

■新たな公共交通体系の検討、構築と岳南電車への支援について

◆16番（小池智明 議員） 私は、さきに通告してあります新たな公共交通体系の検討、構築と岳南電車への支援についてをテーマに質問いたします。

岳南電車の存続支援につきましては、社会的便益の対価に相当する部分への適切な関与という新しい考え方により、平成24年度、平成25年度を検証期間としながら、平成24年度から平成26年度にかけて3年間、年間6500万円を公的に支援しています。検証期間が終了した本年3月末の議会全員協議会で、市当局は、岳南電車は一定の条件のもと存続できると考えられ、公的支援が前提であるが、鉄道事業の継続性、安定性が確保できるとの認識に至った。平成26年度において支援の内容をさらに精査し、平成27年度以降も適切な支援を行うものとする報告を行いました。

一方、富士市は、旧2市2町が合併して市を構成していますが、分散した吉原、富士、新富士等のJR駅と吉原、富士の中心市街地、公共施設等の拠点をいかにスムーズに公共交通でつなぐかが以前から都市形成上の大きな課題となっております。岳南鉄道の存続支援は、こうした公共交通体系検討の中でどう位置づけていくかという視点が重要であると考えます。

このような考えで以下の質問を行います。

1番、まちなかを中心とする長期的な公共交通体系整備について。

（1）富士駅と新富士駅を連絡するワンコインタクシーの利用状況はいかがでしょう。

（2）平成25年度までに策定した都市計画マスタープランでは、吉原本町駅、市役所、富士駅、新富士駅の拠点を結ぶエリアを、都市機能を集約しそれぞれの拠点性を高めるとともに、拠点間の連携を深め、誰もが安心して便利に移動できるまちなかエリアとし、このまちなかにおける交通軸の強化及びまちなかと周辺地域との連携強化を図るため、新たな公共交通体系の構築を推進しますとしています。また、同じ平成25年度に、公共交通ネットワーク・基軸の再検討を行っていますが、ここで言う基軸は、さきに言いました都市計画マスタープランで言う交通軸と同様と考えてよろしいのでしょうか。

（3）市長は、長期的には富士駅と新富士駅をJR身延線の延伸により接続をとおっしゃいますが、現段階での見通しと交通軸、新たな公共交通体系との関連、整合性をどう考えているのでしょうか。

（4）市では、平成16年度に東西方向の基軸の形成を基本とする富士市公共交通網調査を行っています。この中では、バス、岳南鉄道の有効活用、富士駅—新富士駅の接続等を念頭に置き、さまざまな交通手段による基軸形成を比較検討し、DMVの導入を選定しました。10年が経過し、改めて都市計画マスタープランで言う新たな公共交通体系を検討すべきではないのでしょうか。

大きな2番、平成25年度の公共交通の利用状況と公的支援について。

（1）各種バス、岳南電車の平成25年度までの利用状況の推移をどう把握しているのでしょうか。

（2）平成25年度の各種バス、岳南電車に対する全体及び利用者1人当たりの公的支援

額は幾らになるでしょうか。

(3) 岳南電車を、道路を走る各種バスと同様、上下分離方式、鉄道の場合、線路用地あるいは線路、電路等のインフラを上下の下部と捉え、それを自治体が所有、維持管理する方式です。この方式で算定した場合、現在の支援額年間 6500 万円ですけれども、これから、今言いました下部の自治体負担分を差し引いた運行支援額、つまり上部の支援額ですが、それとそれに基づく利用者 1 人当たりの公的支援額は幾らになるでしょうか。

大きな 3 番、岳南電車への支援について。

(1) 平成 26 年度において支援の内容をさらに精査し、平成 27 年度以降も適切な支援を行うとしていますが、どのような観点から支援の内容を精査しているのでしょうか。

(2) 支援のあり方として、補助金でなく負担金、今言いました上下分離方式、第三セクター等、行政がより積極的に運営に関与することは検討しているのでしょうか。

(3) 岳南電車の利用促進を応援する市民団体等をどう把握評価しているのでしょうか。

(4) さまざまな関係者が定期的に意見交換し、今後の利用促進等を進めるために事業者、これは岳南電車です。市民、これは沿線の皆さん、あるいは企業、また応援団体等です。そして行政で、(仮称)岳南電車利用促進協議会を組織し、取り組む考えはないでしょうか。

以上、1 回目の質問といたします。

○議長(小山忠之 議員) 市長。

[市長 小長井義正君 登壇]

◎市長(小長井義正 君) 小池議員の御質問にお答えいたします。

初めに、まちなかを中心とする長期的な公共交通体系整備についてのうち、富士駅と新富士駅を連絡するワンコインタクシーの利用状況はいかがかについてであります。富士駅と新富士駅のアクセスは長年本市の課題となっておりますが、富士山世界遺産の効果などから本市を訪れる観光客が増加しており、いわゆる観光交通手段としても強化の必要性が高まっているところであります。

