

令和 6 年第 1 回定例会

大野誠一郎による質疑応答全文（2024 年 3 月 6 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。

ユーチューブあるいはご来場の傍聴者の皆様方、ご拝聴いただきありがとうございます。

質問する項目は、一つ、コミュニティバスについて、二つ、A I オンデマンド交通について、3 番、牛久沼の利活用についてでございます。

一つ目のコミュニティバスについてを質問したいと思います。

前置きは省略しまして、時間がないものですので、令和元年 9 月の再編する前の実績とコロナ後の令和 4 年の実績の比較について、どのように認識しているか。収益率あるいは乗車率、利用者数を絡めまして答弁をお願いいたします。

落合勝弘都市整備部長

令和元年 9 月に実施しましたコミュニティバス運行計画の再編前と令和 4 年度の収支率、乗車率、利用者数等の比較についてでございます。

まず、再編前に当たります平成 30 年度の実績でございますが、運行経費が約 6,707 万円、運賃収入が約 1,554 万円、収支率が約 23%となっており、利用者数は約 19 万人、そして、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ました乗車率につきましては、循環ルートで約 45%、枝線全体で約 25%となっております。

次に、令和 4 年度の実績でございますが、運行経費が約 2 億 391 万円、運賃収入が約 1,982 万円、収支率が約 10%となっており、利用者数は約 21 万人、乗車率は循環ルートで約 28%、枝線全体で約 11%となっております。

次に、平成 30 年度と令和 4 年度実績の比較に対する認識についてでございます。

まず、収支率につきましては、令和元年 9 月実施の再編の際に、基本運賃を 100 円から 200 円に改定したところでございますが、交通弱者への配慮として、高齢者向け定期券やランドセルチケット、また、手帳所有者等の料金を再編前と同等に据え置いたことや、通学定期券や乗り継ぎ券、1 日乗車券といった割引メニューを新たに設けたこと、さらには、運行時間の拡大や運行本数の増加に伴い運行経費も増加したことにより、収支率の改善にはつながらなかったものと認識をしております。

次に、利用者数につきましては、再編前から寄せられていた運行時間の拡大や運行本数の増加といった住民要望などを踏まえて再編を実施したところでございますが、一部路線の運行距離が短くなったこ

とに伴い、乗り継ぎ移動による負担感が増えてしまったこと、また、基本運賃の改定により金銭的負担が大きくなってしまったことなどから、利用者の大幅な増加にはつながらなかったものと認識しております。

また、乗車率につきましては、再編に伴い運行本数を増加したことにより、総じて 1 便当たり利用者数が減少したものと認識しておりますが、令和 4 年度の実績を見ましても、車両の持つ輸送量を最大限に生かし切れていないものと受け止めております。

一方で、天候や時間帯、さらにはイベントなどの開催状況により、乗車可能人員に近いような非常に多くの方にご乗車いただくこともあります。本市コミュニティバスにつきましては、民間路線バスが運行しない、いわゆる利用者の確保が難しい地域を補完するものとしての役割を担っておりますことから、乗車定員を満たすような乗車率に至らなかったと認識をしております。

大野 誠一郎

関東運輸局の全国の標準の収支率、いわゆる収益率を見ますと、収益率 31%ということになっており、そしてまた、市の負担額の全国の割合は 60%になっております。

龍ヶ崎のこの収支率、市の負担額を実績と照らし合わせますと、約で言いますけれども、運行経費は 2 億円、それで運賃の収入が約 2,000 万と考えますと、2,000 万を 2 億で割りますと 10%になります。言うなれば、2 億の 30%は 6,000 万、そういうことになります。それから、市の負担額が、60%が全国平均だという関東運輸局の調査ですと、これに龍ヶ崎の実績を照らし合わせますと、2 億で市の負担額が 1 億 8,000 万ですから 90%、もし 60%であるならば、市の負担額が 1 億 2,000 万になるわけですね。それが平成 31 年度、令和元年度の再編時に参考にした数字だと思います。

当時、木村副市長がそういう担当であったということなわけなんですけれども、そういうつもりでやって、ところが、収支率 10%、市の負担額が 90%という、そういう結果になったわけです。ある意味では、ゆゆしき事態と、そういうことだろうと思います。

他の市町村としては、どういう収支率になっているのかをひとつ参考にお聞かせください。

落合勝弘 都市整備部長

他市町村と比較した本市コミュニティバスの収支率についてでございます。

茨城県が毎年取りまとめております県内市町村の公共交通システムデータを基に、近隣の市町村と令和 4 年度実績を比較いたしますと、まず本市のコミュニティバス運行経費が約 2 億 391 万円、運賃収入が約 1,982 万円、収支率が約 10%となっております。同様に近隣市町村の状況でございますが、まず、牛久市は約 20%、取手市は約 8%、稲敷市は約 10%となっております。また、より広い地域の自治体を見ますと、守谷市は約 14%、土浦市は約 7%、つくば市は約 35%、古河市は約 15%、下妻市は約 16%という状況となっております。

