

[平成25年 9月 定例会]

■今後の公共交通政策のあり方と岳南電車への公的支援について

■日本製紙富士工場鈴川敷地内への石炭火力発電所建設計画と市内への電力の安定供給について

◆16番（小池智明 議員） お許しをいただきましたので、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。

1つ目は、日本製紙富士工場鈴川事業所敷地内への石炭火力発電所計画と市内への電力の安定供給について伺います。

日本製紙富士工場鈴川事業所の敷地内に、日本製紙、中部電力、三菱商事が出資してつくる新会社が石炭火力発電所を建設することが8月初旬に発表されました。その後、8月下旬には地元の元吉原地区で施設概要や環境対策等に関する説明会が開催されましたが、説明会の持ち方や環境問題について懸念する意見が相次ぎました。——済みません、2番から先に読ませていただいております。答弁につきましてはお任せいたします。済みません、途中で。

私は、2年前から一般質問で、火力発電所誘致を進めるべきと提案してまいりました。LNG火力発電所が最もベターであると考えますが、今回の石炭火力計画は、燃料の安定的な確保という観点も含めた総合的な判断と考えられ、発電所建設計画に総論で賛成いたします。しかし、その分も含め、安全・安心を基本とする明確な環境対策と監視体制等について、市民、行政がともに納得できるような透明性の高い説明と取り組みが必要であり、事業者に対する行政当局の的確な指導を期待したいと思います。

一方、新聞報道等によれば、今回の発電所で発電した電力は、中部電力が買収、子会社化するPPS——これは電力小売事業者と呼ばれます——でありますダイヤモンドパワーが買い取り、東京電力管内で販売する計画といたします。今回の発電所は、規模からいえば発電所としては小さいものの、富士市に立地することにより、地元でつくられる電力が安価で安定的に市内に供給される、つまり電力の地産地消体制ができることを最大のメリットと捉えるべきであり、単なる電源地域だけになるのでは意味がないものと考えます。

そうした考えで、以下について質問いたします。

最初に、東京電力と中部電力の電気料金の違いについて伺います。

1つ、企業が主として利用する自由化部門、これは高圧電力のことですが、両社の1キロワットアワー当たりの平均料金、単価及び料金差は幾らでしょうか。

2つ、東電管内にある市内の高圧電力を利用する企業が東電から購入する年間電力量はどの程度でしょうか。

3つ、仮に今言いました東電管内の企業全てが今後、中部電力及びその関連小売事業者から高圧電力の全てを購入できるとすると、年間で電力料金はどの程度削減されるでしょうか。

2つ目としまして、市当局としては、環境対策が確保された安全・安心な発電所計画であるかどうかを審査、確認することを基本としつつ、発電所でつくられる電力をまずは市内企業が優先的に購入できるような協議の進め方や仕組みづくりを検討するべきと考えますが、いかがでしょうか。

順序が逆になって申しわけありませんが、1つ戻っていただきまして、もう1つ目の質問は、今後の公共交通政策のあり方と岳南電車への公的支援について伺います。

平成23年12月に顕在化したいわゆる岳南鉄道への公的支援を中心とする問題は、平成24年10月に、平成24年度から3年間、社会的便益相当額として毎年6500万円を公的支援していくことが決まりました。ただし、平成24年度、平成25年度を検証期間とし、検証期間が終了した時点、これは平成26年3月31日になりますが、その後1年間にさまざまな準備期間ということで置きますけれども、その後、平成27年度以降の方向性を判断することを条件として、議会も同意しているものです。

一方、鈴木市長は先ごろ、本年12月に行われる市長選挙に不出馬を表明されました。公共交通はまちにとって欠かすことのできない機能、すなわち動く公共施設と捉え、重点的な取り組みを進めてこられた市長にとっては、検証、判断が市長交代の微妙な時期と重なり、最後まで気になる最大の行政課題の1つであると推察されます。また、議会としても、今後数カ月間で十分な議論を尽くした上で判断しなければならない重要な課題だと考えます。こうした中、今後の富士市のまちづくりを見据えた上での公共交通政策のあり方、岳南電車への支援について鈴木市長の考えを伺います。

