

[平成24年 6月 定例会]

## ■「岳南鉄道問題」について

### ■富士市の地域・家庭緑化施策のあり方について

◆16番(小池智明 議員) 私は、さきに通告してあります2点について質問いたします。  
最初に、岳南鉄道問題について伺います。

昨年12月に岳南鉄道より運行継続困難の申し出があつて以降、この岳南鉄道問題については、富士市公共交通協議会において検討、議論がなされ、岳南鉄道は富士市における社会基盤として事業者の自助努力と行政の適切な関与によって存続すべきであると提言が行われました。

また、議会においても、全員協議会、2月定例会においてさまざまな議論が行われてきました。2月定例会で、市長、また富士市公共交通協議会の会長である副市長は、12月に申し出があつて以降ここまで、新年度当初予算に反映するには十分に検討する時間が足りなかった。しかし、早い時期に判断する必要がある。そのためには、市民、岳鉄、行政の3者が真剣に考えていかなければならないと答弁されています。

私は、岳鉄問題は大きく以下の2つの視点から考えなくてはならないと考えます。

長期的なまちづくりと公共交通の東西基軸確保の視点、短中期的な利用ニーズ、経営改善、社会的便益の視点、このような考え方で以下の質問を行います。

最初に、長期的なまちづくりと公共交通の東西基軸確保について伺います。

1、目指す都市像はコンパクトシティであり、それを支える公共交通の基軸として東田子の浦駅、吉原駅、吉原中央駅、富士駅、新富士駅を結ぶ東西基軸を構成するという考え方に変わりはないでしょうか。

2つ目に、DMV構想は岳南鉄道のレールを活用させていただくことが前提と市長は答弁されましたが、今後の基軸確保の考え方として、ア、岳南鉄道が存続できないならDMV構想は断念し、東西基軸構想も断念する。イ、岳南鉄道が存続できなくても、別の手段、ルートを検討し、基軸を確保する。ウ、DMV構想が最もベターな基軸確保策と考えるので、岳南鉄道の存続を支援する。エ、全く別の考え方等があると思いますが、見解を伺います。

2つ目に、短中期的な市民の利用ニーズ、岳鉄側の経営改善への取り組み等について伺います。

岳鉄問題が昨年12月に顕在化しましたが、その前後から今日までの各主体の取り組みの中で、1つ、乗降客の利用実績及び今後の見込み、また市民意識にどのような変化があるかとらえているでしょうか。

2つ目に、岳鉄としての利用促進、経営改善への自助努力をどのようにとらえているでしょうか。

3、これは2月議会の委員会のやりとりの中でありましたけれども、社会的便益に関する精査はどのように進んでいるでしょうか。

最後に、以上1番の長期的な視点、また2番の短中期的な視点、これらを踏まえた上での岳鉄問題の判断について伺います。

1として、判断基準となる項目、内容とその優先順位をどう考えるでしょうか。

2番目に、判断時期はどう考えるでしょうか。

続きまして、大きな質問の2つ目、富士市の地域・家庭緑化施策のあり方について伺います。

緑は、都市の環境保全、レクリエーションの場、防災、景観づくり等で有効な機能を果たすことが期待され、富士市では、緑あふれる美しい自然環境と共生するまちを目指すため、総合的な施策を推進する指針として、平成11年に都市緑地法に基づく緑の基本計画を策定いたしました。この緑の基本計画の前身は緑のマスタープランと称され、公園緑地の配置、整備のあり方、つまりハード面の整備を中心とする計画でした。それが緑の基本計画では、ハード面の公園緑地の確保に加え、さまざまな主体による緑化活動の推進、つまりソフト施策が柱の1つになり、施策展開することとなりました。

富士市では、この緑の基本計画を策定するはるか以前の昭和47年に、町内会、花の会、婦人会、ボーイスカウト、農協等、当時40団体が参加してみどりいっぱい市民の会——これは事務局として市のみどりの課が担当しております——が設立され、市民、企業、行政が一体となり緑化を進めてきました。特にそれぞれの地域での緑化に当たっては、花の会や町内会、愛好者団体等による公共的スペースの緑化の支援——具体的には苗や花の配布等を行っております——や家庭緑化の支援——これは出生記念樹の配布や生け垣づくりの助成を行っております——を中心に展開し、花と緑の美しいまちづくりに成果を上げてきています。

