

令和 6 年第 2 回定例会

大野誠一郎による質疑応答全文（2024 年 6 月 13 日）

【注意事項】

ここに記載した龍ヶ崎市議会定例会における答弁内容は当ホームページ掲載に向けて一部体裁等を調整しておりますが、内容については公式に発表された議事録と照合した上で、忠実に再現しております。

大野誠一郎

通告に従いまして一般質問を行います。

ユーチューブをご覧の皆さん方、ご拝聴ありがとうございます。議員の皆様より、また市民の皆様より頑張ってくださいというふうな激励の言葉を受けております。力いっぱい、時間いっぱい頑張りたいと思いますので、よろしく願いいたします。

質問項目は、公共交通再編について、2、牛久沼の利活用について、3、空き地に繁茂した雑草等の除去に関する条例についてでございます。

最初に、公共交通再編についてお尋ねいたしたいと思います。

令和 5 年 11 月 1 日より令和 6 年 3 月 31 日まで、A I オンデマンド交通の実証実験が行われました。その実証実験が行われている最中、3 月 29 日に全員協議会で公共交通再編について説明がありました。A I オンデマンド交通実証実験が終わらない前にそういう再編についての説明があったことに、大変違和感を感じていました。

この A I オンデマンド交通実証実験の成果についてお伺いいたします。

落合勝弘都市整備部長

A I オンデマンド交通実証実験の成果についてでございます。

先般の実証実験の成果といたしましては、乗車人数をはじめ予約方法の内訳、乗降ポイントごとの利用回数、利用者の平均乗車時間や待ち時間、乗合率や稼働率など様々なデータを収集しております。

その実績の一部を例に申し上げますと、まず、利用人数といたしましては、当初 1,000 人の利用を想定していたところですが、最終的に 2,167 人と想定を超える多くの方からのご利用がございました。

また、利用方法としましては、電話予約と専用アプリからの予約がおおむね半数程度となっており、同様の A I オンデマンド交通を運行する他自治体では電話予約が 90% 近くを占めているという事例も踏まえ、エリア内コミュニティセンターなどを中心に行った地道な利用促進の成果が表れたものと考えております。

そのほか、車両の稼働率から見ますと、1 日当たり 60 人程度の輸送が可能との試算も出ていることから、市東部地域のコミュニティバス利用者が A I オンデマンド交通を使用した場合でも十分輸送できるものと考えております。

また、こうした実績とは別に、利用者や地域住民の意見を聴取するためのアンケート調査のほか、専用アプリを通じてもご意見を伺っております。アンケート結果の一部を申し上げますと、利用者のうち「大変満足」「やや満足」と回答した方が約95%となっており、また「A I オンデマンド交通はコミュニティバスの代替になるか」との設問に対しても、約82%の方から「代替になる」との回答をいただいていることなどを考慮いたしますと、市民の皆様へ受け入れられる交通システムであるものと考えております。

即時性や速達性を高く評価いただいていることと認識しておりますが、一方で、予約の混雑状況や乗合利用の有無によって想定よりも時間を要する移動となる場合があることや、これまでこうした地域公共交通を利用されたことのない方やご高齢の方につきましては、使い方が難しいのではないかと、スマートフォンがなければ使えないのではないかとといった一定の不安を感じられる方もいらっしゃるかと思います。これらについては周知の徹底と利用方法の説明会の開催等で対応できるものと考えております。

大野誠一郎

成果を答弁いただきましたけれども、登録数が1,257人、利用者数が2,167人。それで、私ちょっと驚いたことは、登録数1,257人の中の342人しか利用していないということなんです。といいますことは、利用人数が2,167人ですから、平均六、七回乗ったのではないかとこのうふううかがわれます。平均というのは、10回、十数回乗ったということもあると思うんです。私はちょっと登録しまして、4回乗りました。それとまた、1回しか乗らない方もいるかと思えます。そういう意味では、10回、十数回乗ったということだろうと思えます。

ということであるならば、今落合部長が答弁なさった、1,000人ぐらい乗るということを想定しましたというのは、延べ人数では2,167人ですけれども、利用した人数は340人ですから、それも程遠いのではないかと思います。

それと、満足した方が95%、やや満足というものも含めて95%なんですけれども、当然、11月のときには1日8.4人しか乗りません。3月になって20人。それが2台で動いていますことは、11月のときには1台が4人、3月でも10人しか乗りません。