このような背景から、主に観光客の多様なニーズに対応することを目的に、ワンコインタクシーの実験運行を開始いたしました。両駅間を接続する選択肢がふえたことで市民の皆様からも大変御好評をいただいております。開始してから 2 カ月間の稼働台数は約 5000 台になりますが、1 日当たりの平均では 80 台が稼働し、前年度と比較して、7 月は 1.3 倍、8 月は 1.4 倍と増加傾向にあることを確認しております。

次に、平成 25 年度に実施した公共交通ネットワーク・基軸の再検討の内容と結果はいかがか、また、新たな基軸は都市計画マスタープランで言う交通軸と同様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、社会情勢の変化や市民ニーズなどを的確に見極めながら、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を見詰め直したものであり、本市の掲げるコンパクトなまちづくりと歩調を合わせ、上位計画に即しながら作業を進めてまいりまし

た。また、新たな基軸の定義を、単に点と点を結ぶだけではなく沿線のにぎわいが創出できる区間と明確に位置づけ、独自に定めた6つの評価指標に基づいて設定すべきポイントや区間を客観的かつ定量的に整理した結果、都市計画マスタープランにおけるまちなかの位置及び範囲との整合が確認できました。したがって、公共交通ネットワークの新たな基軸と都市計画マスタープランで言う交通軸は同様であるとの認識に至りました。

次に、身延線を延伸させて富士駅と新富士駅を接続する案の現段階での見通しと、交通軸、新たな公共交通体系との関連、整合性をどう考えるかについてありますが、採算性を考慮せずに広域的なアクセス性といった観点から考えれば、身延線を新富士駅まで延伸させる案は最も優位性が高く、このことは誰も否定することがないと考えております。また、将来的にリニア中央新幹線が開通すれば、身延線は鉄道ネットワークを構成する上でも重要な路線となり、東海道新幹線と接続することでその重要性はさらに増すものと考えております。

身延線の延伸は、本市のみならず沿線住民の長年の懸案でありますので、岳南地域に加え、県境を越えた山梨県の関係自治体とも一体となって要望活動に取り組んでまいりますが、まずは本年度の取り組みとして、富士宮市と共同でJR東海への要望を行ってまいります。

しかしながら、新富士駅開駅後に行った試算では、延伸に約130億円という多額な工事を要することや、その後の調査において、いわゆる引き込み線が旅客鉄道の構造基準に適合していないことが判明したことなどを勘案いたしますと、この実現は極めてハードルが高いものと認識しております。公共交通は、ネットワークを形成して初めて成り立つものでありますが、幹線となる鉄道や地域のバス、タクシーなどが交通手段の垣根を越えて有機的に連携し、適材適所の配置と組み合わせにより、適切に役割分担することが何よりも重要であります。このことから、幹線公共交通としての身延線、地域公共交通としての路線バスやタクシーなどがそれぞれ適切に役割分担し、一体となってその機能を発揮するよう取り組みを進めてまいります。

次に、DMV導入構想策定から10年が経過し、改めて都市計画マスタープランで言う新たな公共交通体系を検討すべきではないかについてであります。本市では、利便性の高い公共交通ネットワークの実現を目指し、既存のストックを有効に活用して、継ぎ目のない公共交通の基軸を構築する観点からDMV導入構想を打ち出しました。定時性の高い公共交通を低コストで導入できる点がDMVの大きな特徴の1つであり、輸送力も実情に見合っていることから、本市にとって最もふさわしい交通システムであるとの認識のもと取り組みを進めてまいりましたが、構想の策定から10年が経過し、当初の進捗予定と実際の足取りとの間にも乖離が生じております。

また、開発元であるJR北海道から、DMVについては、たび重なる事故などの影響から積極的に進められない状況にあると伺っているところであり、今後どのように進んでいくのかは未知数と言わざるを得ません。

本市の交通分野における広域的な計画として、岳南都市圏総合都市交通計画があり、この中にもDMVが位置づけられておりますが、来年度から3カ年をかけて計画の検証、見直し作業を行いますので、DMVも含めた新たな公共交通体系につきましては、この計画策定の中で検討し、方向性を定めてまいります。

次に、平成 25 年度の公共交通の利用状況と公的支援についてのうち、各種バス、岳南電車の平成 25 年度までの利用状況の推移をどう把握しているかについてであります。各種バスのうち、市の自主運行によるコミュニティ交通につきましては、平成 19 年度以降、新規路線の開設などにより年々利用者が増加しております。一方、路線バスにつきましては、平成 21 年度には 1 日当たり約 4500 人だったものが、昨年度は 3660 人となり、5 年間で 19% 減少いたしました。また、岳南電車につきましては、平成 21 年度には 1 日当たり約 2100 人でしたが、昨年度は 2120 人となっております。利用者数全体の長期的な推移は減少傾向にありますが、ここ数年は若干歯どめがかかっており、コミュニティ交通の積極的な導入など、公共交通の振興に重点的に取り組んできた成果があらわれてきております。