一方、平成9年には「ガーデニング」、この言葉が新語・流行語大賞に選ばれ、日本に本格的なブームが訪れ、以来今日まで続いていると言われます。市内を歩いていても玄関周りや窓辺、そしてかいま見える庭がとても美しく、心が洗われるような気持ちになるお宅もふえています。こうした中、市や県のバックアップを受け、本年4月には花と緑にあふれるまちづくりと交流の輪を拡大することを目的に、20数軒のお宅が参加する形で自宅の庭を一般の方々に公開する富士市オープンガーデンが開催されました。緑が果たす公益的な機能や空間が大きく広がり、変化しつつあることを感じる中で、以下の質問を行います。

1、市としては、このオープンガーデンの取り組みをどのように評価しているでしょうか。

2、オープンガーデンの取り組みを肯定的に評価するのであれば、今後どのような支援が考えられるでしょうか。

3、緑の景観づくりに加え、身近な地球温暖化対策、節電対策として、公共施設、一般家庭等におけるいわゆる緑のカーテンづくりへの取り組みを全市的に展開してはいかがでしょうか。

4、緑化施策に加え、都市計画公園の整備等、公園緑化施策の推進指針である緑の基本計画については、平成22年11月議会の私の一般質問で、見直すための準備に入り、なるべく早い時期に新しい計画を策定していきたいと答弁されていますが、その後の取り組みはいかがでしょうか。

以上、1回目の質問とさせていただきます。

○議長（稲葉寿利 議員） 市長。

〔市長 鈴木 尚君 登壇〕

◎市長（鈴木尚 君） 小池議員のご質問にお答えいたします。

初めに、岳南鉄道問題についてであります。ご案内のとおり、岳南鉄道は半世紀以上にわたって市民の皆様の暮らしの足として、また工業製品、原材料等の輸送路として本市に根差し、本市発展の一翼を担ってまいりました。しかしながら、自動車交通の著しい増加などによって輸送量の減少に歯どめがかからず、また貨物輸送休止の影響も相まって、昨年12月、富士市公共交通協議会の場において、事業者である岳南鉄道株式会社から運行継続困難の申し出がなされました。岳南鉄道に限らず、地方鉄道の存続問題は全国各地で深刻な事態に陥っておりますが、岳南鉄道のあり方につきましては、改めて真摯な姿勢で検討し、本市の将来に向けて最良の方向性を見出していくことが求められております。

まず、長期的なまちづくりと東西方向の公共交通基軸の確保についてのうち、目指す都市像と公共交通の基軸に関する考え方に関わりはないかについてであります。本市の描くまちづくりの基本的な方向性として、第五次富士市総合計画や第3次国土利用計画におきまして、コンパクトなまちづくりを目指すこととしております。

昨年度から3カ年をかけて策定しております富士市都市計画マスタープランにおきましても、おおむね20年後の将来を展望したまちづくりの都市像として、市街地の拡散を抑制し、都市機能の集約化を図っていくといったコンパクトなまちづくりのイメージを描いているところであります。この中で将来的なまちの骨格形成の考え方といたしましては、鉄道やバスなどの基幹的な公共交通沿いに生活に必要な機能を集めた集約・連携型のまちづくりを掲げており、都市交通と土地利用を整合した都市政策の方向性を打ち出しております。将来にわたって本市が持続的に発展していくためには、充実した公共交通ネットワークを豊かな土壌とし、その中心に公共交通の基軸がしっかりと根を張ることで、まちの活性化という大きな花を咲かせることができると考えております。

次に、今般の存続問題に伴いますDMV構想の見解についてであります。本市のDMV構想は、岳南鉄道や貨物の線路とバスを融合させ、乗り継ぎの利便性を向上させることで、継ぎ目のない東西方向の基軸を構築するものであります。DMVは本市の公共交通をネットワークとして充実させていく取り組みの中の一部であると位置づけておりますが、短期的には、まず既存の路線バス網を再編し、それが定着した後、さらに利便性を向上させるためにDMVの導入を検討するものであり、決して初めからDMVありきではありません。また、DMV構想は、既存ストックとしての岳南鉄道の鉄軌道を有効に活用させていただくということが大前提であります。その存続のために地域として過重な負担を強いられることになる場合には、岳南鉄道が存続できなくても別の手段、ルートを検討し基軸を確保するなど、代替手段を検討せざるを得ないことも考えられます。