最初に、岳南電車に対する公的支援に関する以下の2つの検証項目について、現段階までの検証経過と見通しはいかがでしょう。

1つ、社会的便益が経費を上回っていて、収支改善の見通しが見込めるでしょうか。

2つ、市民、事業者、行政が連携し、地域が一体となった取り組みが継続されているという項目についてはどうでしょうか。

2つ目として、本年度、新交通システム推進事業として、公共交通ネットワーク・基軸の再検討が事業化されています。予算計上に当たっては、岳南鉄道への経営支援についても、基軸の再検討を視野に入れた中で判断したいとのことでした。

そうした中で、1、基軸の再検討に当たっての検討項目と評価基準をどう考えているでしょうか。

2、再検討の進捗状況と見通し、これは岳南電車と基軸との関連ということですが、いかがでしょうか。

3、国では、平成24年度末から、DMV（デュアル・モード・ビークル）の導入、普及に向けた検討会を開催し、富士市もそのメンバーになっていますが、この検討会の目的と検討内容、進捗状況はいかがでしょう。

4、今申しあげました1、2、3の取り組みや進捗を踏まえ、現段階での判断の見通しをどのように考えるでしょうか。

以上、1回目の質問とさせていただきます。

○議長（小山忠之 議員） 市長。

〔市長 鈴木 尚君 登壇〕

◎市長（鈴木尚 君） 小池議員の御質問にお答えいたします。

なお、通告の順番どおりの答弁にさせていただきます。

初めに、今後の公共交通政策のあり方と岳南電車への公的支援についてのうち、社会的便益が経費を上回っていて、収支改善の見通しが見込めるかについてであります。昨年度末に提出された実績報告書から便益と費用を計測したところ、昨年度実績においては便益が費用を上回っていることが確認できました。本年度分につきましては、一定期間内の実績から年間当たり換算した便益と費用を予測し、公的支援の妥当性を検証してまいります。また、これまでの検討の経緯から、岳南電車は、鉄道事業の運行収益のみで経営を画期的に改善するという事は極めて困難だと考えられますが、岳南鉄道グループとの連携や各種イベント、物品販売などを含めて、将来的に収支の改善が見込めるかどうかをあわせて検証してまいります。

次に、市民、事業者、行政が連携し、地域が一体となった取り組みが継続されているかについてであります。昨年度実施いたしました沿線住民を対象としたモビリティ・マネジメントの継続的な効果や支援団体の熱心な活動による利用促進効果について、現状の利用者数が増加傾向にある状況などを踏まえ、客観性の高い検証を実施してまいりたいと考えております。

次に、基軸の再検討に当たっての検討項目と評価基準をどう考えているのかについてであります。本市では、公共交通基軸の形成、まちなかアクセスの向上、地域内の生活交通の確保といった3つの柱で公共交通網を整備し、これらを連携、強化させることによって、便利で快適な公共交通ネットワークの実現を目指しております。基軸の再検討は、社会情勢の変化や外的要因などを的確に見きわめながら、基軸として設定すべき区間や導入すべき交通手段のあり方について、従来の考え方にとらわれず、新たな視点で利便性の高い公共交通サービスを提供する部分を見詰め直すものであります。再検討に当たりましては、あらゆる可能性を考慮して、複数の区間について検討し、その基軸が本市の将来都市像を支える骨格として機能するかどうか、公共交通全体の底上げが図られるかどうかなどを評価し、長期的な視点でフィードバックしながら、基軸を担う交通手段のあり方について検討を進めてまいります。

次に、再検討の進捗状況と岳南電車と基軸との関連見通しはいかがかについてであります。今回の再検討は、公共交通と都市構造に焦点を当て、両者を一体的に捉えていくことがポイントになると考えておりますので、現在策定中の都市計画マスタープランと歩調を合わせながら、鋭意作業を進めているところであります。

再検討の進捗状況といたしましては、上位計画と整合を図った上で、都市交通に関する過年度調査の成果などから、基軸として設定すべきエリア、ポイント、区間に関して客観的に筋道を立てながら、論理的な整理をしているところであります。また、この作業と並行して、現在、市民の皆様が求める基軸や交通手段のあり方に関するアンケート調査を実施しているところであり、市民ニーズを的確に把握した上で、本市にふさわしい基軸を設定してまいりたいと考えております。