こうした状況につきましては、運行本数やルートのほか、自治体の面積や人口の張りつき具合といったようなまちの構造などの地域特性や割引制度も含めた料金体系にも差がありますことから、一概にこの収支比率だけを見て比較することは難しいものと考えておりますが、令和元年 9 月再編時に掲げた収支率の目標や近隣自治体の中でも高い収支率を残している市町村があることなどを踏まえ、本市コミュニティバスの収支の状況については、改善の余地があるものと考えております。

大野誠一郎

他の市町村でも、この関東運輸局の調査とは違って 10% 前後であると、そのような内容でございます。

確かに収支率を重視すれば、言うなれば割引制度をなくして、とにかく運賃収入を上げればいいんだというようなことになりかねないことも分かっております。しかしながら、100 円を 200 円に上げたということは、それらを期待して上げたわけなんですよ。

ですから、前回も指摘しましたとおり、別に上げる必要はなかったんじゃないかと、そんなふうに思うわけです。当然、2 億を 21 万の利用者数で割った場合には、九十何円です。したがって、それまでは障害者手帳等を持ち合わせた場合には 50 円ということで、非常に割引制度は少なかったんですが、でも、200 円にした場合に、平均すれば九十何円、つまり 100 円で乗っているという状況です。2 億を 21 万で割った場合のお話ですよ。そんなふうに言えるかと思います。

収支率はそういうことなわけなんですけど、市の負担額、これも考えなくちゃなりません。要は運賃収入をそのまま置いて負担額を少なくするのは、利用者数、それを伸ばすしかありません。その再編のときのニーズはどのように捉えて、これまでコミュニティバスの運行をやっていたのかをお伺いいたします。

落合勝弘都市整備部長

コミュニティバス運行計画再編に当たっての市民ニーズの捉え方についてでございます。

令和元年 9 月に実施しましたコミュニティバス運行計画の再編に当たりましては、住宅の張りつきや施設の集積、また、路線ごとの接続性の向上や乗務員の休憩時間の確保などの運行上の課題といった検討材料の積み上げを踏まえ、ルートやダイヤを設定したところでございます。

その中でも、市民ニーズとしまして、コミュニティバスの具体的な利用実績、また、市公式ホームページやお電話を通じていただいたご意見やご要望を踏まえましたほか、平成 28 年度に本市で実施いたしましたまちづくり市民アンケート、さらには、平成 29 年度から令和 4 年度までを計画期間とした龍ケ崎市地域公共交通網形成計画を策定する際に実施しました無作為抽出によるアンケート調査、及びコミュニティバス利用者を対象としたアンケート調査などから得られた結果も考慮しながら、ルートやダイヤなどの検討を進めた経緯がございます。

こうした様々な手段により、コミュニティバスを利用されている方に限らず、広く市民からの声を集め、ニーズの把握に努めたところでございますが、コミュニティバスが自分の住んでいる地域を走っていることの安心感を期待してのご要望や、利用頻度が少ない中でのご要望などもあってか、実際の利用にはそれほど結びつかず、要望と利用の隔たりが発生しているものと考えております。

大野誠一郎

部長のお話ですと、要望と実際の利用に隔たりがあるというような内容でございました。

私もある意味そう思います。しかしながら、やはりそればかりではないかとも思います。なぜそのように乖離をしたのか、隔たりがあるのかをやはり十分に考えていかなければならない問題だと思います。

そして、これまでの実績を踏まえ、再編に向けてどのような収支構造を想定するのか、答弁願います。

落合勝弘都市整備部長

これまでの実績を踏まえた地域公共交通再編後の収支構造についてでございます。

地域公共交通の再編につきましては、全員協議会の場合や議会答弁でご説明してまいりましたとおり、コミュニティバス運行計画の再編を中心としながら、A I オンデマンド交通実証実験の結果を踏まえた本格運行の検討を含めた地域公共交通全体の整理を進め、令和 7 年 4 月を目途に、新たな地域公共交通ネットワークの構築を図ってまいりたいと考えております。

そうした中、持続可能な公共交通として市民の皆様の移動手段を確保していくという観点からも、現行のコミュニティバスに係る運行経費の圧縮は大きな課題であるものと認識しており、令和 7 年 4 月のコミュニティバス再編に当たりましては、効率性や採算性の向上を重視して進めていく必要があるものと考えております。

また、今月末までを実証実験期間としております A I オンデマンド交通につきましては、先ほど申し上げましたような公共交通全体の効率性や採算性の向上を図る観点から、コミュニティバスとの代替性を検証するために実証実験を行ってきたところでもございます。