次に、短中期的な市民の利用ニーズ、岳南鉄道側の経営改善への取り組み等についてのうち、乗降客の利用実績と今後の見込み、市民意識にどのような変化があるかとらえているかについてであります。まず、岳南鉄道における1日当たりの平均乗降客数の変化を見てみますと、平成14年度には1860人だったものが、昨年度は2030人となり、この10

年間でおよそ9%増加しております。全国の地方鉄道が軒並み乗降客の減少を続けている中で、岳南鉄道につきましては、平成16年度に底を打って以来、少しずつではありますが乗降客数を伸ばしてきており、このことは極めて異例と言えます。このことから、今後の乗降客数につきましても増加していくことと期待しております。

一方、市内外の利用者を含め市民の皆様の動きといたしましては、市民グループや各種団体による存続運動や勉強会の開催、高校生による署名活動に加え、市内26地区の総意としての町内会連合会からの存続要望など、存続に向けた熱心な活動が展開されております。このような市民の皆様の活発な動きから、改めて岳南鉄道が市民の皆様の生活になくてはならない暮らしの足であるという熱い思いを感じているところであります。

なお、今般の存続問題は、将来を見据えたみずからの生活や地域に対する思い、岳南鉄道に頼らざるを得ない人を思いやる気持ちなどを市民の皆様の中に芽生えさせることとなり、市民の皆様みずからが改めて身近な公共交通を見直す絶好の機会にもなったと認識しておりますが、一過性のブームで終わらないことを期待しております。

次に、岳南鉄道としての利用促進、経営環境への自助努力をどのようにとらえているかについてであります。ビール電車などの定期開催や各種イベントとのタイアップ、レンタサイクルの設置や電車機関車まつりの開催など、市民の目線に立ったサービスを提供するという経営努力から、地域に愛され、共生していきたいという企業の意識改革や意欲を感じております。また、経営環境への自助努力や利便性のさらなる向上策といたしましては、貨物輸送の休止に伴うダイヤの増便や終電時刻の繰り下げなど、今までにない乗る仕組みづくりに取り組んでおり、このようなたゆまぬ努力の積み重ねが利用者の確保につながるものと期待しております。

次に、社会的便益に関する精査はどのように進んでいるかについてであります。公共交通協議会からの提言を踏まえ、岳南鉄道事業に対する公的負担の妥当性を客観的、定量的に把握するため、費用便益分析という手法により岳南鉄道が地域にもたらしている便益を計測しております。便益にはさまざまな効果項目がありますが、それぞれの便益が必ずしもプラスであるとは限らず、マイナスとなる便益もあり、それらも含めてこれらのすべてを合計したものが社会全体の便益になりますので、現在、国土交通省が公表しているマニュアルを使用して透明性のある分析を実施しているところであります。費用便益分析は、鉄道の価値を評価する際に鉄道が存在することによる効果や影響を貨幣換算して評価する手法であります。これ以外にも観光振興への波及効果や人口の下支え効果など、貨幣換算が困難な要素についても適切に加味した上で、岳南鉄道の価値を総合的に評価してまいりたいと考えております。

次に、判断基準となる項目、内容とその優先順位をどう考えるかについてであります。地域全体で岳南鉄道を支えていくためには、事業者として最大限の効率化とサービスの向上を常に目指す必要があります。徹底的な経営改善とこれまで以上のより一層の自助努力が必要不可欠であります。また、存続というハードルを超えるためには、岳南鉄道へのさらなる公的関与についての市民合意が不可欠であります。一方で、岳南鉄道が存続できるかどうかは、市民、事業者、行政が相互に連携しながら一体となった取り組みができるかどうかにかかってまいります。さらに、最も基本的なこととして望まれるのは、市民の皆様が岳南鉄道にみずから乗って支えるという気持ちを持ち続けることであり、このような意

識が醸成されることで、行政側は初めて公費を投入するための取り組みを始めることができると考えております。

次に、判断時期はどう考えるかについてであります。市民の皆様の暮らしの足である岳南鉄道は、かけがえのない地域資源であります。存続問題に関しましては慎重な検討が必要であります。今後の超高齢社会、都市政策のあり方、まちの活性化などを総合的に見据えた上で、本市にとってどのような選択がふさわしいのか、早急に対応してまいりたいと考えております。