基軸の設定に当たりましては、既成市街地の中でも人口密度が高く、都市的土地利用が

進んでいるエリア、すなわち都市計画マスタープランにおけるまちなかまちづくり構想の策定エリアと整合した区間設定とし、まちなかの魅力を高めていくことが望ましいと考えております。いずれにいたしましても、交通手段の垣根を越えて、全体として利便性や快適性が増進する公共交通体系をいかに構築するかという視点に立って、岳南電車の果たすべき役割や機能について整理してまいります。

次に、DMVの導入、普及に向けた検討会の目的と検討内容、進捗状況についてであります。この検討会は、DMVの活用方法や導入、普及に向けた方策について、営業運行が技術的に可能であることを前提に検討を行い、広く情報を共有化することを通じて、DMVの導入、普及を図ることを目的に設置されたものであります。検討会はこれまでに3回開催され、導入、普及に向けたプロセスや論点の整理、問題点、課題の抽出と解決策などについて具体的な検討が進められており、最終的な取りまとめは本年度末を予定していると伺っております。

次に、これまでの取り組みや進捗を踏まえ、現時点での判断の見通しをどのように考えるかについてであります。岳南電車が将来にわたって存続できるかどうかは、市民、事業者、行政による取り組みが継続して実施されるかどうかにかかってまいります。何よりも重要なことは、市民の皆様から支持されなければ、岳南電車は存続しないことだと考えております。一方で、岳南電車の今後の方向性は、単に移動手段としての範疇だけでなく、安全性や確実性、環境負荷、さらには都市政策のツールとしての位置づけ、産業、雇用の集積や人口の下支え効果、観光資源としての潜在能力などを総合的に勘案した上で判断することが必要であります。今後の岳南電車への公的支援のあり方は、着実にプロセスを踏みながら、将来に向けて最良の方向性を市として適切に判断してまいります。

次に、日本製紙富士工場鈴川事業所敷地内への石炭火力発電所建設計画と市内への電力の安定供給についてのうち、東京電力と中部電力の電気料金の違いについてのうちの企業が主として利用する自由化部門、これは高圧電力の両社の1キロワット時当たりの平均料金及び料金差は幾らかについてであります。電力料金は主に、基本料金、従量料金及び原燃料費調整単価から構成されており、使用形態により金額が異なりますので、平均の料金をお示しすることができません。このため、仮に年間で600万キロワット時程度購入する中小規模の製紙会社では、東京電力の高圧電力契約でキロワット時当たり約20円、中部電力では約17円程度となり、料金差は約3円となります。

次に、東京電力管内にある市内の高圧電力を利用する企業が東京電力から購入する年間電力量はどの程度かについてであります。市別のデータはなく、公表されている本市と富士宮市との合計販売量では、平成23年度は31億4480万キロワット時とされております。

次に、仮に企業全体が今後、中部電力及びその関連小売事業者から高圧電力の全てを購入できるとすると、年間電気料金はどの程度削減されるかについてであります。先ほどの料金差と販売量を掛け合わせると90億円程度削減できることとなりますが、実際のところPPSは東京電力と比較し数%安価な価格で電力を販売しており、このような削減額を実現させることは困難であると考えております。

次に、発電所で作られる電力をまずは市内企業が優先的に購入できるような協議の進め方や仕組みづくりを検討すべきと考えるがいかがかについてであります。製紙業を

初めとする製造事業所にとりまして、原燃料費は生産コストに直結する大きな課題であり、安価で安定した電力の確保は大変重要なことと認識しておりますが、現時点では、電力の販売価格などの内容が明らかにされていないため、市内の製造事業所における有益性を判断することは困難であります。しかしながら、このたびの発電所建設が本地域の産業振興に寄与する可能性が高いと考えられることから、その動向を注視するとともに、製造業を初めとする産業界の意向を踏まえ、対応を考えてまいります。

以上であります。

○議長（小山忠之 議員） 16 番小池議員。

◆16 番（小池智明 議員） ちょっと先におわびしなければいけないんですが、1 回目の質問を通告書と逆に読み上げました。これは2回目以降、逆の順番でやろうと思ったものですから、つつい何もお断りせずにしてしまいました。申しわけございません。