次に、平成 25 年度の各種バス、岳南電車に対する全体及び利用者 1 人当たりの公的支援額は幾らかについてであります。公共交通への支援に関しましては、国や県からの補助金もありますので、これらを除き市からの公費投入額だけを申し上げますと、その総額はおよそ 1 億 5700 万円、利用者の総数は 222 万 5000 人でしたので、1 人当たり換算しますと 70.7 円となりました。この 1 人当たりの公費投入額ですが、種類別には、コミュニティ交通が 468 円、路線バスが 43.1 円、岳南電車は 84.1 円となります。

次に、岳南電車に上下分離方式を採用した場合、現在の支援額から欠損額を差し引いた金額と、それに基づく利用者 1 人当たりの公的支援額は幾らかについてであります。地方鉄道の存続支援の枠組みとして、近年、上下分離方式の導入や、同方式の考え方に基づいた助成措置を講じるなどの取り組みが各地で行われてきております。これは、鉄道の下部分を道路と同じように行政が整備、保有、維持し、上の部分については鉄道事業者が責任を持ち、鉄道輸送に専念するといった考え方になります。

一般的な上下分離方式は、このような保有と運行の分離のケースを指しますが、これ以外にも、インフラ部分の所有権を移転しないみなし上下分離や鉄道用地を沿線市町が購入、保有をして事業者の負担を軽減する用地分離など、さまざまな形態が散見されております。このうちインフラ部分の所有権を移転しないみなし上下分離を岳南電車に採用すると仮定し、平成 25 年度の決算ベースで収支状況を試算してみますと、線路や道路の維持、修繕に要する費用がゼロになることで黒字に転じるという結果になりました。

しかしながら、事業全体の経費は当然変わりませんので、事業者の負担は確かに軽減されますが、行政の負担がふえるといった図式となることから、上下分離方式に過度な期待を寄せることはできないものと認識しております。

次に、岳南電車への支援についてのうち、平成 26 年度において支援の内容をさらに精査し、平成 27 年度以降も適切な支援を行うとしているが、どのような観点から支援の内容を精査しているかについてであります。地域全体で岳南電車を支えていくために何よりも重要なことは、市民の皆様から支持され合意が得られることであり、このことを受けて初めて公的資金を投入することができると考えております。このような認識のもと、議会を初め市民の皆様にご理解をいただき、公的支援を行ってまいりました。

公的支援に係る基本原則といたしましては、単なる赤字補填ではないこと、本市にもたらされる社会的便益の対価に相当する部分への適切な関与であり、その算定根拠が明確であることなどの考え方を踏襲し、平成 27 年度以降の支援の内容を精査しているところであります。

次に、支援のあり方として、補助金でなく、負担金、上下分離方式、第三セクター方式など、行政がより積極的に運営に関与することは検討しているかについてであります。平成 25 年度決算における岳南電車のコスト構造を見てみますと、線路保存費、電路保存費など、いわゆる施設の保有に係る経費がおよそ 43%となっており、大きなウエートを占めております。

この施設保有に係る経費を事業者から切り離し、別の主体がこの経費を負担すれば、赤字に苦しむ地方鉄道も自立的に事業を継続させることができるという発想が、さきに触れました上下分離方式の基本的な考え方になります。この方式に移行することで、全国の地方鉄道の 9 割が黒字に転換するというデータもあります。

岳南電車支援の枠組みといたしましては、この上下分離方式のほかに、第三セクターにした場合や従来どおりの補助金による支援など、さまざまな経営形態について比較検討してきたところであります。仮に新しい枠組みに移行する場合には、役割分担やリスク分担に関して、行政としてどこまで関与し、そして責任を持つかといったことが論点になりますが、先ほど申し上げましたとおり、例えば上下分離方式に移行したとしても、行政コストの削減にはつながりません。また、行政だけに過大な負担がかかる方式では、全体のコンセンサスが得られるかどうか懸念されるところであります。いずれにいたしましても、公的な支援を前提とした上で、支援額については最小限に抑えつつ、市民の皆様が御理解が得られる枠組みを十分に検討し、結論を得てまいりたいと考えております。

次に、岳南電車の利用促進を支援する市民団体などをどう把握、評価しているかについてであります。岳南電車の再生に向けた取り組みは存続が決定したら終わりではなく、市民の皆様 1 人 1 人が岳南電車を支え、積極的に活用し、活性化させていく取り組みの出発点であると認識しております。また、岳南電車を単に存続させるだけでなく、将来にわたって持続可能にしていくためには、市民の皆様がみずから乗って支えることが何よりも大切であります。一方で、サポート組織による側面的な支援も欠かすことができません。