確かに快適でした。私が4回乗ったときにはほとんど1人です。1人ですから、タクシーに乗ったのとはまた違って、タクシーと同じように乗れたということです。ですから、それは安いとか、あるいは運賃が安い、あるいは運賃が妥当であるというのは、私はある意味当然だろうと思えます。

そこで問題になるのは、先ほど落合部長がお話ししました1日当たり60人が、あるいは私の聞き間違いで66人なのか分かりませんが、前回の議会では66人というふうな内容でした。66人乗ります、1日平均66人乗れば2万4,000人輸送ができますと。したがって、現在1万4,000人、当該地域のコミュニティバスに乗る方が1万4,000人、ですから十分可能であるというような答弁でした。

ところが、1日平均66人ということは、毎回というか、1台の車が3人ずつ乗って、そして、前回の議会では11回往復できますというふうな内容でした。それで2万4,000人運びますということなんですけれども、A I オンデマンドの業務委託をされた会社は、8時半から11時半までに乗る方が多い、14時半から16時、いわゆる4時まで乗る方が多いと。ある意味、偏りがあるわけです。そういった実証実験は恐らくやっていないと思えます。

そういう形になりますと、随分違ってきます、結果が。つまり、乗合い待ち時間、乗車するまでの時間とか目的地に着く時間とか、それから、1人乗っているよりは3人で、それで満足するのかどうか、値段が妥

当であるのか、そういったものを持ち合わせておるかお尋ねいたします。

落合勝弘都市整備部長

このたび A I オンデマンド交通を導入いたします東部地区におきましては、小学生が利用している八原線のほか、大宮線は朝の通勤・通学時間帯の利用が多いというような傾向があるというのは認識しております。

そして、A I オンデマンド交通の導入に当たりましては、これらのコミュニティバス利用者を含む約 1 万 4,000 人という実績から、実証実験と同様の車両 2 台で賄えるというような判断をし、今般、本格導入をさせていただきたいというふうに考えております。

一方で、このたび導入いたします A I オンデマンド交通につきましては、運行ルートの設定や車両の輸送力など、これまでのコミュニティバスと異なる点多くございます。地域公共交通の効率化を図ることを大きな目的として導入するものではございますが、これまでのコミュニティバスを利用されていた方々を従前と全く同じ形で運んでいくということは難しいというふうに考えております。

そうした中におきましても、事前予約が可能な期間の延長や、輸送力の大きいワゴン車の導入の検討、また利用時間帯の分散などの促進により、快適にご利用いただける環境づくりを進めてまいりたいというふうに考えております。

大野誠一郎

先ほどは、2 万 4,000 人の輸送に対してのシミュレーションはどうしたのかというふうな私の質問でした。今は 1 万 4,000 人、つまり当該地区ルートのだいたいのということですから、1 万 4,000 人。でも、1 万 4,000 人のシミュレーションはしているんですかと、そういうお話なんです。

なぜならば、この A I オンデマンド交通の実証実験については 3,056 万使われておるわけです。それで結局、先ほどお話ししましたような 342 人の乗った人と、そういうことなんですよ。その内容で、りゅうほーを皆さん見たかと思うんですが、りゅうほーで A I オンデマンドの「龍ヶ崎のるーと」の実証実験結果ということを出ております。それが 1 日当たり、先ほど申しましたように 11 月は 8.4 人、3 月は 20 人になりました、大幅アップということで書いてあるんです。

そもそも人数が少ないわけだから、11 月に始まったとき大幅アップになるのは当たり前ですよ。それでも少ないんですよ、私に言わせれば。3 月、1 日当たり平均 20 人。34 人乗った日にちもありますけれども、それを 2 台でやる。10 人です。11 月は 8.4 人で、2 台で 4 人です。ですから、大幅アップ、それはそれで間違いではないんですが、もともと少ない人数で大幅アップなんていうことで書くようなものではないような気がします。

それから、平均待ち時間 9.2 分、それから平均乗車時間が 10.3 分、それで 95%が満足していますと。これは開けて 1 枚目ですから、随分目立ちますよね。ですから、私、実証実験とは実際、実証するということなわけなんですけれども、そもそも少ない人数でやっていること自体がどうかと。

先ほどの 1,000 人が見込みであるということは、部長、乗る人数、延べ人数が 1,000 人なんですか。それとも、乗っている人数がどうかをちょっと確認したいと思うんですが、確認。そしてまた、今質問したように、1 万 4,000 人のじゃシミュレーションはやっているのか。つまり、代替交通としての A I オンデマンドの 1 万 4,000 人をシミュレーションとしてやっているのかどうか、それをお聞きしたいと思います。