そんなことで、先に電力の話をして、2番目に岳南電車の質問を進めていきたいと思っております。

石炭火力の話はいろいろな見方、考え方があると思います。今回の一般質問の中でも、通告書を見ましたところ、私を含め3人の議員がそれぞれの考えで質問しております。私は、今申し上げましたように、最もベターではないのかもしれないんだけど、石炭火力発電所建設については賛成します。その立場で質問させていただきます。もちろん、懸念されるさまざまな環境対策、あるいは地域へのきめ細やかな説明、あるいはその後のしっかりした監視体制、これについては事前にしっかりと透明性の高い協議の中で物事を決めていかなければいけないということは当然だという前提の上に立っての賛成であり、質問だということをまずお断りしておきます。

最初の東電と中電の電気料金の差が単価で3円だと。富士地域では、いわば高圧電力が90億円違うと。恐らくこれは、去年の中頃からでしょうか、東電が値上げをした、それによる値上げ分がそっくりそのまま出ているということになると思います。富士地域で90億円ですから、富士市の割合がどのくらいかということでは、8割弱ぐらいは富士市が使っていると思います。ですから私としては、割高の電気を富士市の企業は使っているという推計になると思いますけれども、70億円くらいということで考えますが、そのあたりは産業経済部長はいかがでしょう。

○議長（小山忠之 議員） 環境部長。

◎環境部長（鈴木隆之 君） ただいま小池議員は8割ということでしたけれども、実際の数値をつかめない中でちょっと予想しますと、人口と、1つ、製造品出荷額があるかと思えます。人口で見ますと、富士市は26万人、富士宮市は13万5000人ですから約2対1、それから製造品出荷額につきましては、富士市が1兆4000億円、富士宮市が6800億円ということで、これも2対1となっておりますので、富士市として考えるんだったら3分の2ぐらい、70%まで行かない、60%ぐらいになるのかと判断しております。

以上でございます。

○議長（小山忠之 議員） 16 番小池議員。

◆16 番（小池智明 議員） 3分の2ということで66%。私が言いました8割弱というのは、平成十四、五年ですか、そのころ市別に電力の購入量が出ていましたので、その当時の割合でいくと77%ぐらいだったものですから申し上げました。そのあたり、10%仮にずれていたとしても60億円だとか70億円、そういうオーダーの金額になるんじゃないかと思っております。

もちろん市長の答弁にありましたように、じゃあ今回、中電系のPPSの新しい発電所から販売するよということになって、それをもちろん全て買えるとは限りません。また、その単価で出てくるとは思いませんが、今、市に問い合わせなり、いろんな折衝があるかと思えます。そうした中で、新しくつくった今度の発電所を建設して運営する会社、それと販売するダイヤモンドパワー、その会社の概要とか販売先、あるいは販売単価等ほどの程度市のほうとして情報をつかんでおるでしょうか。先ほどまだわからない部分が多いという話でしたけれども、現段階で公表できる部分をちょっと教えていただきたいと思えます。

○議長（小山忠之 議員） 環境部長。

◎環境部長（鈴木隆之 君） 富士市のほうにも過日、新聞報道にあったとおり、電気の小売につきましては中部電力の子会社のダイヤモンドパワーが新聞の中では東京方面に販売するというので、私たちも直接的には日本製紙との話の情報しかありませんので、新聞にある情報はまだ正式に聞いてはおりません。

以上でございます。

○議長（小山忠之 議員） 16 番小池議員。

◆16 番（小池智明 議員） そうしますと、市当局も私と同じ程度しか情報がないという理解でおります。

そうした中で、先ほど数%程度東電の単価よりも安く販売するんじゃないかということでしたけれども、そのあたりもまだ明確ではないという理解でよろしいんですね。

○議長（小山忠之 議員） 環境部長。

◎環境部長（鈴木隆之 君） 販売についての情報は、先ほど申しましたとおり、一切お話は聞いておりません。

以上でございます。

○議長（小山忠之 議員） 16 番小池議員。

◆16番（小池智明 議員） そうしますと、これから考えようによっては、事業者は民間ではありませんけれども、いろんな意味で行政も絡み、また市民も注目している発電所という中では、これからの交渉事だという捉え方ができるかと思います。

