

平成28年12月定例会一般質問（芥川貴久爾）

1 宇部新川駅前周辺地区の再開発について

（質問要旨）

「宇部市にぎわいエコまち計画」では、まちづくりの方向の一つとして「市の顔としての中心市街地の魅力向上」を掲げられており、「宇部新川駅前周辺地区」、「市役所周辺地区」、「中央町三丁目地区」を重点地区として位置付け、3地区を連携させた総合整備計画として公民連携による整備を先導的に進め、中心市街地のにぎわい創出を図っていかれようとしています。今後どのように宇部新川駅前周辺の再開発を進めていかれるのかお伺いします。

市長答弁

（回答要旨）

「宇部市まち・ひと・しごと創生総合戦略」において重要な基本目標の1つとして「にぎわいエコまち計画に基づく中心市街地の都市基盤の整備」を掲げており、「宇部新川駅前周辺地区」は、重点整備地区の1つに位置づけています。

宇部新川駅前周辺については、駅前の活性化を求める市民からの意見や駅舎、駅前広場を含めた市の玄関口にふさわしい整備などに関する地元からの要望が寄せられていました。

このようなことから、JR西日本、タクシー・バスの事業者、地元商店街、自治会、学識経験者などで構成する「宇部新川駅前周辺の再生に関する協議会」を設置し「宇部新川駅前周辺の整備計画提案書」が平成26年11月に取りまとめられ、この提案書を「にぎわいエコまち計画」に反映したものです。

これにより、「宇部新川駅前周辺地区」の整備については、にぎわいエントランスゾーンとして、玄関口としての「魅力ある空間」、また、利便性・快適性の高い「にぎわいのある都市拠点」利用しやすい「広域からの交通結節点」の3つの整備方針を掲げ、再開発の手法で事業を進めていくこととしています。

このため、再開発事業着手の第1段階として平成27年度から、宇部新川駅前周辺地区 約13.6haを7つのブロックに分け、居住系、商業系、業務系などの土地利用方針や、駅前広場、周辺道路、渡辺翁記念公園などの主要な公共施設に関する整備方針などをとりまとめた「地区再生計画」を策定し、平成28年9月に国の承認を受けたところです。

次の段階として、宇部新川駅南側の駅前広場周辺の3ブロック約4haについて「宇部新川駅 駅前地区」として、「街区整備計画」の策定に取り組むこととしています。

このため、現在、街区の整備方針や整備概要などを定める「街区整備計画」と地元権利者の合意形成を図るための勉強会などを実施する「計画コーディネ

ート」業務などを行う委託事業者を、公募型プロポーザル方式で選定する作業を行っているところです。

再開発事業にあたっては、地区内の権利者の認識と理解、参画が最も重要であることから、権利者との勉強会により気運を高めていきます。

併せて、ワークショップや説明会を通して、市民の意見も取り入れながら計画策定を進めていきます。

これらのプロセスを経て、地区内の事業推進の環境を整えば、事業着手に必要な都市計画決定や事業計画認可取得に取り組むとともに、再開発事業に向けた民間組織の立ち上げを支援し、魅力ある機能を備えた「宇部新川駅 駅前地区」の再開発事業に取り組んでいきます。

(再質問要旨)

市街地再開発事業とは、どのような手法ですか。

(回答要旨)

市街地再開発事業は、老朽建物が多くを占める地区等において、細分化された土地を統合し、再開発ビル建設などの高度利用によって新たに生み出される床などを売却することで、再開発、広場や街路等の公共施設の整備費に充て都市機能の更新を図る事業です。

また、市街地再開発事業には、2種類の事業があります。まず、従前の土地、建物所有者等がその資産に見合う権利床を受け取る「権利変換方式」による第1種市街地再開発事業です。

次に、いったん施行区域内の土地、建物を施行者が買収又は収用する「用地買収方式」による第2種市街地再開発事業があります。

一般的には、第1種市街地再開発事業が主流であり、市街地再開発組合を結成して施行することとなります。

(再質問要旨)

宇部新川駅前地区の再開発事業の事業期間、事業費及び市の負担はどのくらいですか。

(回答要旨)