落合勝弘都市整備部長

利用人数につきましては、当初 1,000 人の利用を想定していたというような答弁なんですけれども、こちらにつきましては延べ人数で想定をしていたところです。

それから、市東部地域のコミュニティバス利用者が A I オンデマンド交通を使用した場合でも 2 万 4,000 人輸送できるという考えから、先ほどの 1 万 4,000 人は稼働できるというふうなことで、十分そちらは輸送できるというふうに考えております。

大野誠一郎

利用人数が延べで 1,000 人ということは、すごいですね。実証実験で 2,167 人利用されましたから、想定以上の 2 倍の人数が利用したということなんですか。

私は前回の議会の中でも、人数が少ないということを指摘しておりました。それと、1 万 4,000 人がカバーできる。カバーできる話ではなくて、待ち時間とか乗合い時間がどんなふうに違ってくるのか、それをシミュレーションしているのかということをお尋ねしたんです。

そういうことはしていないから分かりませんよね。結局、この実証実験の中でのこの 2,167 人、登録した人の 342 人が乗車をしたと。それだけのお話でやっていますから、当然 1 万 4,000 人のことは分かりませんよね。

なぜそんなことを言うのかといいますと、それなりの実証実験の予算を使っているんですよ。いろいろなことを想定してやらなければ、来年の 4 月から始まったときに想定外の結果がたくさん起こるわけですよ。それはもちろん皆さんの苦情ということでもって来るでしょうけれども、でも、苦情は仕方がないというようなものでは私はないと思います。だったら、実証実験をやらなきゃいいです。すぐやったほうがよろしいんですよ。

それともう一つ、コミュニティバス、つまりこの A I オンデマンドの当該区域の、言うなれば 1 万 4,000 人のコミュニティバスの実態というものを把握しているんですか。例えば、買物に行く方とか年齢は何十代が多いとか、そういった実態を把握する必要があるだろうと思います。もしやっていないのでしたら、やる必要があるかと思えます。それこそ混乱が起きます。

皆さん、該当の区域はコミュニティバスが廃止になるということを知りません。知っている方は本当のごく少数です。そういった意味で、コミュニティバスの実態を把握しているのか、あるいは、もし把握していないのでしたらこれからやろうとするのか、それをお尋ねしたいと思えます。

落合勝弘都市整備部長

コミュニティバス利用者の実態についてでございます。

現在、おたっしゃバスやランドセルチケット等の利用者のデータなどから年齢構成につきましては把握しておりますが、本日はちょっとデータを持ち合わせておりませんので、ちょっとご答弁は控えさせていただきたいと思えます。

また、バス停から行き場所につきましても、どこで乗ってどこで降りたかというようなデータはございますので、それで把握はしているところです。そちらについても今現在ちょっとデータをこちらに持ち合わせてございませんので、答弁のほうは控えさせていただきます。

大野誠一郎

不十分なデータだろうと私は思います。特に今度、特に来年からはコミュニティバスに代わってのA I オンデマンドですから、十分実態を把握して臨まなければ大変な混乱が起きると思います。

コミュニティバスに乗っている場合、やはり200円で乗っていますよね。いろんな割引制度もありますけれども、それがA I オンデマンドの運行するときには300円、300円のほとんど均一ですよね。そういった意味で、むしろ高過ぎるというのが多いだろうと思います、コミュニティバスに乗っている方は。

それと、コミュニティバスとA I オンデマンドを並行してやっているものですから、そのデータは私は不十分だろうと思う。そういった意味で、十二分にそういったコミュニティバスについても実態を把握して臨んでいただきたいと思います。

次に、東部地域におけるコミュニティバスの代替手段としてのA I オンデマンド交通の本格運行に向けての市民の意見聴取を行ってきたのかを市長にお願いしたいと思います。

萩原勇市長

大野誠一郎議員の質問にお答えをします。

A I オンデマンド交通の本格運行に向けた市民の意見聴取についてでございます。

地域公共交通に関する市民の意見聴取につきましては、岡部議員の質問でもお答えしましたが、令和4年2月に地域公共交通計画策定のために実施しました市民アンケートや、実際に地域公共交通を利用されている方を対象としたアンケートがございます。