私、発電所の話につきましてはこれまで2回質問をしておりますけれども、富士市の産業界が今一番困っていることは、この数年来言われてきました工業用水の料金が高いということがあります。それともう1つ、岳南排水路もやっぱり重荷になっているよということで、昨年両方とも値下げをいたしました。この数字の改めでの確認をしたいんですが、私自身の整理としましては、工業用水については富士市内の企業で年間2億3000万円ほど、それと岳南排水路につきましては年間9000万円ほど負担が少なくなっているというふうに捉えていますけれども、数字的にはおよそこのくらいでよろしいでしょうか。

○議長（小山忠之 議員） 産業経済部長。

◎産業経済部長（土屋俊夫 君） 昨年、岳南排水路につきましては、暫定措置として期間限定で、約3年8カ月、引き下げということで対応しております。そういう中、議員御指摘のような数字になろうかと思っています。私も細部の数字までちょっと今持ち合わせていませんが、そういう形で引き下げという形になっています。

また、工業用水につきましては2部料金制という形をとりまして、東駿河湾工業用水道につきましては、従来の17円が3円と14円という形で分けておりますので、それぞれの企業の節約した分が反映できる数字になっています。これが2億3000万円かということについては、その辺の2部料金制の割合の部分がありますので、ちょっとこれは確認させていただければと思います。

○議長（小山忠之 議員） 16番小池議員。

◆16番（小池智明 議員） 今の工業用水のほうはちょっと確認できませんでしたけれども、恐らく2つ足して、これは市が一生懸命頑張ったり、商工会議所とか実業界を挙げていろいろ要望して負担減になっているわけです。結果として年間数億円の負担減にはなりました。しかし、同じ年度に東電の電気が値上がって、60億円、70億円の負担が知らぬ間というか、ほぼ強制的に決まってしまったわけです。やはり企業に伺うと、非常に電気代に困っているんだよという話を私も直接伺います。

そうした中では、やはり今回の火力発電所は、一方では雇用ですとか発電所ができることによるいろんな税収、そういったことへの期待というのもあるかと思いますが、私は、やはり第一には、せっかくここに安全・安心な発電所ができるのであれば、地元の企業がそこから安く安定的に電力を購入できる仕組みをつくるのが行政の一番大きな役割じゃないか、また折衝すべきじゃないかと思っていますけれども、先ほどの市長答弁ですと、動向を注視していきたい、その前に有益性があるかどうか判断した中でという話だったかと思っていますけれども、昨年の東電の値上げはもうほぼ強制的で、市がどうのということじゃなかったわけですよ。しかし、今回のことは、市も当然窓口になっているいろんな相談に乗っている、また地域のいろんな考え方もある。そういう中では、今言ったような料金のこと、

あるいは販売先のことについて先方と折衝していくべきだと思いますけれども、その辺について改めて伺います。

○議長（小山忠之 議員） 産業経済部長。

◎産業経済部長（土屋俊夫 君） この辺の価格格差につきましては、先月には中電のほうも値上げということを来年考えているよという報道もございます。非常に情報が少ない中といいますか、不確定な中では難しい部分がございますけれども、まず一般論で申し上げますと、電力の自由化、これは需要家の選択肢を拡大するというのが一面あるというふうに聞いています。電力の販売会社への働きかけ、これに対して規制をかけるものではないということは聞いております。そうしますと最終的には各製造事業所と電力事業者との契約という形でいくわけですけれども、市場原理を踏まえた地域の産業界の要望を伝えること。市場原理というのは、要は強制的に価格がこうだということはできないながらも、要望されることは可能だというふうに考えますので、そういう中、各事業所の考え方を踏まえた対応を今後していきたいというふうに考えております。

○議長（小山忠之 議員） 16 番小池議員。

◆16 番（小池智明 議員） 今、部長がお答えになったのは非常に当たり前というか、教科書的なお答えだと思うんですよ。もちろんそういうことを基本にしなければいけないのはわかっております。ただ、今回、全国的にも非常にまれな、大電力消費地である富士市へと初めて外向けに電気を売る発電所が立地されようとしているわけです。そういう計画が持ち上がったわけです。背景として、昨年、東電の電気料金が上がって市内の企業が非常に苦勞している。もちろん教科書を守ることも重要です。しかし、何とかそういう中でも、ここへできるわけですから、理屈としてはやっぱり電力の地産地消。遠くから持ってきたものを買うんでしたら、単価だけじゃなくて環境への負荷ですとか、あるいはわざわざ無駄に捨てるような、電力ロスになるような、そういう電気を使わなくてもいいんだと。現実的なそういうことも考えましたら、やはり地元でつくった電気を適正な価格で地元で使わせてくれと、そういった話を正面切ってすべきだと私はと思いますが、改めてそういった意向はございませんでしょうか。