これから地元関係者、関係機関と合意形成を図りながら、街区整備計画を策定していきます。

この中で、整備方針や概略の整備概要、事業費及び事業工程を作成していきますので、現在のところ事業期間、事業費及び市の負担は未定です。

(再質問要旨)

宇部新川駅前地区の再開発において、どのようなものを誘致しようと考えていますか。

(回答要旨)

にぎわいエコまち計画においては、宇部新川駅前地区について、にぎわいエントランスゾーンとして、「魅力ある空間」「にぎわいのある都市拠点」「広域からの交通結節点」の3つの整備方針を掲げています。

そこで、文化、交流、医療福祉、宿泊、商業などの機能誘致を目指しています。

(再質問要旨)

質問の2とも絡みますが10年間の財政収支見通しからしても、なかなか困難な状況ではないのかなと思っていますが、なぜ、今この宇部新川周辺地区の再開発を実施しなければならない理由を市長さんにお伺いします。

(回答要旨)

宇部新川駅周辺については、市民からのご意見や地元からの要望があり、協議会で取りまとめられた提案書を「にぎわいエコまち計画」に反映し、これから具体化をしていくためにコーディネート業務に入ります。まちづくりは時間がかかるし、お金もやりくりしないといけません。前市政もそうだったと思う。再開発には長い年月がかかるし、時代のトレンドもあり、ご理解をいただきたいと思います。

(要望)

市として何をつくりたいか、何をしたいのか十分考えて進めないと、コンサルの提案も判断できない。しっかり見通しを立てて事業遂行をお願いしたい。

2 財政収支見通し(平成29年度～平成38年度)について

(質問要旨)

この11月に作成された平成29年度から平成38年度までの財政収支見通しによりますと、平成28年度当初、財政調整基金として25億7千5百万積み重ねられていたものが、平成38年度には2億5千6百万円となり、ほとんど基金がなくなる予測がされています。財政調整基金とは年度間の財政不足に備えるため財源が不足する年度に活用する目的の基金であり、一般的に、財政調整基金は標準財政規模の10%が適正とされており、本市においては、30億から40億の財政調整基金があると財政運営上好ましいと考えられています。財政収支見通しの内容と今後、この見通しに基づいてどう財政運営をされていくのかお伺いします。

市長答弁

(回答要旨)

本年11月に策定した「財政収支見通し」は、今後、本格化する本庁舎の建替えをはじめとした「公共施設等総合管理計画」の推進や地方創生の取組を加

速化させていくにあたり、今後10年間の収支を推計し、予見可能性を高めながら、持続性のある財政運営を行うために策定したものです。

この「財政収支見通し」では、現時点の地方財政対策が継続されることを前提に、本庁舎建替え以外の投資的経費について、ハコモノ施設やインフラ整備など、事業分類ごとに一定の枠を設けて、試算しており、これに対応した市債残高や公債費の推移を中心に、収支を推計しています。

その結果、市債残高は、本庁舎の建替工事が本格化する平成31年度から平成33年度にかけて一時的に増加し、最大696.5億円となりますが、平成38年度には、662.9億円と着工前の残高以下になる見込みです。

各年度の収支は、単年度最大で6.9億円、10年間の合計で30.3億円の財源調整が必要となるものの、平成28年度末の財政調整基金の残高見込み35億円の範囲内であり、市債発行を適切にコントロールし、行財政改革を継続することで、財政運営の持続性を確保できるものと考えています。

今後は、この10年間の財政収支見通しを踏まえて、宇部市総合計画の実行計画に合わせた中期財政計画の策定の際に、年度ごとに個別の事業費を積み上げ、ストック面での、資産と負債のバランスの改善や、フロー面での、財源確保と行政コストの抑制など、財政のマネジメントを強化し、実効性を高めていきます。

(再質問要旨)

平成38年度までの財政収支見直しを建てられております。評価に値することです。10年後は団塊の世代も70代後半になっており、財政運営もなかなか難しい局面になると思います。そこでお聞きしますが、今の回答で、よく分からなかったのですが、財政調整基金は、どの程度確保されようとしていらっしゃるかお聞きします。

(回答要旨)