次に、富士市の地域・家庭緑化施策のあり方についてであります。本市では、緑いっぱい花いっぱいのまちづくりを進める1つの手法として、オープンガーデンの推奨を行っております。オープンガーデンとは個人所有の庭を一般の方に公開することで、1920年代にイギリスが始まりとされており、最近では地域住民の交流やまちの景観づくりに役立てようと市民が主体となった活動が各地において実施されております。中でも長野県の小布施町は広く知られ、県内では伊東市、磐田市、浜松市などで活発に活動され、緑化推進に大きな成果を上げていると伺っております。

ご質問の市としてはオープンガーデンの取り組みをどのように評価しているかについてであります。豊かな家庭緑化は、居住者はもとより、地域の皆様に潤いを与え、心和ませるものがあり、オープンガーデンが盛んになることで点から線への緑化となることから、本市が緑化施策を推進する上で大変力強く感じております。また、オープンガーデンを通じて、ガーデンオーナー、訪問者、近隣住民等、さらにはオープンガーデンの実施団体同士が交流を図ることにより活発な情報交換が行われ、地域社会のつながりが強くなり、緑化のみならず、豊かなまちづくりにつながっていくのではないかと考えております。

次に、オープンガーデンの取り組みを肯定的に評価するのであれば、今後どのような支援が考えられるかについてであります。本市では、平成21年度から昨年度までオープンガーデンの普及啓発と緑化技術の向上を目的とした講習会を開催してまいりました。今春、その講師と受講生及び市民有志の方々がネットワークを築き、富士市オープンガーデンという会が発足し、4月28日、29日の2日間で32カ所の一斉公開を行い、大勢の来場者が会員宅を訪れました。この会は市民の皆様の自主的な会ではありますが、市といたしましても会の連絡やチラシの印刷等を支援してまいりました。また、今年度は、オープンガーデンについて市民に広く理解を得ることと、緑化技術の向上を目的とした講演会並びにオープンガーデン体験をあわせた事業を実施してまいります。今後は、富士市オープンガーデンの皆様のご意見を伺いながら、見学者のマナー啓発を含めた広報の部分を支援してまいりたいと考えております。

次に、緑の景観づくりに加え、身近な地球温暖化対策、節電対策として、公共施設、一般家庭におけるいわゆる緑のカーテンづくりの取り組みを全市的に展開してはいかがかについてであります。昨年度から中央公園やまちづくりセンターなどの公共施設において、節電を目的に緑のカーテンを実施しており、市民の皆様には、実施施設を訪れた際、緑のカーテン効果を体験していただいております。今後、緑化の推進と環境施策の両面から、一般家庭における取り組みを推進するための方策について検討してまいります。

次に、都市計画公園の整備など緑化施策の推進指針である緑の基本計画について、その後の取り組みはいかがかについてであります。緑の基本計画は、都市緑地法第4条に基

づき策定する緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画であります。本計画は緑豊かで快適な都市を形成していくことを目指し、緑地の保全から公園緑地の整備、民有地の緑化までの緑全般について、将来のあるべき姿とそれを実現するための施策を示すことを目的としております。

本市の緑の基本計画は、平成 11 年に、富士・愛鷹山麓の自然環境を保全し、緑を守り、つくり、育てることを基本に「富士山に似合う 緑あふれるまち」を都市像とし策定をいたしました。計画の最終目標年次を平成 27 年とし、計画対象区域は旧富士市都市計画区域の 1 万 8012 ヘクタールとなっております。本計画は総合計画等に整合することとされており、都市緑地法運用指針において、社会情勢の変化や事業の進捗等により変更を行う必要が生じたときには、遅滞なく変更すべきものとなっております。したがって、策定から 10 年以上が経過し、その間、富士川町との合併や景気の長期低迷など将来の都市像と社会・経済情勢が大きく変化していることから、見直しの時期となっていることを認識し、現在策定中であり、富士市都市計画マスタープランとの整合を図りながら、その準備を進めてまいりたいと考えております。

以上であります。

○議長（稲葉寿利 議員） 16 番小池議員。

◆16 番（小池智明 議員） 2 つ質問しましたけれども、都合で後半の緑化施策のほうから先に確認をさせていただきます。

オープンガーデンについては非常に評価をされているという答弁で、市のほうとしては、これからはオープンガーデンを見学に行く一般の方へのマナー啓発を中心に応援していきたいというお話でした。ことしもパンフレット等の支援をしたということなんですけれども、私もみどりの課からいただいてオープンガーデンを何軒か回らせていただいたんですけども、いただいたものが普通のコピー用紙に白黒で、地図も手がきで、申しわけないんですけども非常にわかりづらくて、結局たどり着けなかったお宅もありましたものから、もう少しその辺で、広報という意味も含めまして、伺う方が利用しやすいようなパンフレット、あるいは地図等をつくる支援をしたらどうかと思いますが、この点はいかがでしょう。