乗りたいときに好きな場所へというきめ細やかな運行、通勤・通学、買物、通院といった行動以降での市内中心部や駅への乗り継ぎなしでの移動、生活インフラの一つで公的サービスの一環という意識からの安価な運賃という意見が多く、これらの意見は以前に実施しました同様のアンケート結果におきましても同じ傾向であり、市民の意見は総じてこの意見に集約されているものと考えております。

また、このたびA I オンデマンド交通の本格運行の開始に向けましては、実証実験中、主に市東部地域にお住まいの方を対象として行ったアンケート調査や、専用アプリを通じて寄せられたご意見、ご要望のほか、市議会全員協議会でいただいたご意見、ご要望を参考としながら整理しまして、コミュニティバスの再編を含め、現状で対応し得る本市の地域公共交通ネットワークについて、学識経験者や交通事業者、国・県の関連行政機関の代表や公募市民などから構成される龍ヶ崎市地域公共交通協議会において承認をいただいたものと認識をしております。

地域公共交通に対するニーズは、少子高齢化の進行やライフスタイルの変化、さらには住宅の張りつき具合などにより日々変化をしていくものであり、よりよい地域公共交通ネットワークを構築していくためには定期的な見直しは必要であると考えております。

これに加えまして、地域公共交通の利用を促進するためには、定着、習慣づけという視点も大切なことであると考えております。私も日頃の活動を通じて、様々な場所で市民の皆様とお会いする機会が多くございます。こうした様々な機会を活用しながら、地域公共交通の利用促進はもちろんですが、移動に関してのニーズをお伺いしながら、時機に応じた地域公共交通ネットワークの構築に努めてまいりたいと考えております。

大野誠一郎

市長の答弁としましては大きく、令和4年の2月に市民アンケートをしまして、そしてまた、実証実験中にアンケートの調査をしましたという意見でありました。

オンデマンド交通のアンケート調査としては、恐らく令和6年2月5日から25日までの20日間、各コミュニティセンター、この当該地区に該当する八原、長戸、城ノ内、大宮、龍ヶ崎西、龍ヶ崎コミュニティセンターのところにアンケート用紙を置いて調査をしたような内容だろうと思います。それでいいですね。これでいいでしょう、落合部長。

それにプラス、コミュニティセンターとLINEとアプリ、そういうものが出ていますね。それはたしか329件で、大体110件ぐらいが実際乗った人のアンケート調査の結果になっております。

いろいろ言いますとまた時間が費やされますので、私が一番言いたいことは、市長が市民とつくる龍ヶ崎の新時代、これをどうして、このAIオンデマンド交通に関してのお話、それから再編についてのお話はしたのかな、私はあまり覚えがないんですが、どうでしょう。しましたか。

そしてまた、しなかったら、先ほど岡部議員の質問については、落合部長はこれから利用の方法を説明していくというようなお話でしたが、利用方法じゃないんですよ。再編について、そしてまたAIオンデマンドの運行に関しての説明なり皆さんの意見を聴取しないと、市民とつくる龍ヶ崎の新時代が私はできないんじゃないかと思います。私の勝手な考え方なのかちょっと分かりませんが、そのことを市長にお尋ねしたいと思います。

萩原勇市長

市民とどういった話をしてきたかということなんですけれども、毎年各コミュニティセンター等を回って、AIオンデマンド交通、また市の施策等について、地域の皆様を集めて、そういう機会でもいろいろな話をさせていただいています。その中で、AIオンデマンド交通についても言ってきた、そして市民の質問に対してもいろいろ答えてきたということは、今までやってきたことかなというふうに思っております。

再編についてはこれから市民に始まるんでしょうけれども、それについてはしっかりまた市としてやっていきたいというふうに思います。

大野誠一郎

市長の答弁としては、各コミュニティセンターでそういうAIオンデマンドについて説明をしたり、あるいは意見を聴取してきたということなんですけれども、先ほどの岡部議員からの質問、あるいは答弁もあったんですが、私は、市長は勘違いしているんじゃないかと思って、考えております。

なぜかといいますと、市長の公約は全市に対する、全市区域に対するAIオンデマンド交通で掲げたことじゃないんですか。東部地域のAIオンデマンドに関してということ限定して公約に書かれましたか。ですから、説明する必要があるんですよ。

市民の皆さんが納得するかどうかは別問題として、落合部長が言うように乗車率が少ないコミュニティバスの代替としてAIオンデマンドをやるんだというふうなことで、そのことを説明しなくちゃならないんですよ。そうでなければ、公約を果たしたというふうな実績はないんですよ。