今回作成した10年間の財政収支見通しは、当初予算ベースで作成したものであり、最終予算額を超える歳入確保額や、経費節減等による歳出不用額などその1/2以上が財政調整基金への積立金となる決算ベースでの黒字額を反映していません。

この前提の推計でも、現在の財政調整基金の残高で、今後10年間の要調整額を賄えるため、持続性が確保できると見込んだものです。

なお、財政調整基金は、長期的視野に立った計画的・安定的な財政運営を行うため年度間の財源の不均衡を調整するための積立金です。いくら積み立てたら適切といった基準はありませんが、本市は、過去10年間で、最少であった平成21年度末の8億8000万円を、行財政改革の推進などにより、平成27年度末には、33億7000万円まで積み増してきました。

しかしながら、標準財政規模に占める割合は、9.1%で、県下都市平均の16.4%と比較するとまだ低い水準にあります。

今後、4年ごとに作成する中期財政計画において積立方針を検討するとともに、毎年の予算編成、執行においても、様々な財源の活用や行政コストの抑制を図り、基金の留保、さらなる積み増しに努めるなど中・長期的視野に立った財政運営に努めていきます。

(再質問要旨)

財政運営の持続性を確保していくために、最も重要な指標は何かお伺いします。

(答弁要旨)

持続性のある財政運営をしていくためには、まず、公債費として、将来の財政負担となるストック面での市債残高の動向に留意すべきです。指標としては、市債残高、実質公債費比率、将来負担比率です。また、フロー面は、一般財源総額と財政調整基金です。さらに、安定的な財政運営といった視点からは自主財源確保も大切です。指標としては、それぞれの総額、残高のほか一般財源の弾力性を表す経常収支比率の動向を監視していきます。

(要望)

自主財源を増やす施策を実施していくことが重要と考えており来年度の予算を組んでいただきたい。

3 宇部市交通局と地域内交通について

(1) 市営バス路線の再編の目的と今後の進め方

(2) 地域内交通の目的と今後の進め方

(質問要旨)

については、それぞれの考え方並びに関係性について伺います。

市長答弁

(回答要旨)

市営バスは、これまで、市民の移動手段を確保する観点からバス路線網は拡大基調で推移してきましたが、その一方で、利用者は減少傾向が続き、人件費や経費の削減に努めているものの、一般会計からの多額の繰入に依存する厳しい経営状況にあります。

こうした中、平成28年3月に策定した「宇部市地域公共交通網形成計画」では、元気で安心な暮らしを支え、「使いやすく、持続可能な地域公共交通網」を形成することとし、バス路線については、これまでの、複雑でわかりにくいバス路線を、人口集積に応じたメリハリのある路線にすることを目的に

再編を進めることとしています。

再編の進め方としては、まちづくりの視点から、「宇部市にぎわいエコまち計画」で示される都市拠点と地域拠点等を結ぶ路線を「主要幹線」、地域拠点と地域コミュニティ核を結ぶ区間を「幹線」、それ以外の路線を「支線」として設定するとともに、「主要幹線」については、等間隔で高頻度の運行を実現するなど、利便性を高めていきます。

一方で、交通事業の経営改善とバス路線維持にかかる市財政負担の軽減を図るために、利用状況や収支状況などの経営的な視点と、コミュニティタクシーなど地域内交通への移行による利便性の向上の視点を踏まえ、路線廃止も含めた総合的、抜本的な再編に取り組むこととしています。

運行ルートや便数など具体的な内容については、平成28年度末に策定を予定する「宇部市地域公共交通再編実施計画」でお示しすることとなりますが、バス路線の再編、特に廃止については、市民生活への影響が大きいことから、今後とも、関係する地域の方々への周知と理解に努めていきたいと考えています。

地域内交通は、高齢者や運転免許証を持っていない方などの買物や通院などの移動手段を確保し、日常生活の利便性を高めるために、必要かつ有効な地域公共交通です。

このため、本市では、路線バスが運行していない地域や、これからバス路線の見直しが行われる区間、乗継拠点の周辺地域などにおいて、地域組織が運営するコミュニティタクシーなどの地域内交通を導入していくこととしています。