○議長（稲葉寿利 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（藁科靖 君） ことしのパンフレットですけれども、基本的には冊子化というよりは、コピーして、それをお配りするような形でのお渡し方式になっております。他都市におきまして立派な冊子ができているところもございまして、そういうようなものを 100 円とか 300 円とか料金を取って販売するような形をとっておられる先進市町もありますので、その辺をまた参考に、どのようなパンフレット、あるいは冊子が適当か、検討していきたいと思っております。

○議長（稲葉寿利 議員） 16 番小池議員。

◆16番（小池智明 議員） ぜひよろしく申し上げます。

緑のカーテンも、一般家庭への普及にどんな方策があるかこれから検討していきたいということですが、ぜひお願いいたします。

最後の緑の基本計画の件なんですけれども、これについては都市計画マスタープランとの整合をとりながら見直しの準備をしていきたいということで、この答弁は、実は一昨年の答弁とほぼ同じだと思います。今の計画が平成27年までということになっていますけれども、実際に一昨年のときも指摘したんですが、今の計画は国の補助金をもらうために無理やりつくったような部分があるというのは、当局も認めていらっしゃる部分があったと思います。あるいは今質問したように、緑化施策というものが当時より随分幅が広がってきている。そういうことを踏まえたら、早急にでも取り組むべきだと思うんですけれども、一方で、財源的にも非常に厳しい状況は私も承知しております。そうした中では、現段階で今の基本計画がいろんな課題を持っているんだよ、こういう課題を少なくとも次の計画では見直しをしていくんだと、そういう項目出しみたいなものを課内あるいは部の中で整理をいたしまして、当然、緑の基本計画というのは、我々議員、あるいは一般市民の方も、計画上はこのようになっているんだ、公園がいつできるんだということを期待している向きも多いと思いますので、今、行政内でできることがあると思うので、そのあたりは整理をして、すぐというわけではなくていいんですけれども、少し検討して公表するというのをぜひ行っていただきたいと思うんですが、そのあたりはいかがでしょうか。課題の整理を役所の中ですということですよ。

○議長（稲葉寿利 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（藁科靖 君） 他市の状況を見ましても、やはり目標の公園等の面積につきましては非常に大きな面積になっております。そして、緑化施策、ソフト的な部門、そういうものが載っているところもあれば、載っていないところもございます。それらの中で富士市におきましても、議員がおっしゃいますように、ハードでこれだけ大きなものをつくっていくよというような現在の計画ではなく、そういうようなソフト部門のものが必要だということは十分理解しております。まだこちら辺につきましては、部の中での基本的な検討をこれからやっていきたいと思っております。また、それらの中で静岡市がやっているような、アクションプログラムといたしまして、何年間に分けながら、まずはここまでやっていく、そういうようなやり方をやっているところもございますので、いろいろ研究しながら進めていきたいと思っております。

以上です。

○議長（稲葉寿利 議員） 16番小池議員。

◆16番（小池智明 議員） 承知しました。まずは当局内でのその辺のしっかりした整理がスムーズなスタートを切る前提だと思いますので、よろしくお願いいたします。

続きまして、岳鉄のほうに移ります。

今、市長から答弁いただきました。私が今回の質問を通告した後、6月19日に、今答弁の中でもありましたけれども、町内会連合会のほうから、26地区の総意だということで要望書が出されたということをも私も報道で見ました。新聞報道ですけれども、市長は非常に慎重な姿勢でいるなという思いで新聞等を読んだんですけれども、今の答弁を聞いていても同じような印象を受けました。

そういう中で、非常に基本的な確認をちょっとしたいんですけれども、これまで公共交通協議会、あるいはそれ以前に、市のほうでいろんな計画なり分析をした数字があらわされております。それらをもとにちょっと4つほど確認をさせていただきたいんですが、というのは、岳南鉄道、あるいは市が応援というか主体になってやっているコミュニティバス、あるいは路線バス、バスも鉄道も両方とも同じ公共交通機関であります。バスと岳鉄を比較した中での話をちょっとさせていただきたいんですけれども、岳鉄は年間77万人ぐらい利用して、先ほど、1日当たり2000人ちょっと利用しているということでしたけれども、この数字というのは、バスを含めた公共交通機関全体の利用者でいうとどのくらいの割合、あるいは数字になるんでしょうか、確認させてください。