こうしたことを踏まえ、令和 7 年 4 月の地域公共交通再編におきましては、今後より明確になってまいります公共交通の運行経費や運行計画を踏まえ、運賃体系の見直しも視野に入れながら、現状の収支率から一定の改善を図れるよう、効率性の高い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

ただいまの落合部長の答弁ですと、効率性・採算性を高める、あるいは運行経費を抑えると、そういった内容でございました。

運行経費 2 億円の内訳というものを答弁願います。

落合勝弘都市整備部長

コミュニティバスの運行経費についてでございます。

令和 4 年度実績で申し上げますと、コミュニティバス全体の運行経費は、約 2 億 400 万円になっております。金額の具体的な内訳につきましては、運行事業者の不利益につながる可能性がありますことから、お答えは控えさせていただきますが、最も割合の多いものが人件費で 6 割程度、次いで車両の減価償却費が 1 割 5 分程度、そして、燃料油脂費が約 1 割程度となっております。その他の費用としましては、車両の修繕費や消耗品費などの一般管理費などが挙げられます。

大野誠一郎

運行経費の内訳というお尋ねでありましたけれども、私は、その割合、今ほど 15%、10%ということでもってお話がありましたけれども、そういう割合を聞くものではなく、運行経費、いわゆる 2 億の運行経費はどのようになっているのかをお尋ねしております。

当然、私は、議会が始まる前に情報公開をいたしました。その結果がこのように真っ黒でございます。要は、人件費が墨で塗られております。燃料油脂費が塗られております。車両修繕費、車両減価償却費、その他の経費等々が黒塗りでございます。

今、落合部長の答弁で言いますと、会社の利益が損なわれるから黒く塗られている。2 億円の運行

経費の中で市が 1 億 8,000 万円、市民が 1 億 8,000 万円支払っているわけです。会社の利益というものは、どういうものだろうか。情報公開の決定通知書、龍ヶ崎市長、萩原 勇ということでもって決定通知書がなされております。そしてまた、情報公開が、公開がすることができない理由として、各ルートの運行経費見積りに記載の金額及び計算の基礎については、入札における戦略といった法人等の秘密に該当する情報であることから、公開することにより法人等の不利益となることが明らかなため、非公開というふうに記されております。

入札における戦略、入札は終わったわけです。そしてまた、運行経費で 1 億 8,000 万円という市の負担額が払われております。そしてまた、令和 4 年度までは決算が行われております。そして、今、落合部長が答弁されておりますとおり、運行経費を見直したい、削減したい、抑えたいと、そういうことです。要は執行部側でそれをやるつもりでいるんですけれども、本来、このコミュニティバスの問題は、市長、そしてまた職員、そして議会議員、あるいは市民の皆さんと一緒に考えて考えるべきではないかと私は思います。それこそ市長が言う新しい龍ヶ崎の時代、それをみんなで一緒につくるんだと、そういうことも言っているわけでございます。

市長、この 2 億円の経費について、公開はできないものでしょうか。

落合勝弘都市整備部長

コミュニティバス運行経費の内訳の公開についてでございます。

運行経費の内訳につきましては、先日、大野議員から情報公開請求をいただいているところでございますが、運行事業者の不利益につながる可能性がありますことから、龍ヶ崎市情報公開条例第 9 条第 3 項に基づき、非公開とさせていただきますので、ご理解をいただきますようよろしくお願いいたします。

大野誠一郎

部長の答弁されたのは、今、私が読み上げた内容でございます。いわゆる情報公開条例の第 9 条の第 3 項につきまして、今、読んだような内容で情報公開することができない理由ということになっております。

しかしながら、私が話しましたことは、おかしいですよ。2 億の経費の内容がそういう割合でしか教えていただけない、情報公開も公開することができない。本来、こういう情報は、情報公開法に書いてあり、市民とともに情報を共有することができるという意味で情報公開法があるわけです。

入札の戦略の一つとして、極端に言うならば、運転士 1 人の人件費が片方は 1 万 5,000 円で書くか 2 万円で書くか、それが分かってしまう、そういう内容じゃないかと私は思います。車両整備費とか、あるいは車両の減価償却費等々は、私は違ってもそういう差がないだろうと思います。