○議長（小山忠之 議員） 産業経済部長。

◎産業経済部長（土屋俊夫 君） 議員のお考えはよく理解できます。しかしながら、やはりいろいろな法律等の規制もございます。先ほど申し上げましたように、強制的な形でのそういう働きかけというのは非常に難しい部分がございますので、御理解いただきたいと思えます。

○議長（小山忠之 議員） 16 番小池議員。

◆16番（小池智明 議員） もちろん強制的というのは難しいかと思えます。さらに行政だけがそういう形で動いても難しい面もあると思えます。ぜひこのあたりは商工会議所、あるいは市内のさまざまな事業者、もっと言えば、まだ先がよく見えませんが、電力自由化ということになれば、数年後、あるいは少し先には我々一般家庭のほうでも電気をどこから買うかが自由になるような選択制がとられる時代がそこまで来つつあるように思います。そういった意味では富士市を挙げてこの問題に対処して行ってほしいなと思えます。ですから、まずは部長のところを窓口にして、市内の経済界の皆さんとぜひそんな話をして、スクラムを組んで取り組んで行ってほしいと思えます。これは要望です。

以上で1つ目の項目を終わります。

2つ目の岳南電車の問題ですが、これにつきましては、順番を変えさせていただきましたのは、市長、最後に市長の思いを伺いたくて、質問の順番を逆にさせていただきました。御理解いただきたいと思えます。

昨年、3年間の検証期間を設けて判断するというので、年間6500万円の支援が始まりました。しかし、3年間とはいうものの、今年度末、2年間で結論を出すというのが工程表の中で決まっております。市長の1回目の答弁ですと、数値ですとか今後の見通しというところが、まだ検証途中だからということで、はっきりした踏み込んだ答弁がございませんので、そのあたりを伺いたいと思うんです。

実際に平成24年度、便益が経費を上回ったということですが、それと平成25年度はこれから推計していくんだというような答弁だったと思えますが、そのあたりの実績としては、この検証期間で、わかる範囲で、数字的にはどうなっているんでしょうか。また、利用者も増加傾向にあるということでしたけれども、そのあたりの実際の数値はどうなっているかということをお伺いしたいと思います。

○議長（小山忠之 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（藁科靖 君） 平成24年度の便益と費用の具体的な数値ということで、まだ昨年度末は岳南鉄道株式会社でしたので、昨年度末にそちらのほうから報告を受けた経常収益と経常費用及び利用者数から、平成24年度の便益と費用は計測いたしました。その結果、利用者数から出てくる便益ですけれども、それが2億3800万円、費用につきましては1億8800万円ということで、昨年度実績におきましては便益が費用を上回っていることが確認できております。

ちなみに、利用者数なんですけれども、今年度4月から8月の5カ月間ですけれども、おおよそ33万4000人であるというふうに岳南電車のほうから伺っております。昨年度4月から8月までの5カ月間の利用者数ですけれども、33万1000人だったと伺っておりますので、同期で比較しますと5カ月間でおよそ3000人増加しているということで、急速な増加は見込めませんが、若干ですが増加しつつある傾向であると考えております。

以上です。

○議長（小山忠之 議員） 16番小池議員。

◆16番（小池智明 議員） わかりました。社会的便益としてプラスとして把握できるということでした。それと3000人ということで、総数からいえばわずかですけれども、5カ月間では増加しているということですが、今回のこの社会的便益がプラスになっているかということと、それともう1個の市民、事業者、行政が連携し一丸となった取り組みが継続されているかと、この2つを検証項目としていくよという中で、今お答えいただいた数値、あるいはその傾向というのがこの2つの項目の大きなアウトプットというか、指標だと思います。