サポート組織としては、岳鉄イカシ隊、SAVE! 岳鉄レンジャー、岳鉄サポーターズクラブなどの存在を把握しておりますが、草の根的な存続活動が熱心に展開されております。岳鉄イカシ隊は、鉄道の愛好家が主なメンバーであります。単に岳南電車が好きだから残したいということではなく、あくまでまちづくりにとって必要という考えを持った会員が多く、存続問題の本質を捉えていることを高く評価しております。また、SAVE! 岳鉄レンジャーのメンバーには高校生も加わっておりますが、高校時代から地域社会の問題に取り組んでいることは、学生たちにとっても、地域にとっても大きな財産になるのではないかと感じております。

次に、さまざまな関係者が意見交換し、今後の利用促進などを進めるために、事業者、市民、行政で、(仮称)岳南電車利用促進協議会を組織し、取り組む考えはないかについてであります。岳南電車につきましては、これからは自分たちの鉄道として守り育てていくという視点が極めて重要になってまいりますが、そのためには市民、事業者、行政が相互に連携協力し、情報を共有しながら横断的に取り組む必要があると考えております。岳南電車としても、多様な組織、メンバーとの協働に新たな活路を見出していくことが求められており、このことから、御指摘の協議会組織につきましては、改めてその必要性について認識しているところであります。

この協議会組織は、具体的な利用促進策や各種イベントの開催、観光客のプロモーションなどについて意見やアイデアを出し合い、実行性のあるプランをつくる場であると考えております。また、鉄道サービスのあり方や改善策についても、ひざを交えて議論し、具現化していくとともに、収支の状況や設備投資の計画についても報告や協議を行うなど岳南電車の経営的な部分にも関与し、地域の声を経営に反映させる場でもあるべきと考えております。

このような考え方から、御指摘の協議会組織につきましては、行政主導による組織ではなく、経営責任の明確化を図るためにも岳南電車の支援組織として会社の内部に組み込むことが望ましいと考えておりますので、その設置、運営について岳南電車と協議してまいります。

いずれにいたしましても、市はさまざまな関係者や事業者との間に入り、市としてできる限りの調整をさせていただきますが、これまでの運行支援に加え、岳南電車の支援の輪を広げていくお手伝いをするのも市の果たすべき役割であると考えております。

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） 今、市長から答弁いただきました。以降また質問していきたいんですが、市長にもまた3つか4つほど直接お答えいただきたいことがあるんですが、よろしくをお願いします。

まず、ワンコインタクシーですけれども、これは確認なんですけれども、昨年度と比べて増加して1.3倍、1.4倍ということでしたけれども、ことし初めてですけれども、昨年と比べるとというのは、昨年のどういうものと比べているのかということ。それと、これは試験的にやったわけですからいろいろな調査もやっていると思うんですが、利用者の属性ですとか目的ですとか、あるいは新富士駅と富士駅の間を行き来しているんですけれども、その後、新富士駅に行った人は多分新幹線に乗るんでしょうけれども、逆に新富士駅から富士駅に行った人はその後どこへ行くとか、そういった調査というのはやっているんでしょうか。

○議長（小山忠之 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（土屋俊夫 君） 昨年、今回の実験運行を進めるに当たりまして、タクシー業界に御協力いただきまして、昨年の同時期の状況というものを集計していただいて、データとしていただいております。これと比べて、7月は、8月はという形でございます。また、どういう形で利用されているとか、そういうことにつきましては、現在、利用者から御理解いただいた中、アンケートをとっておりますので、これらを把握してまいりたいと考えております。

○議長（小山忠之 議員） 16 番小池議員。

◆16 番（小池智明 議員） わかりました。昨年のタクシーとの比較ということで理解しましたけれども、アンケートの分析結果というのはどうなんですか。

○議長（小山忠之 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（土屋俊夫 君） こちらにつきましては、来年度以降の事業を考える上で非常に重要と考えております。そういう中、現在まだアンケートの集計の途中でございますので、なかなか全体像はまだわかってきませんけれども、例えば中間報告としましては、市外の回答者が 62.3%ですとか、市内の方が 36.7%とか、幾つかポイントにおきまして利用の方法、あるいは利用者の全体像がつかめてきておりますので、これらをちゃんと分析した中、新年度以降の事業等については考えていきたいと思っております。

○議長（小山忠之 議員） 16 番小池議員。

◆16 番（小池智明 議員） わかりました。まだ途中ということですが、ただ、これは市長も短期的な取り組みということでおっしゃっていて、私は一番、例えば新幹線で来た方が、当然外から来るわけですから富士へ行ってそれで終わりじゃなくて、多分市内のどこかへ行ったり、あるいは経由してどこかへ行くという目的を持って来ているわけですから、そのあたりもしっかり調べていただきたいと思っております。

2 番目のまちなかエリアと交通軸の話なんですけれども、議長の許可を得て、皆さん、市長のところにも都市計画マスタープランでまとめました都市交通の基本方針図というものを配らせていただきました。ここでは、この絵でいう黄色い太いライン、吉原中央駅から富士駅へ行って新富士駅に行く逆「つ」の字がこれから新しい交通体系をしっかりとくっていくんだということですが、これを見ると岳鉄の位置づけというのはどうなのかなという疑問が浮かぶんですけれども、そのあたりはいかがでしょうか。