もちろん、実績をやりましたと、つまりAIオンデマンドを実現しましたというふうなことなんですけれども、市長が掲げた公約は全市域のAIオンデマンドなんです。と私は解釈しておりますが、市長は違うんですか。やはり東部地域のAIオンデマンドの実現ということで考えていたのかどうか、それをお伺いしたいと思います。

います。

そしてまた、これからしますということのように私は聞こえたんですが、具体的にお願したいと思います。いわゆる地域の市長室であるとか、各コミュニティセンターをやはり全部回って、公共交通の再編を皆さんに理解してもらおうと。市の補償額が大きいから、そしてまた、全般の公共交通ということになるから、非常に重要なんです。市民の意見聴取をどのようにするか、お尋ねしたいと思います。

萩原勇市長

まず、A I オンデマンドについて公約に掲げたことにつきましては、市のこのバスについての、コミュニティバスですね。1 億 8,000 万ぐらいマイナスがあったということで、やはり便利なものを市民に提供したい、こういう思いがあって、そして、このバスにつきましては利用者が少ないとか効率が悪いのではないとか、こういったご意見が多々ございました。そんな中で取り入れたものでございます。

それは大野議員がおっしゃるとおり、全地区で走らせるのが一番いいことであろうと思います。ただ、2024 年問題だとか財政の問題だとか、そして地域公共交通、こういったことをどう考えていくか、そういったところを考えながらやっていかなければならないと思っております。

なので、まずは東部地域から始めさせていただいて、これからどういうふうに広げられるのかというような問題をこれから、議員の皆さんも含めて市民の皆さんに説明をさせていただきたいというふうに思います。

説明する機会、またいろんなところに出向いてすることもあって、また、私がいろんなところの集まりに行く中でも市民の皆さんと話す機会等ございますので、あとはいろんな I T を使いながら情報発信もしていければというふうに思っております。

大野誠一郎

A I オンデマンドの公約については、分かりましたというか、そういう事情があるということでもって理解しました。

それと、これからのいろんな集まりの場で話をしていくということなんです、できれば、先ほど落合部長から説明がありました利用方法と併せて、その再編について、あるいは A I オンデマンドの本格運行に関するそういう説明、あるいは意見を聴取していただきたいと思います。

次に、公共交通再編案のコミュニティバスの乗車率、収支率の改善の見込みは、そしてまた、A I オンデマンドの本格運行時における収支率の見込みはどうなっておりますか、お尋ねいたします。

落合勝弘都市整備部長

公共交通再編案のコミュニティバス乗車率及び収支率、並びに A I オンデマンド交通本格運行時の収支率の見込みについてでございます。

はじめに、再編案のコミュニティバスの乗車率及び収支率について、令和 5 年度の実績をお答えいたします。

乗車率は車両の乗車定員に占める 1 便当たり乗車数の割合から算出したものでございますが、循環ルートで約 27%、枝線で約 12%、全体で約 19%となっております。

また、収支率につきましては、循環ルートで約 21%、枝線で約 6%、全体で約 12%となっております。

次に、再編後のコミュニティバスにつきましては、限られた財源の中で適正な運行規模の設定などの課題がありましたことから、総合的に勘案し、一定の利便性を確保した上で、一部路線の統合やルートの変更、また 1 便当たり運行時間の延長に伴う便数の調整などを行わせていただいたところでございます。

また、利用者の少ない市東部地域の枝線を A I オンデマンド交通に置き換えたことなどで、全体として効率化を図った運行計画としたところでございます。

こうした内容を踏まえた、あくまでも現時点での試算にはなりますが、事業者からの聞き取りによる運行経費、また令和 5 年度の実績を基にしたコミュニティバス乗車人数や再編後の基本運賃の予定額から試算をいたしますと、循環ルート及び市西部地域のコミュニティバスの利用者数は 19 万 7,000 人、運行経費は約 1 億 4,000 万円、運賃収入額は約 1,700 万円と試算できますので、コミュニティバス全体の乗車率は約 25%、収支率では約 13%となり、再編により改善が図られるものと考えております。

次に、A I オンデマンド交通の収支率についてでございます。

こちらあくまでも現時点での試算とはなりますが、事業者からの聞き取りによる車両の運行経費が約 3,000 万円、同じくシステムの運用経費が約 1,500 万円で、合計しますと約 4,500 万円となります。