市内における地域内交通の取組状況については、平成21年10月から小野地区や二俣瀬地区でデマンドタクシーを、吉部・万倉地区でデマンドバスを運行しています。

さらに、平成23年9月から西宇部校区においてコミュニティタクシーを運行させており、年間延べ2千人以上の方が利用されています。

今後としましては、厚南校区の上開作、際波台、大森、旭が丘地区について、平成29年1月13日から各地域と商業施設や医療機関、宇部駅を結ぶ4つのルートの実証運行が決定しており、年間延べ3400人以上の利用を見込んでいます。

また、原校区においては、平成29年4月の実証運行に向け地域住民とともに、最適な運行ルート等を検討しているところであり、この他にも、西宇部校区の西ヶ丘地区や、新川校区、川上校区においても導入に向けた検討を進めています。

このような中、東岐波、西岐波校区においては、地域の方々が具体的にイメージできるよう、両校区で、12月12日から18日まで、商業施設と医療機

関を結ぶルートを設定し、デモンストレーション運行を実施することとしています。

本市では、日常生活の利便性を高めるため、引き続き、市の主導のもと地域住民や事業者と連携を図り、地域内交通の導入を進めていきます。

(再質問要旨)

今回の質問ですが、地域にとって望ましい地域公共交通網の形成のため交通局の役割がますます重要になります。このような議論ができるということが大変ありがたいことだと思いますし、地域内交通も移動手段として非常に重要になってくると思います。そのためにも持続可能なものにしていかなければなりません。そのような観点から再質問を行います。

市営バスの運行経費の1キロ当たりの経費はいくらでしょうか。

(回答要旨)

平成27年度におけるキロ当たりの運行経費は、約316円です。

(再質問要旨)

西宇部校区コミュニティタクシーの年間の経費と走行距離及びキロ当たり単価を示してほしい。

また、有利な補助制度があると聞くと聞くと、どのようなものかお伺いします。

(回答要旨)

西宇部校区コミュニティタクシーの平成27年度の実績では、全体経費が183万4610円で、年間の走行距離が5931.6キロメートル、したがって、全体経費を走行距離で割った1キロメートルあたりの単価は、約309円となります。また、運行経費から料金収入を引いた半額に国庫補助があります。

(要望)

市営バスが1キロ当たり315円、コミュニティタクシーが1キロ当たり309円ということですが、これらのものが持続可能なものにするため、財源的にも、コンパクトな街づくりのためにもいろいろ考えなければならない課題があると思います。しっかり今後検証しながら推進をしていただきたいと思ます

(3) 市営バス丸尾港路線の継続運行に対する要望について

(質問要旨)

去る10月14日に市営バスの丸尾港を通る路線について存続運行の要望が周辺自治会長さんなどから市長あてに出されました。その内容であります、今回の路線廃止は突然の決定であり、公共交通の使命・意義を再認識され、都市計画税を納税している沿線住民が安心して暮らせるまちづくりを要望するものであります。これに対し回答されましたが、今後どのようにされるのかお

伺います。

市長答弁

(回答要旨)

丸尾港線については、運行ルート的大部分が他の路線と重複しており、当該路線のみが運行する吉田東から、村松、丸尾崎、丸尾までの区間については、「宇部市地域公共交通網形成計画」で位置づけている主要幹線や幹線のいずれにも該当しません。

また、過去5年間だけを見ても、丸尾港線全体で、年間約9百万円の損失を発生していることから、他の路線と統合することにより、路線全体の運行効率を高める必要があります。

さらに、地域内交通を導入することで、これまで交通に不便を感じられていた方々を含め、住民のニーズにきめ細やかに応える、運行ルートや時間等を設定することにより、地域全体の移動の利便性の向上が期待できます。

これらの理由により、平成29年9月末日での廃止を基本としつつ、地域内交通の導入とあわせ、地域の方々への周知と理解に努めているところです。

本路線については、地域の方々から、継続運行の要望が寄せられており、また、平成28年10月のダイヤ改正において、新たに中央病院線として再編し、運行ルート、時間など運行内容が大幅に変更していることから、引き続き、乗降調査を実施し、その検証結果を、地域の方々にもお示ししたうえで、再編内容を整理したいと考えています。