もちろん岳南電車の運行収入だけでやっていくというのは難しく、プラス岳鉄グループの支援等がどうなるかというところも要素としてあるよというお話でしたけれども、私の質問の中で、そういうこれまでの検証経過を見た中で、では今後の判断の見通しはどうかというところを1つ聞いているんですけども、これはまた後ほど市長にも伺いたいですけれども、公共交通をこれまでセクションとして進めてきた都市整備部長として、これまでの検証経過と見通しということでは、もう少し踏み込んだ分析なり見通しをどう考えるのでしょうか。

○議長（小山忠之 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（藁科靖 君） 先ほどお答えしました便益と費用の関係とか乗客数とか、その辺につきましては、検証の中でも最低限そこはクリアしなくては、公的に応援する必要性、その辺で問題があるよという部分でございます。本来、市からの支援がなく運営できれば、もちろんそれが一番望ましい形なんですけれども、昨年度の建設水道委員会の懇談会の中でも、また、全員協議会の中でお伝えしましたが、全国の厳しい状況の中で厳しいということは皆さんも御承知のことと思います。ただ、今後、検証につきましても、今の2つの部分の検証だけではなくて、交通手段というだけの検証ではなくて、岳鉄のもたらす市へのさまざまな影響、そういうものもいろいろと含めていながら、最終的には検証をしていかななくてはならないというふうに考えております。

いずれにしましても、市民の皆様の暮らしの足の確保というのは市にとって大変重要な課題であるということは認識しております。現在、検証作業を継続的に進めているところで、現時点においては具体的な見通しは部長として明言できませんが、利用者の利便性を損なわないことに着目した客観的な対処が必要だと考えております。今後着実に過程を踏みながら、議会のほうにも数字的に客観的な数値をお示しできるように準備して、市民の皆様にもオープンにお示しして、その中で最良の方向性を見出してまいりたいと考えておりますので、御理解ください。

○議長（小山忠之 議員） 16番小池議員。

◆16番（小池智明 議員） 今進めているという中で、部長もそこまでは答え切れないということは理解いたします。ただ、今回質問するきっかけとなりましたのが、鈴木市長が今回退任を表明されたという中で、この機会にぜひ伺っておかないといけないなと思った

からだというのがあります。

今、部長のほうで、単に交通手段だけでなくという話がありました。先ほど市長の答弁の中でも、単に移動手段だけでなく、都市政策のツールとしてという言葉が出てきたと思います。私はこの都市政策のツールという言葉が聞いていて1つ非常にポイントだなと思いましたけれども、ここでいう都市政策のツールというのは具体的にどういう想定なりを考えているのでしょうか。

○議長（小山忠之 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（藁科靖 君） 都市政策のツールと申しますのは、富士市の場合、コンパクトなまちづくりを進めております。それに寄与するための有効な手だてであり、目的を達成するために必要な手段、そう捉えております。よりよいまちをつくっていくためには、まちづくりと一体となった公共交通の施策の推進が必要だと考えております。公共交通はまちにとって欠かせない機能である、その辺が文章の中で述べました都市政策のツールとしての位置づけと考えております。

○議長（小山忠之 議員） 16 番小池議員。

◆16 番（小池智明 議員） きょう午前中、川窪議員が、吉原駅、東田子の浦駅の質問をされました。その中でも今、部長が言ったコンパクトなまちづくり、集約・連携型都市構造、このお話が出てまいりました。私もそのとおりだと思います。市長の答弁の中でも何度か都市構造という言葉が出てきたかと思いますが、ちょっと私のイメージをお話しさせていただきますと、公共交通を考えるに当たって、やっぱり富士市の将来のまちのあり方というのを基本に置かなきゃいけないと思っています。そうした中では、都市マスタープランでも今検討しているまちなかエリアを中心に考えた場合、少なくともまちなかはぐるりと回れるような環状的な公共交通、そこで乗れば交通結節拠点である吉原駅とか吉原本町、市役所、富士本町、富士駅、新富士駅、ここはとにかくぐるぐる回っていて、低料金で、仮に乗り過ごしたとしても、あと 20 分乗っていればまた目的のところに着けるよと、そういう安定的な環状交通がある。その周りには当然、根方方面ですとか大淵、鷹岡、岩松、田子、周辺の地域があるわけですが、そこからは環状交通を目指して、今走らせているコミュニティバスとかいろんな手段で移動していただく。それを枝線というふうにいたしますけれども、核になる環状交通と幾つかの枝線によって将来の公共交通が確保されることで、コンパクトで、また、周辺の皆さんも安心感を持って暮らせるような市をつくっていく。これが私は富士市の将来像じゃないかなと思っています。