また、令和 5 年度実績を基にした、無料クーポンなどの割引を含めた 1 人当たりの運賃収入が約 240 円となりますので、実証実験期間の利用者数 2,167 人から試算をいたしますと、A I オンデマンド交通の年間利用者数が約 5,000 人、また、代替するコミュニティバス枝線の利用者数が約 1 万 4,000 人、合計約 1 万 9,000 人が利用すると見込みますと、運賃収入額が約 440 万円、収支率が約 10%となります。

大野誠一郎

A I オンデマンドは 1 万 9,000 人の利用者ということになりますので、さらにそのシミュレーションは大事かと私は思っております。

あとの数字としては、時間が無いものでありますので一々質問はしないと思います。

続いて、公共交通再編案のコミュニティバス、A I オンデマンド、乗合タクシーの運行に係る市の補償額の削減の見込みをお願いいたします。

落合勝弘都市整備部長

再編後のコミュニティバス、A I オンデマンド交通、乗合タクシーの運行に伴う市の補償額の削減の見込みについてでございます。

まず、令和 5 年度の実績を申し上げますと、コミュニティバスの運行経費が約 2 億円、運賃収入額が約 2,000 万円、そして運行経費から運賃収入を差し引いた補償額が約 1 億 8,000 万円となっております。

続きまして、乗合タクシーにつきましては、運行経費が約 900 万円、そこから運賃収入約 200 万円、事業者負担額約 90 万円、国補助金約 200 万円を差し引いた補償額が約 400 万円となっておりますので、コミュニティバスと乗合タクシーを合わせた市の補償額の合計は約 1 億 8,500 万円となっております。

次に、再編後の運航経費、補償額の見込みについてでございます。

再編後のコミュニティバス、A I オンデマンド交通について、事業者からの聞き取りによる運行経費の

合計が約1億8,000万円、再編後の基本運賃や令和5年度の実績から試算した運賃収入額の合計額が約2,000万円となりますので、補償額の合計が約1億6,000万円となります。

また、乗合タクシーに係る補償額が令和5年度と同様と考えた場合、市の補償額の合計は約1億6,500万円となりますことから、現時点での試算では、市の補償額を約2,000万円削減できるものと考えております。

いずれにいたしましても、コミュニティバス、そしてA I オンデマンド交通は利用者の増加が運賃収入の増加、ひいては市の補償額の減少につながりますことから、本格運行に向けて様々な周知活動を実施し、利用者の確保に取り組んでまいりたいと考えております。

大野誠一郎

次に移ります。

5番の再編案の方向性としての小・中学校及び高校への通学・帰宅への需要への対応、日中時間帯の買物・通院需要への対応はいかに、6番の運賃収入や利用者数の集計方法を改善することについて、これについては、コミュニティバスの実態の把握をしておりませんので割愛させていただきます。

運賃収入や利用者数の集計方法を改善することについて、あるいは運行経費の詳細を公開することについても、所管課として同じであるということで、前回の議会と同じであるということで割愛させていただきます。

次に、牛久沼の利活用についてでございます。

株式会社諸岡との賃貸借契約についてお尋ねいたします。

大貫勝彦総務部長

株式会社諸岡との賃貸借契約についてでございます。

土地賃貸借契約につきましては、先月5月27日付で、本市及び河内町と株式会社諸岡との間で契約を締結いたしました。

契約の内容につきましては、契約金額は年額276万7,483円、契約期間は本年6月1日から令和26年5月31日までの20年間、使用目的は機械展示場及び駐車場としております。

大野誠一郎

再度ちょっとお尋ねいたしますが、金額の根拠についてをお尋ねいたします。

大貫勝彦総務部長

契約金額の算出に当たりましては、当該貸付地が現況で雑種地であること、また、低水護岸付近の幅6メートル部分は護岸保護のための構造物が設置されており、車両の乗り入れを禁止するなどの利用制限を行う部分があることなどから、土地の現況や利用形態に合わせて算出しております。

具体的な積算につきましては、既に牛久沼付近で貸付契約を行っている宅地の1平米当たりの年間単価をベースといたしまして、貸付地の利用状況に合わせ、雑種地として固定資産税の評価に準じた補正を加えております。

宅地の平米単価350円に雑種地補正率0.7を乗じ245円、利用制限がかかる護岸付近につ

きましては補正率 0.1 を乗じ 35 円として、それぞれの対象面積を乗じております。通常貸付部分の面積が1万 1,023.12 平米に単価 245 円を乗じまして 270 万 664 円、利用制限部分は面積 1,909.12 平米に単価 35 円を乗じた額で 6 万 6,819 円、合計で年額 276 万 7,483 円、平均単価約 214 円が契約金額であります。