なお、先ほど答弁しましたように、東岐波、西岐波校区においては、現在、地域内交通の導入に向けた検討を進めているところです。

(再質問要旨)

丸尾港線の継続要望について、一番の問題は突然の決定であり、まだ運行していない路線の利用状況も確認のないままに一方向的に路線廃止を強行されようとする姿勢に地域住民の方々が憤りを覚えたということでもあります。平成28年度末に策定される宇部市地域公共交通再編実施計画を現在作られていると思います。丸尾港線の経常収支率が低いのは、宇部新川駅から江頭との区間が他の路線と重複運行しているとの理由も聞いております。ぜひ今回の問題提起をいい方向に持っていくためにも、解決のための知恵を出すために地元と一緒に協議される場を設けてもらったらと思います。どうでしょうか。

(回答要旨)

本路線の再編に当たっては、現在実施している乗降調査の検証結果を、地元と協議する場を設けて、お示しした上で、整理したいと考えています。

(要望)

住民の方々の理解がないと市営バスも地域内交通も使ってもらえないということであろうと思いますので、しっかり協議され、使ってもらえる公共交通にしていきたいと思います。

(4) 嘱託運転手の正規職員化

(質問要旨)

現在、政府は働き方改革に取り組んでおられます。その中でも、同一労働同一賃金など非正規雇用の処遇改善について話し合われていますが、交通局においては、貸し切り料金の改定が全国的に行われ、経営環境が好転したにもかかわらず運転士さんの不足により運行が思うようにいかないという状況であると聞いております。そのような状況で、嘱託運転手の正規職員化について今後どう考えていくのかお聞きします。

市長答弁

(回答要旨)

交通局においては、現在、運転士の約6割を嘱託職員が占めていますが、正規職員との待遇格差、雇用の不安定さなどから、離職が続いている状況にあります。

また、バス業界全体の運転士不足の状況の中、交通局においても、新規の採用が進まず、運転士不足が経営上深刻な問題となっています。

ご質問の嘱託運転手の正規職員化については、運転士確保のための有効な手段の一つと考え、平成26年度に正規職員への登用制度を実施し、3名を正規職員としました。

しかしながら、バス路線の総合的、抜本的な再編を進める公共交通網形成計画の策定が予定されていたことから、バス路線の守備範囲の明確化により経営改善を図るまで、嘱託運転手の正規職員への登用は、一旦保留することとしました。

今後、平成28年3月に策定された「宇部市地域公共交通網形成計画」に沿って、乗合バス事業の総合的な見直しを行う中で、経営改善を進め、交通局としての最適な規模、適正な人員の整理を図りながら、経営安定化に資する運転士の確保策として、嘱託職員から正規職員への登用再開を検討します。

(要望)

以前、貸し切りバスを頼もうとした際、運転士不足を理由に断られたことがある。貸し切りの運賃・料金改正が平成26年7月に実施され、貸し切り業務は受注さえできれば、儲かる仕組みとなった。交通局の赤字を少しでも解消するためにも、貸し切り業務は重要と考えます。平成26年度に正規職員への登

用制度が実施された時に運転士不足はいったん解消された経緯があります。嘱託職員から正規職員への登用再開を検討するということであるが、そんなに経費もかからないし、運転士も安定した正規職員化を望んでいるので、ぜひ早めにやっていただくよう要望します。

4 今後の市政運営について

(質問要旨)

1 2月議会が終了すると本格的に来年度予算の準備に入られると思います。したがって、現時点で来年の市長選への再出馬の意向をはっきりされておられたほうが、今後の予算編成作業上、重要であろうとの認識から、質問します。

市長答弁

(回答要旨)

今のところ結論を出していない。

(再質問要旨)

予算編成が自治体にとって大切であり、市長さんの進退は市民にとって最大の関心事であるが、今後施策を進めていくためにもはっきりすべきであると思うがもう一度はっきり言ってもらうことはできないかお尋ねをいたします。

(回答要旨)

様々な計画を遂行しており、それに基づいて予算編成に取り組む。志の高い若い人に期待をしているが、多くの存続の声もあり、結論を出していないが、選挙にかかわりなく予算編成していく。