○議長（小山忠之 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（土屋俊夫 君） 岳鉄につきましては、まちなかと地域を安全そして快適に移動することができるまちづくりを進めるというような都市計画マスタープランの中での考え方がございます。そういう中、確かに基軸からは今回外れた部分はございますけれども、まちなかへのアクセスを向上させる、こういう大変重要な路線であるという認識を持っております。岳鉄については、1日に 2000 人以上の方が利用しているという大変多くの市民が利用している公共交通機関でございますので、これにつきましては繰り返しますが、まちなかとを結ぶ重要な路線という形で今後も考えてまいります。

○議長（小山忠之 議員） 16 番小池議員。

◆16 番（小池智明 議員） まちなかと結ぶ重要な路線ということですが、今、年間 1 日 2100 人乗っているということですが、そうした中でも延長 9. 何キロメートル

ルかあるんですけれども、一番利用客の多い区間というのは岳鉄の中でどこでしょうか。

○議長（小山忠之 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（土屋俊夫 君） こちらにつきましては、区間、区間の利用状況は出ておりませんが、一番多いのは吉原駅へつながっている部分というような形で考えております。

○議長（小山忠之 議員） 16 番小池議員。

◆16 番（小池智明 議員） 区間でいうと、これは実は失礼な質問だったかもしれませんが、前の実態調査によりますと、やはり吉原駅と本吉原駅ぐらい、吉原本町駅とを結ぶぐらい、ここが非常に割合が高い、大体 75%ぐらい占めているわけですね。そうしますと、1 日 2100 人という、岳鉄全体が富士市の公共交通の 3 分の 1 を占めています。そのうちの 75%ですから、吉原駅と吉原本町駅間で公共交通全体の 25%を占めているという結果になります。なおかつ、今、都市整備部長のお答えがあったように、岳鉄のこの区間というのは、もちろん東部のほうもそうですけれども、まちなかと結ぶ結節機能が非常に高いということで、私は都市マスの絵の中で、これから新たな都市交通の体系を考えるに当たっては、この黄色の新富士駅、富士駅、吉原中央駅に行き、さらにまた岳鉄のルートなり等を通して JR 吉原駅に結ぶ、このような区間をいかにスムーズにつないでいくかということが一番ポイントじゃないかと思っておりますけれども、部長はどうお考えになりますか。

○議長（小山忠之 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（土屋俊夫 君） 新交通システムの推進事業につきましては、平成 24 年の議会の事業評価におきまして、見直しの上、縮小という評価をいただいております。そういう中、先ほど市長の答弁にございましたようなステップを踏みながら再検討を行いまして、区間についてはただいまの黄色いエリアということで、これが都市マスにおきます都市軸といいますか、まちなかという部分と一致したというような部分でございます。

したがって、今後さまざまな公共交通を考える上におきましても、やはり上位計画においてまちなか居住を進めていくという考え方に沿った中での今回の区間の設定という形で御理解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） そうしますと、まちなか居住というまちづくり全体のことから考えた場合には、黄色の区間をいかにスムーズに結ぶかということが大きな課題だということが明らかになったわけですが、一方で、市長に伺いますけれども、市長は身延線を将来的には延伸していくということを常々おっしゃっています。ただ、今の答弁の中では、ハードルは極めて高い。ただ、ことし富士宮市と一緒にあって JR 東海に陳情に

行くということですが、その辺の市長が考える見通しですとか、これから市長が行くということですから、ある程度事務レベルでは折衝等はしているのでしょうか。その辺の実情なり、市長のお考えをお聞きしたいと思います。

○議長（小山忠之 議員） 市長。

◎市長（小長井義正 君） JR東海へ、これまでも例えばひかり号の停車であるとか、要望活動をしてまいりましたし、これらは継続の要望項目になっております。それに加えるような形で身延線の延伸、これは大変大きなプロジェクトになるわけですが、それらをあわせて今後要望活動をしていきたいということで、実は富士宮市の須藤市長とも確認をしておりますし、富士宮の市長もぜひそれは実現をしたいということで、同じ考えのもと進めていこうということで今確認をしているところでございます。

まだ、実際にJR東海のそれなりの方、社長または責任ある方とお会いして話をするというところまで至っておりませんが、今年度中には必ずそういう機会を持って我々の思いを訴えていきたいなと思っています。

かつて身延線の延伸という、もちろん富士駅—新富士駅間を何とかつないでいこうというアクセスについては懸案の課題であったわけですが、状況も変わってきた、これは富士山の世界遺産登録ということもございまして、新富士駅をおりる観光客、利用者も非常に多くなってきているわけですので、身延線をつなぐということが自治体だけの課題ではなく、大きく県であるとか、国であるとか、そういったレベルで議論を盛り上げていながら、実現に向けて努めてまいりたいと考えておりますので、よろしくをお願いします。

