんですけれども、そういうところっていっぱいあると思うんですよ。

いろんな具体的な検討している中で、実際そういう下水管は多いので、下水道管の周りの、要するに地盤、そういう地盤が柔らかければ、そういうところを、要するに地盤を改良するような形での薬剤を注入して、地盤の強度とか止水性を高める方法が有効なんじゃないかというふうな議論があって、それが地震のときの液状化現象の防止にもつながるんですみたいな話、内容なんですね。

先ほど、旧基準のところで、98%だったけれどもしっかりとできているということは、多分、こういうこともやってくださっているのかなというふうに思っていますので、また引き続き、お願いできればなと思っているんですけども、今のようなやり方なんですか。

◎下水道課長

先ほど御答弁をさせていただきました旧基準で造った下水管につきましては、点検を行っていく中で腐食等が発見された場合には、腐食をしないような材料で修繕なりを行っているということでございます。

今、委員のお話のありました下水管の周りを薬液などで固めるというお話につきましては、本県の流域下水道では、これまで実施をしたことはございません。ただし、例えば、管の内部からの施工が困難な場合などにつきましては、そういういた未然に防止する対策の一つとして考えられますので、国の動向なども見ながら検討をしてまいりたいと思っております。

◆亀井たかつぐ委員

ぜひお願ひします。管が破れたときに、そこから土砂が入るんじゃなくて、さっき言ったように、ゼリー状の、要するに薬液をそこにしっかりと付着して、泥が入らないような素材にするということが言われているらしいですね。

ですから、要するに二重の安全対策というか、それが施されるような取組が、やっぱりこれから検討されなければいけないんじゃないかなと思いますので、ぜひ県としても、これからも検討していただくことを要望して質問を終わります。