さらにちょっとお聞きします。乗車の運賃、そういったものの確認、あるいは入場者数の確認というものは、どのようになさっているんでしょう。

落合勝弘都市整備部長

コミュニティバスの運賃の確認についてでございます。

本市コミュニティバス循環ルートを運行しております関東鉄道株式会社を例にお答えさせていただきます。

利用者から収受した運賃の回収、報告の方法について、関東鉄道株式会社に具体的な流れを確認しましたところ、まず、当日の運行終了後、乗務員が運賃箱から金庫を外し、営業所に持ち込んだ後、別の金庫内に保管いたします。その際、乗務員が金庫を開けることはできません。そして、翌日、2 名体制で金庫内の現金や回数券などを専用の機械を通じて集計・確認を行います。こうした実績を 1 か月分取りまとめた上で、市に月ごとの報告としていただいているところですが、1 日ごとの売上げは、集計された後に関東鉄道株式会社の本社ヘデータとして報告されているとのことでございます。

失礼いたしました、乗車数につきましては、運転手が手作業で確認をしているということでございます。

大野 誠一郎

情報公開で入手しました確認書を見ますと、第 2 条の 1 には、いわゆる年度の運行経費が書かれております。例えば今、手元にありますのは、令和 5 年度でございますけれども、7,858 万円とすると。そして、第 2 条の 2 には、運賃収入予定額は 1,569 万 6,065 円とすると。令和 5 年度の運行経費補償予定額、つまり市の負担額は、6,288 万 3,935 円と書かれております。

そして、事務局に聞いたところ、運行経費 7,858 万円は決まりです。つまり、その金額を経費として見ます。そして、運賃収入予定額は実績で、いわゆる 1,569 万 6,065 円と予定額が書いてありますけれども、実績の金額でございます。つまり、今、関鉄の職員の皆さんが集計した金額の実績ということになります。その運行経費を、市が出る運行経費 7,858 万から実績を引いたのが、運行経費の補償予定額が 6,288 万というふうに書いてありますけれども、運賃の収入額で決まらない、運行経費だけは決まっていると。

つまり、運行経費は大きい要素なんですよ。これが決まっている。それも 5 年間決まっているんですよ。言うなれば平成 31 年、令和元年に切り替わってから、令和 6 年度の 8 月の末までですか、この契約が切れますのは。その 5 年間も、もう運行計画は決まっています。そして、実績の運賃収入を引いて市の負担額、言うなれば 1 億 8,000 万円、令和 4 年度が 1 億 8,000 万ですから、大変な金額ですね、5 年分だと。その大事な要素を市民に、また議員に知らせないで、どういうことでその運行経費を抑えることができるんでしょうか。

そんなわけで、決定の通知をくれた市長にお伺いしたいということでは言っているわけなんです。市長、どうでしょう。

落合勝弘 都市整備部長

情報公開における具体的な事業者の不利益についてでございます。

繰り返しの答弁になりますが、運行経費に含まれる人件費や燃料油脂費、車両修繕費、その他一般管理費や適正利潤などにつきましては、事業者が独自に算出しているものであり、一般の目に触れることによって適正な競争を阻害するおそれがあるものと考えております。

大野 誠一郎

私も繰り返しになりますが、運行経費がもう決まっている、そして、それが言うなればコミュニティバスをやっているのは、3 社がやっているわけなんですけれども、関鉄ばかりじゃなくて。その 3 社の言うがままの運行経費で、その運賃収入を差し引く、その運賃も何ら確認するすべもなく、全て会社任せ、そして、

その差額を市が負担をする、5 万、10 万じゃないんですよ。1 億 8,000 万円の負担をする、だからこそ尋ねているわけなんですよ。

その答弁はできませんか。市長、できませんか。不服審査をしなければできないんですか。

では、できないようですから、次に移ります。

オンデマンドを 11 月から 2 月まで、4 か月にわたってオンデマンドの実証実験がなされております。それについて、実証研究ですから、まだ終わってはおりませんけれども、やはりこういったコミュニティバス、それから、A I オンデマンドの採用を考えるについては、大変重要だと思いますもので、これまでの実証の経緯をお尋ねしたいと思います。

落合勝弘都市整備部長

A I オンデマンド交通実証実験でございますが、昨年 11 月から実証実験を開始したわけでございますが、その 11 月から 2 月末までの実績を申し上げます。

2 月末までで登録者数が 1,194 人、利用者数は延べ 1,547 人となっております。登録者数につきましては、実証実験開始当初と比較しますと伸びは緩やかになっているものの、継続的に登録者数は増加しております。また、利用者数につきましても、1 日当たり利用者数の平均を月ごとに申し上げますと、11 月が 8.4 人、12 月が 12.2 人、1 月は 15.1 人、2 月は 17 人となっており、こちらも右肩上がりの状況が続いております。

こうした状況につきましては、運行エリア内全戸へのリーフレットの配布のほか、各種 SNS を活用した情報発信、コミュニティセンター利用者や地域コミュニティ協議会、長寿会や民生委員を対象とした説明会の開催など、これまで実施してまいりました様々な周知活動のほか、利用された方からの口コミなどが結果として現れているものと考えております。実証実験終了まで 1 か月を切ってまいりましたが、引き続き 1 人でも多くの方にご利用いただければと考えております。