○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。今、ワンコインタクシーの話、まちなか交通軸の話、岳鉄の位置づけ、それと身延線の市長の思いもございましたけれども、現状ではそれぞれがこうしたい、ああしたい、これもやってみようということでやっていますけれども、それがいわゆるネットワークした形にはなっていないと思うんです。例えば市長の広域で富士山観光ということで身延線をつなぐんだという強い思い、仮にそれがある程度めどが立った場合でも、やはりまちなかは新富士駅から富士駅を経由して、市役所を通過して吉原方面につなぐんだ、そういう位置づけはあるわけですね。あるいは、岳鉄とまちなかとの接点というのは非常に重要だという話もありましたけれども、そこをどんな形でどういう方法でつなぐのかということもまだ明確になっていません。そうした中で、(4)ですが、DMVを導入するということを一先決めてから10年たったので、改めて検討計画を見直すということで、来年から3年間、岳南都市圏総合交通計画の中で検討するんだよということですが、今は、繰り返しになりますけれども、ばらばらで一体どうなるのか聞いていてもわからないわけです。実は2年前に補正予算で6500万円の補助金を議決しましたが、そのときに私はこの議場で賛成討論を行いました。そのときに、「事業者には一層の奮励努力をお願いするとともに、市当局には確固たる富士市の将来像

を見据えた上で、岳鉄を含めた公共交通全体のあるべき姿をわかりやすく提示し、また、具現化することにより後顧の憂いのないよう対応に当たっていただきたい」という要望をして補助金増額に賛成いたしました。

しかし、まだ私が要望をつけましたあるべき姿というのが明示されていないわけです。市長は今、3年間で方向性を定めると、これは身延線のこと当然含めてのお話だと思います。3年間で何とか今ばらばらの状況の富士市の公共交通体系というのをしっかりと見直すというその辺の改めての市長の考え、決意と、できましたら私は3年間でしっかりまとめていくという約束をここでいただきたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○議長（小山忠之 議員） 市長。

◎市長（小長井義正 君） 小池智明議員が御指摘のとおり、それぞれの区間においてまだまだ議論をしていかなければならない、現実としては非常にまだ厳しい状況にある。ネットワーク化されているかといったら、まだまだ現状は厳しい状況にあるんじゃないかと思っております。結果的に、これまで公共交通について議論を重ねてきたネットワーク化ということと、東西の交通網の基軸という部分において考えられてきたものがDMVではないかと思っております。ある意味、富士市の身の丈に合った公共交通であり、基幹となる東西の基軸となる公共交通、新たなネットワークづくりという部分において出てきたものがこのDMVだったというふうに考えているわけです。

しかし、現状、開発元のJR北海道の——これはDMVに関連するものじゃないですね。JR北海道の中におけるさまざまな安全対策であるとか、たび重なる事故の問題によってDMVの開発がおくれてきてしまっている。さまざまな状況によって我々のほうにも大きな影響を及ぼしている。それらに基づいて議会のほうでも事業評価としては厳しい評価をいただいたということになろうかと思っております。

それらを踏まえて、最終的に、3年間をかけてDMVについてどうするのかということも改めて検討していく中で、将来的な公共交通ネットワークのどうあるべきかという姿、それを構築していきたいと考えております。ただ、この3年間の中で、JR身延線の延伸ということに結論が出せるかどうかということも非常に不確定な部分が大きいものですから、限られた時間とはいえ、この3年間という中でとにかく努力をしてまいりたいと思っております。

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。今、市長はスピードということにこだわっていらっしゃいます。やはりある程度目標を持った中で結論を出していくという姿勢で取り組んでいただきたいと思っております。

大きな2番目の公共交通の利用状況と公的支援ということですが、1人当たりの公的支援ということで数字を出していただきました。全体にならして言うと70.7円だけでも、例えば路線バスは43.1円、岳南電車は84.1円。路線バスもならしているものです

から、高いところもあれば安いところもあるということだと思いますけれども、岳南電車のほうが今は6500万円支援していて高いわけです。

ただ、その次のところで上下分離方式、これは今、市長の答弁の中でも話がありましたけれども、下は行政で面倒を見るということをやっていますけれども、ちょっとこの確認なんですけれども、もしみなし分離方式で見た場合は黒字になるということですが、これは現在の支援額6500万円より、インフラを面倒見るお金のほうが、維持費のほうが計算上多いということだと思いますよね。

○議長（小山忠之 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（土屋俊夫 君） 鉄道事業法において施設の保有項目というのは決まっています、その辺の部分を分離して考えるということについては、43%ぐらいを占めているよという先ほど市長の御答弁がございました。そういう中で、岳南電車の昨年の決算ベース、これからいきますと黒字になるということで、恐らく額については2500万円周辺の黒字になるのかなと判断しています。