○議長（稲葉寿利 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（藁科靖 君） 市内には、富士急静岡バス、山交タウンコーチ等、バス会社はさまざまございますけれども、平成22年度の数字ですけれども、延べ154万人の乗車ということになっております。

○議長（稲葉寿利 議員） 16番小池議員。

◆16番（小池智明 議員） バスが154万人で、岳鉄が77万人ということは、大体3分の1は岳鉄が担っているということになると思います。バス路線が全部で37路線ありますので、岳鉄を足すと38路線。38路線のうちの1路線だけで、ちょっと距離は長いんですけれども、3分の1を担っている。前にいただいた資料ですと、路線別で見ると、1日当たりの利用者数のベストスリーが整理されていますけれども、このあたりを少し部長のほうから紹介いただけますか。

○議長（稲葉寿利 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（藁科靖 君） 公共交通協議会等で公表しておりますが、公共交通の利用者が多い地域や区間ということで、一番多いのが岳南鉄道の区間でして1日当たり2119人、吉原中央駅―富士駅間の路線バスが1日当たり739人、富士駅―富士見台団地間が、路線バスですが1日523人という状況になっております。

○議長（稲葉寿利 議員） 16番小池議員。

◆16番（小池智明 議員） そうしますと、岳鉄は、ある意味で富士市のバスで一番頻繁



に走っていて、たくさん乗っている富士駅と吉原中央駅を結ぶ路線の約3倍の方が毎日乗っているという結果が出ています。ちなみに、これもいただいたデータから割り戻した数字なんですけれども、「ひまわり」は1日大体150人ぐらいです。コミュニティバスで一番成績がいいのが、田子浦地区を回っている「しおかぜ」です。これが大体40人ぐらいになります。これを比べると、けたが違うのがよくわかると思います。

さらに、1月10日に、市のほうで岳鉄の利用者実態調査。これは多分1日職員の方が乗って、どういう人がどこから乗って、どこでおりにいるんだというのを調べているんですけれども、この内訳を見ますと、朝の通勤時間帯、それも吉原駅からの下りにすごく突出して集中しているわけです。少しそのデータを数えてみましたら、吉原駅から下り電車に388人が午前8時半までに乗っています。うち347人が通勤客です。ジヤトコ前駅、吉原本町駅でおりにる人が294人。原田とか向こうのほうに会社がありますから、そっちに行く人もいるんでしょうけれども、ほとんどが多分ジヤトコだとか東電、あるいは銀行等に勤務する人であって、ジヤトコの人にちょっと聞いてみたんですけれども、市内の方は車で通っているそうです。沼津等から来る人は大体電車に乗ってくるよということですから、市外から来る人が300人毎朝通ってくる。その人らは帰りにも必ず岳鉄を使うはずですから、2000人ちょっとのうちの600人、つまり3分の1は通勤客であると、それも市外からの。ということは、岳鉄は市民の足だ、市民の足だと言いますけれども、逆に市外から富士市へ来るための大きな交通手段にもなっているわけです。今、市長を初め我々議員、あるいは一般の市民の方も、企業が富士市から出ていったら困るよ、出ていけないためにはどうしたらいいんだということを非常に心配していますけれども、企業が立地して営業していただくための基盤である社員の方が富士市へと勤めていただく交通手段が、ある分、岳鉄によって相当量確保されている。こういう役割というのが改めて見えてきました。これは利用者数だけからです。

次に、バスと鉄道の利用者の1人当たりに対する現状の公共の負担額、これはどうなっているんでしょうか。これもデータとして公共交通協議会で示されているかと思います。路線バス、「ひまわり」、「しおかぜ」、岳鉄、この4つが示されていると思いますが、都市整備部長、お答えください。

○議長（稲葉寿利 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（藁科靖 君） 公共交通協議会のほうで示した表に基づいてお伝えいたしますと、路線バスですが、この公共交通協議会の中では山交タウンコーチの例について載っておりますけれども、山交タウンコーチにつきましては支援額が1700万円、利用者が年に10万3000人ということで、1人当たりの公共の負担額が約165円。コミュニティバスであります「しおかぜ」につきましては、欠損額の負担ということで約503万円、利用者1万3000人ということで、1人当たりが387円の公共負担額。「ひまわり」につきましては支援額が1000万円、利用者が4万7000人で213円。一方、岳鉄につきましては2000万円ということで、77万人の利用者に対して1人当たり約26円というような計算になります。