そうした中で、今言いましたまちなかをぐるっと回る環状線の一部を構成するのが、私は岳南電車の路線ではないかなと思っています。区間でいえば、吉原駅から吉原本町駅、あるいは本吉原駅の区間ぐらいまでは、先ほど質問しましたけれども、この環状線の基軸の上にちょうど乗ってくるルートじゃないかなと思っています。

そうした意味では、先ほど部長が答弁されました都市政策のツール、つまり公共交通をこれからまちづくりを進めていく上で1つの大きな手段として使っていくという考え方の

中では、今、岳南電車を廃止するわけにはいかないと思っています。今私が言ったのは個人の考えかもしれませんが、少なくとも将来の公共交通のあり方を議論した中でしっかり決めて——その具体的な交通手段が決まらないうちに岳南電車をなくすということは、今利用している方もいらっしゃいます、代替手段も示されない中でやめるということは、私はできないんじゃないかなと考えております。

ちなみに、ちょっと調べましたところ、平成24年度でも岳南鉄道への公共負担額を1人当たり直すと約85円です。一方でコミュニティバスは1人当たり850円以上、桁が違ふ。岳南電車は年間77万人の方が今でも利用しています。もちろん全体では大きい額です。しかし、1人当たり直すと85円という額です。こうしたことを考えますと、私は支援は打ち切るべきではないと。もう少し時間はかかるかもしれませんが、もちろん岳南電車側には、市民も支えていくという気持ちで行政も入って、いかにコストダウンを図るかということは続けていかなければいけないし、利用促進ということもやっていかなければいけないと思いますけれども、私は支援を打ち切るのは拙速ではないかと考えております。

今私の考えを披瀝させていただきましたけれども、今回の質問の中で最後にと申し上げましたけれども、市長は現段階で判断の見通しをどのように考えていますでしょうか。今お答えできる範囲でぜひお願いしたいと思います。

○議長（小山忠之 議員） 市長。

◎市長（鈴木尚 君） 岳南電車の存続についてでありますけれども、先ほどもお答えいたしましたとおり、まだいろんな角度で調査検討している最中だというのは御承知のとおりであります。先ほどお話がありましたように、私の任期は来年1月18日までであります。結論を出す予定は来年3月末までにとということになっていると思います。したがって、ちょうど微妙な時期になるということからの御質問だと思います。

私は、基本的に申し上げますと、3年間の公的支援をするというのは、単に結論の先延ばしをしたつもりはありません。そうではなくて、やはり先ほど来からお話しさせていただいて、また、議員のほうから御指摘がありますように、これからの富士市はどういうまちの構成が望ましいのか。また、従来ある公的な施設をどういう形で維持するのか、あるいはまた見直しをしていくのか、いろいろな角度で都市構造を考えなきゃならない。そんなことを考えますと、あの時点で民間の当時の岳南鉄道が、もう自力では存続できないということでありましたので、私の気持ちの前提は、存続が何とかできないものかという考え方の中で3年間の調査をして、そしてまた、あのときに申し上げましたけれども、行政もその支援をする。しかしながら、市民の皆さんも、あの当時の岳南鉄道を利用していたくその機運をもっとつくっていただけたらどうか、それと事業者である岳南鉄道が今までと違ったどういう企業努力をしていくかということだったわけがあります。この3つが一体にならなければ先行きは非常に難しい状況になるということをお知らせしました。

したがって、私は、これを一旦なくしてしまえば復活できないということもよくわかっておりましたので、あの時点で、そういう状態ならば公共交通といえど民間の企業であるので市の支援はできないと打ち切ることはどうしてもできなかった。ですから3年間の調査期間、そして努力をしていただくということ、それは基本的に存続できる方策を皆

さんで力を合わせて結論を出していただきたいということでもあります。

最後に申し上げますけれども、私がきょうは感触としても結論を出せないというのは、それらを実際に次の方がどう判断していくのか、その負担をどういうふうに今後考えていくのかということもある、あるいはもうその人の考え方で結論を出さなければならない、それは委ねたいと思っております。