○議長（小山忠之 議員） 16番小池議員。

◆16番（小池智明 議員） 2500万円の黒字になるということは、下の部分を面倒見てやれば、逆に岳鉄は運行だけで十分やっていけるということですよ。ただ、答弁にもありましたように、それをまるまる行政が負担するという形だと厳しいよということです。

ちょっと事例を紹介させていただきたいんですけれども、私たち市民クラブでは、この1年半の間に地方鉄道再建の代表な事例と言われます三重県の三岐鉄道、和歌山県の和歌山電鐵を視察しました。この資料は当局にもお渡ししてありますけれども、先ほど上下分離方式のいろんな方式を市長から答弁いただきましたけれども、部長、資料を見ていただけたかと思えますけれども、タイプで言うとどういうタイプに相当するんですか。上下分離方式の中でいろいろタイプがありますよね。

○議長（小山忠之 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（土屋俊夫 君） 担当のほうから、議員から三岐鉄道あるいは和歌山電鐵の貴志川線、こういうものを視察してきたよということで、資料については見させていただきました。

そういう中、この上下分離方式のメリット、あるいはそういうことを勘案した中、地元自治体はそういう運営方法をしている、支援をしているという理解をしているところでございますけれども、私どもが以前調べたといいますか、現在の民間事業方式に対する補助を出していく中で比較した中では、上下分離あるいは先ほどありました三セク方式、これらについてはいずれも9000万円から1億円ぐらいの負担をしていかないと運行できないというような結果でもございますので、この辺については今後も支援を考える中では、既にこの辺については検討したという中、現在の民間事業方式の中での支援の仕方を考えて

いきたいと思います。

○議長（小山忠之 議員） 16 番小池議員。

◆16 番（小池智明 議員） 部長から 9000 万円等の数字が出ましたけれども、実は私も行った 2 つのところは、上下分離方式の中でも、完全に全部線路だとか、鉄道、車両、そういったものも行政が持つという形ではなくて、基本的に下の鉄道用地を県や市が購入する。購入代も払って、当然固定資産税もなくなるわけですがけれども、それにプラス運行補助金、あるいは施設整備の補助金を出しているというタイプでした。これが用地確保に当たっては、3 億 6000 万円ですとか、2 億 3000 万円ということで、かなりお金をかけて買い上げたり、あるいは年間数千万円から多いところでは 2 億円ほどの運行補助も出しているところもありました。決してこれを富士市がまねをしろということではありませんけれども、ただ、今、地方鉄道がそれだけ厳しくなっていて、下の部分はある程度は行政が面倒見なければ実際運営ができていけないということの事例だなと思います。こういうやり方もあるということで、ちょっと紹介をさせていただきました。

また市長に伺いたいんですけれども、2 年前に、議員時代に建設水道委員会で、茨城県にあります鹿島鉄道の跡地を、鹿鉄の BRT を視察しましたけれども、いきなりであれですけれども、あれに乗ったり、視察した感想で結構ですので、一言よろしいですか。

○議長（小山忠之 議員） 市長。

◎市長（小長井義正 君） 確かに鹿島鉄道の BRT を視察させていただきました。鉄道の部分を道路にしてバス専用道路にするということですよ。それによって定時性、速達性が確保できるということで、これは非常に有効な手段ではないかと思ったものですから、例えばもし岳南鉄道を廃止するとかいう場合には、その交通を公共交通として確保していくための 1 つの手段にはなるのかなと、私も視察先で感じたところです。

○議長（小山忠之 議員） 16 番小池議員。

◆16 番（小池智明 議員） ありがとうございます。今上下分離方式の事例ですとか、あるいは市長の口から BRT の感想も伺いました。あるいは DMV も一部新聞報道では、JR 北海道が断念したという報道もありましたけれども、私も確認しましたら、JR のほうではそれはしていないですよ。まだ検討は、していくしていかないということも言っていないけれども、断念はしていないようです。

ですから、私は先ほど市長が、改めて 3 年間とにかく検討するという中で、今言った上下分離方式もあるでしょうし、丸々じゃないかもしれませんが、そういう方式もある。あるいは BRT もある。また、もっと言えば、先ほどの岳鉄の区間にしても、非常に乗車率が高い区間と乗車率が低い区間もあります。それを少し分けて考えると色々な切り口があると思います。そういったものを踏まえた中で、より突っ込んだ形の中で比較検討して公共交通体系計画をまとめていただきたいと思います。

最後、3番目に行きます。では、岳南鉄道のことをどう考えるかということなんですけれども、支援内容を精査する観点というのにはわかりました。市としては、従来どおり、単なる赤字補填ではない、社会的便益の対価ということで考えていくというのが確認できました。ただ、私が今言いましたように、これからもっと突っ込んだ議論をしていく上では、小長井市長になってからも会っているのかどうかも含めてですけれども、富士急行の堀内社長には面会されているんでしょうか、あるいは、何らかの話をしているんでしょうか。あるいは、まだでしたらこれから会う予定ですか、そのあたりはいかがでしょうか。