○議長（稲葉寿利 議員） 16 番小池議員。

◆16 番（小池智明 議員） 今お答えいただきましたように、路線バスが1人当たり165円、「ひまわり」が213円、「しおかぜ」が387円、それに対して岳鉄は、利用者1人当たり公共負担額は現状では26円。けたが違うというのは一目瞭然です。非常に公共負担額は安いと言えます。

一方、昨年から富士市議会は事業評価に取り組み始めました。その中で昨年コミュニティバスを1つ取り上げましたけれども、この判断が、必要性が極めて高く、行政が責務として進めていく事業として、さらに、短期間での費用対効果で判断することは難しいと思われるため、将来的な価値に主眼を置き、現状のまま継続とするという判断をしました。これは私を含む全会派、全議員が、岳鉄側から見れば、高コスト体質のこのコミュニティバスを必要だと判断したと私は思います。金額面から言えばですね。

じゃ、もう1つの視点ですけれども、今、平成24年度予算が執行されているわけですが、この当初予算におけるバス全体と岳鉄にかけている公費、これをちょっと見てみたいと思います。バスにつきましては、これは予算書からですけれども、コミュニティバス等運行事業費として、これまで継続の11路線、それと実証運行を始める元吉原地区合計で8600万円。それと路線バスの関係では、生活交通地域路線維持費補助金で3700万円余、生活交通基幹路線の補助金が1100万円余、また「ひまわり」、これは特出ししてありますが1000万円ということで、1億4500万円余がバスに予算化されています。一方、岳鉄につきましては、地方鉄道事業運営費補助金で2000万円ということですが、数字がこうなっていますけれども、こういう理解でよろしいでしょうか。

○議長（稲葉寿利 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（藁科靖 君） 議員が今おっしゃられた中で、コミュニティバスの部分につきましては、市が直接委託という形で運行しておりますので、これは補助という形では考えておりません。その中で公共交通機関、バスについては7950万1000円、岳鉄に関するものについては2000万円という形で、その辺については正しいと思います。

以上です。

○議長（稲葉寿利 議員） 16 番小池議員。

◆16 番（小池智明 議員） コミュニティバスは補助金じゃないということですが、確かに市の直営事業だということと、あと、多分この金額の中では運賃収入だとか、3分の1ルールですか、それによる地域の負担金等もあると思いますので、コミュニティバスを差し引いた上で公共負担ということで考えると、1億円以上のお金は当然バスにはかかっているわけです。それと、岳鉄のほうが2000万円と。

このように何点かの視点から、全体の利用者数、あるいは公共の負担、これが現状なんですけれども、これから見てきても、バスと比較すると、公費負担の面はバスよりも相当少ないということがわかります。そうすると、現状でも多くの市民が、いや、これからは

高齢化社会だ、地域の足がなくなつては困る、もっと回すべきだということで、バスの要望が非常にあります。そういった意味では、バスと比較すると、岳鉄というのは現状でも非常に効率がいい公共交通だなという気がいたします。昭和40年代の年間500万人が乗っていたころを基準に考えると、今その5分の1以下ですから非常に悪いわけですがけれども、全体的に公共交通が疲弊していく中で、それでも岳鉄は、バスに比べればみんな利用しているんだと、低いレベルでの議論かもしれませんが、そう思います。

さらに、ちょっと市長の答弁の中で、これから改めて再検討しなければならないというニュアンスの答弁もありました。DMVだとか岳鉄を基軸として組み込むかどうかという、その辺にも関係するんですけども、私は、もし将来そういう形で岳鉄を組み込むという見通しをあわせて考えるのであれば、今岳鉄に投資する意味があるんじゃないかと。岳鉄を助けるだとか赤字を補てんするということじゃなくて、市民の今の生活の利便性、あるいは市外から富士市へ働きに来てくれる人たちの足をしっかり確保する、さらには将来のまちづくりの骨格となる、それがDMVかほかの手段かわかりませんが、公共交通をしっかりと構成するという意味では、今投資するに値する物件だと思います。

そういう中で、最後に市長に伺いたいんですけども、今言いましたように、私は、これから岳鉄のことはいま一步積極的に支援することを考えるべきではないかと思っておりますけれども、改めて市長の見解をここで伺いたいと思っております。