大野誠一郎

「龍ヶ崎のーと」の登録者数が 1,194 で、乗った方が合計しますと 1,547 人、平均すると 13 人が平均的な利用者数でございます。

私は、少ないと考えています。非常に担当課長あるいは担当課職員の皆さん、大変頑張ってはいました。その説明会のみならず、いろいろな高齢者の団体等を回って、そして丁寧に説明をして登録をしてもらった、その結果だろうと思います。ですが、やはりその説明していただいた人が多分、多いんではないかと思いますが、その 1,194 人という登録者の数。それでまた、登録者数に応じた乗車も少ないだろうと私は思っています。

これで当該ルートの八原線、大宮線、長戸線、それからシャトルバスだと思いますが、大体 1 万 4,000 人ぐらいがコミュニティバスに乗っております。1 万 4,000 を 362 日で計算しますと、大体 38.7 人、1 日平均 38.7、それを 2 台で運ぶということは可能だろうと思うんですけども、先ほど指摘しましたとおり非常に少ない。コミュニティバスの利用者数が 1 万 4,000 というのは少ない。もしこれが利便性がよいということになれば、当然、1 万 4,000 が倍、3 倍、そうでなければならないわけです。

そういうことで、その 2 台のタクシーで間に合うんでしょうか。場合によっては A I バスとか、小さいバスとか、あるいはワゴン車とか、あるいは他の方法を考えていかなければならないんじゃないかと思いますが、い

かがでしょう。

落合勝弘都市整備部長

A I オンデマンド交通を本格運行させた際の利用者数と運行車両についてでございます。

今回、実証実験を実施している市東部地域におきましては、循環ルートの一部のほか、主に長戸・白羽線、大宮線、八原線が運行するエリアとなっており、各枝線の令和 4 年度利用者数を合計いたしますと、約 1 万 4,000 人の利用実績があったところでございます。

この人数を A I オンデマンド交通で賄えるのかという点についてでございますが、これまでの利用の中で 1 度の運行で複数の乗客が乗り合わせて運行したケースのうち、乗り合わせになった乗客が最も多かったのが 3 人、その輸送にかかった時間が 40 分となっております。そして、現在、1 日の運行は、午前 8 時 30 分から午後 5 時までの 8 時間 30 分、時間にしますと 510 分ですが、休憩時間や回送時間を考慮して、1 日 1 台当たりの運行時間を 440 分とし、2 台で 362 日間運行する場合、コミュニティバスと並行して走らせている A I オンデマンド交通実証実験を踏まえた上で試算をいたしますと、1 日当たり 66 人、年間で約 2 万 4,000 人の輸送が可能となります。実際には、より短い時間で運行が終了する場合もございますので、現在の運行内容でも 1 万 4,000 人の輸送は可能であると考えております。

一方で、本格運行の検討に当たりましては、現行 2 台で運行しております車両の台数や運行時間などについても改めて検討する必要があるものと考えております。

いずれにいたしましても、利用実績や利用者満足度のほか、地域公共交通全体における利便性の向上なども考慮しながら、将来に向けた持続可能な地域公共交通ネットワークの構築につながるよう、本格運行の是非について検討してまいりたいと考えております。

大野誠一郎

今の答弁ですと、2 万 4,000 人までは大丈夫ですよというお話でありました。

私も実際乗ってみますと、非常に快適であり、そして、何よりも待つ時間が少ない。私の、宮渚町なんですけれども、そこですと大体 6 分か 7 分で来ます。そして、コミュニティバスですと、例えば落合部長の梶内から、例がありますね、コミュニティバスの乗換えの例があって、落合部長の梶内から済生会に行きますと、1 時間 10 分だと思います。それだけかかるということが、仮に宮渚から行きますとも 10 分、宮渚の停留所から済生会までは 10 分で行けるということでもって、非常に時間が短くできるということなわけなんですけれども、やはり私 1 人しか乗っていなかったんですが、そういうものですから、車も停車場に行くのも近いし、そしてまた真っすぐも行けるけれども、3 人ですか、タクシーは 3 人しか乗れませんけれども、大宮とか長戸の方、それから八原の方から一緒に言われた場合には、2 台あってもなかなか難しいというふうに思うし、言うなれば先ほどの 2 万 4,000 人可能であるというの、かなり混乱がするのではないかと思います。そういった意味で、十二分に考えていただいて再編をしていただきたいと思います。