○議長（小山忠之 議員） 市長。

◎市長（小長井義正 君） 富士急行の堀内社長とは、私が市長就任後にこちらのほうへと御挨拶に来てくださいますとお会いをさせていただきました。そういうことでございますので、例えば岳南電車のことについてとか、具体的な事例について意見交換をするとか話し合うような機会はまだ持っておりませんので、もちろん岳南電車の今後という大変大きな課題がございますし、またバス運行という路線バスのほうも当然ながらございます。富士市において公共交通という部分においては富士急という会社は非常に大きなかわりを持っていることは間違いございませんので、近いうちにはやはりこちらから意見交換の場を持ちたいと思っております。

○議長（小山忠之 議員） 16番小池議員。

◆16番（小池智明 議員） 電車、バス、加えて観光事業そのものもノウハウのある会社だと思います。ぜひしっかり協議をする場をつくっていただいて、富士市としてしたたかに富士急行を仲間に取り込むような形になっていけばいいなと思います。

最後の岳鉄の応援団と利用促進協議会の話ですけれども、わかりました。利用促進協議会については岳鉄のほうに協議を申し込むということで、これはぜひやっていただきたいと思います。視察に行きました三岐鉄道、和歌山電鐵、いずれもこういう組織をつくってやっていました。三岐鉄道は北勢線活性化協働会議、和歌山電鐵は貴志川線運営委員会。特に和歌山電鐵につきましては、この会議の中から沿線の皆さんから、採算ラインが年間250万人だということですが、現状219万人、あと31万人足りないということで、乗って支えようということで、住民側から沿線7万人を対象にチャレンジ250万人あと4回切符、こういうのをつくろうと。とにかく、どこかへ行って帰ってくる、出かけるときに、2往復電車に乗ろうという切符をつくって電鐵側で売りだしたんですけれども、そうしたところ、初年度で5万人増加したそうです。仮に1人の単価が安目で200円としても、これだけで1000万円増収になったわけです。

これなんかは本当に沿線の方々とのいろんな定期的な会合の中から出てきたアイデアだよということでしたけれども、岳鉄沿線も、東部地区7地区が関係しています。住んでいる方は、少し山のほうの方もいますけれども、6万人以上、それと企業もたくさんあります。ぜひこういう協議会をつくって、今応援団も一生懸命やっています、団体もいろいろやっています。だけど、それに住民の皆さんもぜひ加わった形で協議会をつくって、

いろいろな相乗効果を出していただきたいなと思います。

先ほど答弁をもらっていて非常にいいなと、市の考えでそこまで考えているのかと思ったのが、単に利用促進のアイデアを出すということじゃなくて、さらに経営ですとか、そういったことまで情報交換していくというような答弁があったと思います。その辺はぜひこれからやっていっていただきたいところなんですけれども、都市整備部長に伺いますけれども、この利用促進協議会の組織化につきましては岳鉄と協議するということですが、これはすぐにでも動いてもらえるということで理解してよろしいでしょうか。すぐというのは、もう準備をして、ことしじゅうぐらいには何とか岳鉄のほうと話をし、岳鉄が中心になっていろいろな団体に声をかけて、1回ぐらい会合を設ける、そのぐらいのスピードはどうでしょうか。

○議長（小山忠之 議員） 都市整備部長。

◎都市整備部長（土屋俊夫 君） 岳南電車につきましては、議会が終わった後に社長と会うような予定がございますので、そういう中で今回の議員の御意見、またこのような支援組織についても少し話をしたいと考えています。

○議長（小山忠之 議員） 16番小池議員。

◆16番（小池智明 議員） ぜひ早急に進めていただきたいと思います。

ちょっとこれまでのことを振り返ってみますと、私はこれまでは岳鉄に対しては、補助金を出したらあとは岳鉄さん、あんた勝手にやってくれと、そのかわり乗らなかつたらあんたたちの責任だよというぐらいの、結構突き放したニュアンス、感じがするんです。だけれども、今言ったような協議会をつくって本当に地道なレベルでいろいろな意見交換するなりアイデアを出す。少し高いレベルでは、市長とグループの社長ともコンタクトをとって話をしていく。そういう中で、一体とは言いませんけれども、お互いが少しでもウイン・ウインの関係になるような中で、新しい方向性を出していただきたいと思います。

これについては、最初に言いましたように、3年間で私は1つの節目だと思います。公共交通全体の見直し、それと今言ったような組織をつくって、いかに利用客をふやしていくか、また新しいアイデアを出していくか。そうした結果、場合によっては岳鉄にどんな支援をしていこう、もう支援はできないな、別の方策も考えよう。その辺の結論を出すのも私は3年後ということを考えております。ぜひ期限を区切った中で前向きに取り組んでいただきたいと思います。要望して終わります。