大野誠一郎

金額の算出根拠の基になっております不動産の鑑定評価額だと思いますけれども、その件についての場所的なものはどこなんでしょうか。不動産鑑定評価額の中では参考例があるわけです。そこでもって、この地域の場所は幾らが妥当であるかということも鑑定評価するわけです。したがって、その場所があるかと思う。

大貫勝彦総務部長

今回の貸付けにつきましては、河川区域といった特殊な場所にある土地でありますことから、近接する河川区域内での宅地、具体には近接するウナギ料理店の貸付料を算出する際に不動産鑑定士が算出した貸付料を参考に、固定資産評価の雑種地補正率等に乗じて算出したところでございます。

大野誠一郎

その基を聞きたいわけなんです。というのは、前回、水神屋さんとの放棄もありましたね。水神屋の貸付料というか、損害賠償額の放棄がありました。その時点で水神屋さん、あるいは伊勢屋さん、鶴舞家さん、その金額をどのように決めたのかというのが、その不動産鑑定評価額をどこか計算というか算出する場所があったわけです。そういう意味でお尋ねしているんです。。

【暫時休憩】

午後 5 時 14 分休憩

午後 5 時 17 分再開

大貫勝彦総務部長

今般の貸付地の金額を算出する基となったのは、同じく龍ヶ崎市、河内町が所有いたします、既にウナギ料理店が営業しております宅地の貸付地でございまして、その鑑定評価のさらに基となったのは、そのさらに隣接する民有地にあります同じく料理店の敷地の価格から算出したところでございます。

大野誠一郎

もう一つちょっとお尋ねしたいと思います。

市には普通財産の使用料というか占有料という形でありますけれども、今回それを用いなかった理由、そしてまた、もし用いた場合にはお幾らなのか分かりますか。

大貫勝彦総務部長

市が貸付けを行う場合のルールというようなことでございますが、通常、普通財産の貸付けを行う際に

は、財務規則に基づき、行政財産使用料徴収条例の規定に準じまして貸付料の算出を行っております。この規定では、土地の貸付料については、使用部分に係る土地の価格に不動産の期待利回りとして4%を乗じまして、これに使用する土地の面積を乗じた額を貸付料としてしております。

この場合の土地の価格については、一般的な場所の貸付け事例でございまして、土地への課税ベースで土地の評価の基準となる固定資産評価額として算定しておりますが、特殊な事例で、固定資産評価額を土地の価格とすることが難しい、あるいは適切でないと考えられる場合には、必要に応じて不動産鑑定士に土地の評価を依頼し、その評価額を土地の価格として算定する場合もございます。

今般の貸付けにつきましては、河川区域といった特殊な場所にあること、また、近接する河川区域内での宅地、料理店の貸付料も参考にする必要があったため、先ほどの算出により算出したところでございます。

参考といたしまして、行政財産使用料徴収条例で算出いたしますと、合計金額で490万円程度、年額490万円程度と算出される見込みとなっております。

大野誠一郎

分かりました。

続いて、株式会社諸岡が建物を建築したいとの申出があった場合、市は同意することがあり得るのかお伺いいたします。

大貫勝彦総務部長

株式会社諸岡との賃貸借契約締結に向けた協議の中では、当該土地が河川区域であり、かつ市街化調整区域であることなどから建物を建てることは非常に困難であること、また、本市の牛久沼を活用した魅力向上などの取組の区域に含まれるということも踏まえ、宅地以外の活用を前提に交渉してまいったところでございます。

このことから、仮にのお話でございますけれども、株式会社諸岡から当該地に建物を建築したいと申出があった場合につきましては、現時点では同意することは難しいと考えております。

大野誠一郎

分かりました。

もう一つ、株式会社諸岡に貸付地を売却する可能性はあるのかをお尋ねしたいと思います。

大貫勝彦総務部長

先ほどの答弁でもお答えいたしました。本市の牛久沼を活用した魅力向上などの取組とも関連がございますので、現時点では売却することは考えておりません。

大野誠一郎

続いて、牛久沼周遊ルートについてお尋ねいたします。

前の議会でもお尋ねいたしましたけれども、牛久沼活用推進協議会において承認されました牛久沼周遊ルートを今後どのように牛久沼トレイルへと発展させていくのかを、市長、お尋ねいたしたいと思います。