牛久沼の利活用についてに移ります。

道の駅についての点につきましては、冒頭、市長の挨拶もありましたもので、もし時間があればやりたいと思いますけれども、少し割愛をさせていただきます。

牛久沼トレイルについてを質問いたします。

牛久沼トレイル、1 月の牛久沼活用推進協議会では、牛久沼周辺コースみたいな形で、周辺ルート

だったかな、そういう形でもって認定されました。この牛久沼トレイルと牛久沼周遊ルートというのは、同じものなんでしょうか。市長に答弁願いたいと思います。

萩原勇市長

牛久沼トレイルについてでございます。

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、交流人口の増加などを図るため、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てい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ふうに考えております。

牛久沼活用推進協議会において承認された牛久沼周遊ルートについては、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にもなっており、私がこれまで申し上げてきた牛久沼トレイルと差異はないと考えております。

今後、牛久沼活用推進協議会において魅力ある周遊ルートとなるよう、いろいろな要素を盛り込みながらつくり上げていくかと思いますが、そういったことで私は考える牛久沼トレイルの一つの形であるとも考えております。

まずは、利用者が思い思いに利用し、牛久沼の魅力を知っていただく、そのようなきっかけをつくることから始めさせていただき、利用を促していくことで人が集まり、にぎわいが生まれる、そして、牛久沼が新たな名所となり地域が活性化することを期待をしております。

大野誠一郎

市長の答弁ですと、牛久沼の魅力をというようなお話もあったんですが、我々地元の龍ヶ崎の人は、それなりに牛久沼を絶えず見ているわけですから、こういうものであるというふうに牛久沼周遊ルートも思いますけれども、いわゆる交流人口も目指すというようなお話もありますから、ましてや萩原市長は、推進協議会の中では、手賀沼は何百万人の交流人口が来ていると、それも目指すんだというようなお話ししております。

そうであるならば、現在の周遊ルートを私、3 日前に車で通ってきましたけれども、特に牛久市側は、牛久沼の水辺はほとんど見えません。見えるのは、荒れた枯れ草、それから、林のようにも見えますけれども雑木だよ。雑木林とも言うんでしょうか、そういう中で、そしてまた砂利道もあります。それから、特に龍ヶ崎側の国道沿い、そしてまた牛久市側、ほとんど舗装してあるところは、安全・安心の確保というわけにはいかないだろうと思います。むしろウォーキングしたり、サイクリングをしていたら本当に危ないと。事故が起きなければいいかなと思うほどのものでした。

ですから、市長の考えている牛久沼トレイルは、そうだったのかなと、こういうものだったのかなというふうに思ったものです。行かなくても想像はつきましたけれども、実際行ってみないと分からないと思って行きました。この件につきましては、トレイルにつきましてはこれで結構です。

続いて、廃墟について。

この今議会では、第 17 号として権利の放棄についてという議案がございます。その中で、放棄する権利については、賃料相当額の金額が 503 万 1,968 円ということになっております。そして、その理由としては、最後の 2 行目として、当該建物の第三者への譲渡を促すことによる方法のほうが得られる経済

的メリットなどが極めて大きいと考え、当該損害賠償請求額を放棄しようとするものであるということでございます。

当該建物の第三者への譲渡を促す、それが 2 月 28 日から開会された議会に上程されたわけなんですけれども、建物登記の登記簿を見ますと、令和 6 年 1 月 12 日に譲渡されております。いわゆる売買により譲渡されております。いわゆる水神屋の持ち主から、株式会社諸岡さんのところに譲渡されているんです。令和 6 年 1 月 12 日売買ということで書いてあります。

そうしますと、今回議案に上程された、第三者への譲渡を促すことによる方法のほうが経済的にメリットがあるという内容については、どうなのでしょう。市長、答弁願います。

大貫勝彦総務部長

申し訳ございません、担当でございますので、市長に代わりまして……

〔発言する者あり〕

所管事項の担当でございますので……

続けさせていただきます。この権利の放棄についてでございます。

こちらにつきましては、平成 29 年 10 月に当該の建物が建っている土地につきまして、牛久沼でございますけれども、所有権が龍ヶ崎市 10 分の 8、河内町 10 分の 2 として不動産登記されたところでございます。

そして、当該建物の土地の賃貸借契約は、従前、牛久沼土地改良区が締結しておりましたが、これが平成 30 年 3 月 31 日までに解約することが合意されました。これをもちまして、その後、平成 30 年 4 月以降は、この土地の賃貸借について建物の所有者と龍ヶ崎市及び河内町が契約を締結することになったところでございますけれども、この廃墟状態の建物の所有者とは賃貸借契約を締結できず、いわゆる不法占有状態というようなことが継続していたところでございます。

その後、市としても交渉を継続しておりましたが、進展が見られないため、平成 30 年 10 月に建物収去・土地明渡し請求事件として弁護士と委任契約を結んで、解決に努めていたところでございます。