○議長（稲葉寿利 議員） 市長。

◎市長（鈴木尚 君） 小池議員から前回もご指摘をいただきましたこの岳南鉄道問題につきましては、前回お答えをしておりますけれども、この岳南鉄道の富士市における公共交通としての重要性というものは私自身十分理解をしているつもりでございます。プライベートな話ですけども、私も沿線に住んでおまして、高校時代はこの岳南鉄道を利用して学校へも通ったということでありますので、私は愛着を持っているつもりでございます。そういう中で、さまざまな状況の変遷の中で現在のような状況に陥った。それからDMVが将来の公共交通の基軸ということからいいましても、この岳南鉄道のレールを、あるいは施設を利用させていただいてという思いもずっと持っておりましたし、こういう構想を掲げておりました。

現在、こういう状況がある中で、議員が比較されましたのは、バス路線への支援とそれから現在までの岳南鉄道への支援、これは比較ではずっと安いものだったというふうに思います。ただ、私どもは、今後その負担額の比ではない大きな負担を我々富士市が負って支援をするのかどうかということを検討しているわけでありまして、したがって、市民の皆さん方のご理解、事業者のご努力、私ども行政の支援のあり方、それから将来構想とさまざまな点を考え合わせなければならない重要な時期だということは前から申し上げております。このことにつきましてはなるべく早く、もう時間もないということは承知しておりますし、近々のうちにこの結論は出したいというふうに思っております。

先ほど来から、また前回も議員にご指摘をいただきましたさまざまな課題につきましては、私どもはすべて検討をいたしております。その上で結論を出していきたいということをお先ほどの答弁の中で申し上げたつもりでございます。消極的だということ、慎重であつ

て当たり前だと思います。これが慎重でなく、そういう状況の中で、ただ単なる思いで公費を投入するなんていうことは許されることじゃないと思っています。私は、慎重でなければならない、将来の重要性を考えるとということ、確認をするということもしっかりやらなければならない、これも慎重のうちに入っていると思います。ですから時間をかけたり、どこのどういう方々からご要望がある、それに対してもしっかりと慎重に、真摯に我々は考えていきますという答えを出しています。このことを消極的にとらえるのはいかがかなというふうに思います。こういうことじゃなくて、やはり私どもはしっかりと市民の皆さんに説明ができること、そして将来にわたって禍根を残さないこと、このことをしっかりと精査をして、その中で結論を早く出さなければならない。今、さまざまな要素の中で検討を進めておりますので、ぜひご理解をいただきたいと思います。

○議長（稲葉寿利 議員） 16 番小池議員。

◆16 番（小池智明 議員） 今、市長の考え方を伺いまして、よくわかりました。

ちょっと話は変わりますが、と申しますか、この関連なんですけれども、市長、このトクトクよしわらお買い物切符というのはご存じでしょうか。これは吉原の祇園祭にあわせてということなんですけれども、吉原の商店街振興組合で、岳鉄の1日乗り放題切符と吉原商店街のお得な商品券を組み合わせで売り出そうと、沿線のお客さんにも来ていただくよう、岳鉄に乗って商店街へ買い物に来てくれという思いで売り出したそうです。6月1日から200セットを売り出したところ、約2週間で完売したそうです。7月に入っても、また第2弾で50セットを追加で売り出すそうです。

振興組合の理事長にお話を伺いましたら、いや、我々もやっぱり岳鉄がなくなったら困るんだよ。市長が言っているように、市民で盛り上げなかったら岳鉄は残っていかないんだよ。だから、今、市長が一過性のものじゃ困るということをおっしゃっていますが、吉原商店街振興組合は、この取り組みも7月で終わるんじゃなくて、これからも継続して岳鉄と一緒に歩いていきたいということをおっしゃっていました。そういった意味では、19日に町内会連合会のほうで、これは富士ニュースの記事なんですけれども、杉山会長も公共交通の存続のため市民の理解も必要だ、一人でも多く利用するよう行政と車の両輪で取り組んでいくと話しているということです。市民のほうでもいろんな動きが、単に市民団体の要望だけじゃなくて、商店街だとか連合会のほうでも、やっぱり乗って維持しよう、行政と一緒にやっていこう、岳鉄を利用していこう、そういう機運が高まっています。ぜひ早い時期での市長のご判断を希望して、私の質問を終了いたします。