といいますのは、牛久沼活用推進協議会の予算、令和6年度の予算については、その牛久沼周遊ルートが計上されておりません。具体的に言うならばゼロ円でございます。そういうことで、その牛久沼周遊ルートが牛久沼トレイルに発展させていくのにはどうしたらいいのかと、そういうお尋ねであります。

萩原勇市長

牛久沼活用推進協議会におきまして承認されました牛久沼周遊ルートにつきましては、既存の道路を活用し、牛久沼周辺に点在する観光資源を結びつけたものであり、水辺や田園風景など自然に親しみ、歴史や文化に触れることができるルート設定になっております。

私がこれまで申し上げてきました牛久沼トレイルとは、牛久沼及びその周辺地域の魅力とにぎわいの創出、そして関係人口、交流人口の増加を図るため、水辺環境とそれぞれの周辺自治体で個別に観光資源として親しまれるものを有機的に結びながら、観光エリアとして散策やランニング、サイクリングができる周遊道路という考えであり、両者に差異はないものと考えております。

いずれにいたしましても、牛久沼周遊ルートは本年1月に県や関係する6市町、牛久沼活用団体で構成する牛久沼活用推進協議会において設定したばかりのものでありますので、今後、周辺自治体等と共に新たな観光資源の発掘などによりブラッシュアップし、魅力あるものに発展させていきたいと考えております。

大野誠一郎

市長、私の質問は、市長が今ブラッシュアップをするという話をしたんですけれども、それをどのようにブラッシュアップするのか。今年度は予算がゼロ円、そういうことで、やらないということなんではしょうけれども、周遊ルートを認定してその次の年に、やはりそのままいいというふうに思っているのかどうかをちょっとお尋ねいたします。

萩原勇市長

牛久沼活用推進協議会については、発足する準備段階から予算ありきの事業運営にならないよう、実施すべき事業が具体化した際に個々の事業に応じた負担の割合を協議していくことが方向づけられてきました。

協議会における今年度の事業につきましては、現時点では予算を伴うものは定まっておりますが、協議会を構成する県や関係市町の課長レベル及び牛久沼活用団体で構成する幹事会を開催し、首長レベルで構成する協議会での議案や今後の必要な事業について調査研究を進めているところでございます。

大野誠一郎

ぜひ、牛久沼周遊ルートを認定したものですから、ぜひともブラッシュアップをしていただきたいと思います。次に、3番、あき地に繁茂した雑草等の除去に関する条例についてをお尋ねいたします。

あき地に繁茂した雑草等の除去に関する条例への代執行の規定についての要望書を市議会から提出しておりますけれども、その後の進捗状況はどうなっておりますか。

落合勝弘都市整備部長

あき地に繁茂した雑草等の除去に関する条例への代執行の規定における進捗状況についてでございます。

代執行の規定に関しましては、茨城県内全市及び県外の5市を対象に、空き地等の雑草等関係条例に関する実態調査を行い、その調査結果を昨年11月に開催いたしました全員協議会で報告させていただいたところでございます。その際には、議員の皆様から多くのご意見を頂戴したところでございます。

今ほど大野議員からもございましたが、本市におきましては、本年3月に市議会からございましたあき地等に繁茂した雑草等の除去に関する条例への代執行の規定についての要望を受け、現在、調査を行った実施自治体に対し、条例化に伴います代執行の実施に必要な判断基準や運用方法等の事務手続などについて確認をしているところでございます。

今後、制度設計などを行い、ガイドラインを作成した上で、今年度中の条例改正に向けて準備を進めてまいりたいと考えております。

大野誠一郎

落合部長、今年度の条例制定ということでお話ししましたか。ああ、そうですか。

そうしますと、そのスケジュールというのは大体こういった形で考えていますか。

落合勝弘都市整備部長

あき地に繁茂した雑草等の除去に関する条例の改正時期についてであります。代執行の規定のためには、今ほどもお答えしましたとおり、判断基準や手続の流れ、費用回収に至る事務など、代執行の実施を円滑に進めるガイドラインの整備が重要になってまいります。

現在、その確認等作業に取り組んでいるところでございますが、できる限り早く条例改正の議案を提出できるよう、スピード感を持って進めてまいりたいと考えております。

大野誠一郎

ぜひ一日も早い条例制定を求めます。

これまで、その問題を持ち上げた段階からもう2年はたっております。その以前に、もう何年も雑草を放置したような状態で、大変苦情が来ております。そういった意味で、一日も早い条例制定をお願いします。

以上、終わりにします。

---- 以上 ----