そのような中で、株式会社諸岡さんのほうから最初はその土地を譲渡願えないかということがございましたが、市といたしましても、様々な構想・計画がある土地でございますので、売ることはできないというお答えをしましたところ、調整の結果、借りるということでもいいというようなことで、その中において、地元貢献の観点から建物を取り壊してもいいよというような提案をしていただきました。しかしながら、その建物を壊していただくにしても、所有権がございますので、旧所有者のほうから……

〔発言する者あり〕

前提のほうから答えさせていただいております。それを諸岡さんが取得しないと、諸岡さんで壊せないというようなことでございます。

そして、そういったありがたい申出を検討した結果、市が旧所有者を訴えて、強制執行という道も検討いたしました。時間的に相当の時間がかかり、費用の回収リスクも負わなければならないというようなことであります。また、旧所有者から諸岡さんに譲渡する際に、市の今までの賃料相当に係る権利を放棄していただかないと売ることはできないというような条件も付されたところでございます。そのことで、総合的に勘案した結果、この条件を市がのんで諸岡さんへの譲渡を促すことのほうが、メリットが非常に大きいというように判断いたしまして、今般の議案の上程になったというところでございます。

油原信義議長

22 番大野誠一郎議員。質疑にならないように上手にやってください。

大野誠一郎

失礼にならないようには、議長、5 分ぐらい延長してください。

私は、登記簿謄本に基づいてお話をしているわけです。1 月 12 日に売買で譲渡されていると。ですから、譲渡を促すことによる方法のほうが経済的メリットが極めて大きいと市長が上程をしているから、これはどういうことなんでしょうかと聞いています。

それにあわせて、得られる経済的メリットというのは、どういうものでしょうか。これもお尋ねいたします。

油原信義議長

暫時休憩します。

午前 11 時 16 分休憩

午前 11 時 18 分再開。

大野誠一郎

私は、正直言って質疑ではないと思って考えています。

では、質問を変えます。

市長は、水神屋の建物を解体する、それを言うなれば裁判で進めて、代執行を経て、そして、代執行を行って、それが回収できない、したがって、リスクがあるというような形で全協で説明していましたよね。

私は、牛久沼の景観、あるいは牛久沼の一部を分筆して賃貸借することのほうが、私は損失が大きい。言うなれば自然、そういうものを変えるわけですから。言うなれば駐車場とか、そういう展示場を造るわけですから。今まで何百年もかかった牛久沼のものを 1 町 3 反、切り取るわけですから。

ですから、私は、そのほうが損失であると、そんなふう思うわけですが、萩原市長、どう思いますか。やはり建物を壊す、そういったメリットがあると。それを仮に市が負担した場合に、それがいいから経済的メリットがいいと、そういうようなお話だと思うんですが、いかがでしょう。

萩原勇市長

まず、景観につきましては、廃墟状態の建物が取り壊されることによりまして、現状より悪くなることはないと考えております。いろんな市民の皆様からも龍ヶ崎の入り口にああいったものを早く何とかしていただきたい、そういう思いを私ども市のほうとしては受けておりますので、そういったことで考えております。

また、適正な管理ということで株式会社諸岡さんをお願いをしたということは、議員もおっしゃるとおり、やはり市税を使わないで諸岡さんのほうがその取壊しを行っていただく、こういったことにつきましてやはりメリットはあると思っておりまして、そういう判断を私はさせていただきました。

大野誠一郎

大体その 1 町 3 反の国道に面している長さ、萩原市長、ご存じでしょうか。それを聞いたところでどうでもないんですが、私から言いますけれども約 270 メーター国道に面しております。そしてまた奥行きが 50 メ

ーター、広いところでは、狭いところはもう少し奥行きが狭いでしょうけれども、その長さのものをつまり国道で走っている方々が見るのは車と機械ですよ。牛久沼の自然は見られないですよ。そういうことで私はそういう経済的メリット、まず決まったわけじゃありませんから、市で負担するというのは、何でそう決めつけるんですか。本来、水神屋さんという、今度は替わりましたけれども、1 月 12 日に替わりましたけれども、本来その持ち主が壊すべきものが本来であって、市でやらなくちゃならないというその決め事は私はないだろうと思います。

続いて、水質改善についてお尋ねいたします。

私、また萩原市長に聞かなくちゃならないんですが、やはり水質改善についても協議会の会長やっておりますし、協議会がもう 20 年先続いているわけなんです。それはそれで歴代の市長もやっているものなわけなんですけれども、どうも二十数年やっていても水質が改善されない。ましてや悪くなる一方。数字でいえば C O D が 8.2 とか 6 とかそういう数字であって、時には 10 にもなり、その C O D の水質基準が 5 であるべきところが 8 や 10 になっておる。それも努力をしている、いろいろな対策をしている、そういう中で水質改善がなされていない。そのことについてどのように対策をしたらいいのか、市長にお伺いいたします。

萩原勇市長

牛久沼の水の改善についてでございます。

牛久沼は豊かな自然環境に白鳥、カモ、また野鳥、そしてフナやワカサギなどの魚が生息しており、また釣りやウインドサーフィンなどレクリエーション、さらにはバードウォッチングや水辺の動植物の観察の場として多くの皆様方に親しまれ、憩いの場所となっております。また、農業用水として利用されているなど、大変重要な地域資源であります。

この貴重な財産である牛久沼の豊かな自然と生態系を保持、保全をしていくためにも、牛久沼の魅力を広く発信していくためにも、水質を改善し、きれいな牛久沼の自然環境を維持していくことは大変重要であると考えております。

今後も茨城県と連携を図り、継続的に牛久沼の水質浄化に取り組み、水質の改善につなげていきたいと考えております。また、牛久沼流域の 4 市、関係する 4 土地改良区及び牛久沼漁業協同組合で組織する牛久沼流域水質浄化対策協議会の会長も務めさせていただいておりますことから、構成団体の皆様の意見なども伺いながら、牛久沼の水質改善に関する新たな取組についても検討していくべきと考えております。

私も県議会時代に霞ヶ浦、牛久沼も涸沼もそうなんですが、やはり水の水質改善についていろんな経緯もございます。そんな中で、先ほども申し上げましたとおり新たな取組、要は学識経験者とかいろんな知見の方、そういったところを今までどおりじゃなくしていろんなところを調べさせていただきながら、どういう方法がいいのか考えていくべきだと思っております。

大野誠一郎

市長、県会議員もやっていたから大変期待をしているんです。それで、水質改善、水質浄化を努めるという話は何回も聞いているんです、萩原市長ばかりではなくて。その努めていてもだんだん水質が悪化すると。幾ら交流人口あるいは地元の皆さんが行っても、私は失望するだろうと思います。だからというのも何ですが、周遊ルートを形ばかりでつくるのではなくて、やはり水質改善に努めていただきたいと思います。

す。認定した側から後から言っても仕方がないんですが、そういう形で水質改善をぜひともお願いしたい。

水生植物、ハスが全滅、ガマが半減になっていると、そういうことについては前回、前々回の議会においても指摘しました。総合的な対策、あるいは個別に水生植物の調査研究をすることはいかがでしょうか。市長、よろしくお願いします。

落合勝弘都市整備部長

牛久沼の水生植物でありますハスやガマなどにつきましては、牛久沼に限らず日本各地の湖沼及び池において減少していることが確認をされております。また、牛久沼漁業協同組合によりますと、牛久沼でも以前よりは減少してきているというようなお話を聞いてございます。牛久沼に生息するハスやガマなどの水生植物の減少の原因調査につきましては、これまで市で実施はしておりませんが、今後、水質浄化に向けた効果などを勘案しながら調査研究をしてまいりたいと思います。

大野誠一郎

調査研究をしていきたいと言いつつも何もやっていないですよ。今年の予算も全然予算もつけていないし、令和 5 年度の本年度につきましても全然ないと。調査研究をしてまいりたい、言葉だけです。ですから、市長に答弁を求めているんですよ。部長、課長、調査研究をしてまいりたいということ答えてもやらないんですよ。そんなわけで水質浄化の対策協議会の会長、まずは自分の身内からやらないとほかの市もやらないし、その協議会についても全然やっていないですよ。ひとつ市長の答弁を願います。

萩原勇市長

先ほども申し上げましたが、学識経験者等含めてやはりどういう方法が一番いいのか、そういったことをしっかり研究させていただいてやらせていただきたいと思います。霞ヶ浦についてももう 1 兆円も入れているらしいんですが、やはりなかなかきれいにならない。

私も前の時代に質問、議員の時代に質問させていただいたときは、霞ヶ浦をきれいにするんだったらまず牛久沼をきれいにさせていただいて、例えば 5 ミリグラムパーリッターを C O D の濃度を目指すんだったら、まずここで実施をすれば、それが霞ヶ浦にひいてはよくなるんじゃないか、こんなような質問もさせていただいたこともありましたが、ついこの間も約 50 人の方、この牛久沼流域水質浄化の皆さん含めて 50 人の方と牛久沼のごみ拾いをさせていただきました。約 3 トン以上のごみが出て回収をさせていただきましたが、そういったごみ拾いとかがきれいにすることも含めて今動き出しているところでございます。あとは、学識経験者とかいろんな研究員だとかそういった人たちがどういう出会いがあるのかということもありますが、そういったことも含めて考えていきたいというふうに思っております。

油原信義議長

以上で大野誠一郎議員の質問を終わります。

----- 以上 -----