

令和3年 網走市議会
総務経済委員会 会議録
令和3年1月26日（火曜日）

○日時 令和2年1月26日 午前10時45分開会
○場所 議場
○議件

1. 所管事務調査について
(網走市地域公共交通計画について)
(網走刑務所用地の使用許可の公募について)
(新庁舎建設に係る進捗状況について)

○出席委員（8名）

委員長	立崎 聡一
副委員長	松浦 敏司
委員	石垣 直樹
	小田部 照
	川原田 英世
	栗田 政男
	澤谷 淳子
	山田 庫司郎

○欠席委員（0名）

○議長 井戸 達也

○委員外議員（0名）

○傍聴議員（5名）

金 兵 智 則
近 藤 憲 治
永 本 浩 子
古 田 純 也
村 椿 敏 章

○説明者

副市長	川田 昌弘
庁舎整備推進室長	後藤 利博
庁舎整備推進室次長	岩永 雅浩
庁舎整備推進室次長	吉田 憲弘
観光商工部長	田口 徹
観光商工部次長	秋葉 孝博
庁舎整備推進室参事	北村 幸彦
観光商工部参事	前田 関羽

庁舎整備推進室参事	小原 功
庁舎整備推進室参事	立花 学
庁舎整備推進室参事	日野 智康

○事務局職員

事務局 長	武田 浩一
次 長	伊倉 直樹
総務議事係長	神谷 浩一
総務議事係	早渕 由樹

午前10時45分開会

○立崎聡一委員長 ただいまから、総務経済委員会を開会いたします。

本日の委員会では、所管事務調査についてであります。

それではまず初めに、網走市地域公共交通計画について、理事者より説明を求めます。

○秋葉孝博観光商工部次長 資料1-1号、網走市地域公共交通計画（案）につきまして、説明をさせていただきます。

1ページを御覧ください。

1-1、計画策定の目的ですが、地域公共交通は、人口減少や、マイカー普及による利用者の減少、運転手の高齢化、新型コロナウイルス感染症拡大の影響など、極めて厳しい状況にあります。

地域公共交通を維持存続していくためには、交通事業者、行政、市民、団体、企業など、地域全体が課題を認識し、一体となった取組が必要です。

また、国が関連する法律を改正し、地方公共団体では、地域公共交通計画の策定が努力義務となったところです。

こうした背景のもと、持続可能で地域に最適な交通ネットワークの構築を目的に、本計画を策定しようとするものでございます。

1-2、計画の区域は市内全域です。

1-3、計画期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間です。

2ページを御覧ください。

2-4、公共交通の課題整理ですが、公共交通の利用状況、市民アンケート、市民との意見交換、公共交通事業者のヒアリングなどから、課題を五つに

整備をしています。

一つ目は、利用の減少です。

鉄道はこの40年間で、輸送密度が約5分の1に減少、バスはこの30年間で、輸送人員が約5分の1に減少、タクシーでも輸送人員が減少傾向にあり、今後さらに減少が続くと予測されます。

アンケート結果では、主な交通手段は「自分が運転」が7割、「家族等が運転」が2割、合わせて約9割、バス、タクシーを「めったに利用しない」と答えた方は約8割、一方で、自動車の運転が困難になった場合に「バスを利用する」が5割、「タクシーを利用する」が2割、合わせて約7割の方が公共交通を利用したいとしています。

また、運転免許返納者が増加傾向にあります。

免許のない方は、免許保有者に比べ外出率が低い傾向にあるため、運転免許返納後も変わらずに外出が可能な公共交通の維持、構築が求められています。

二つ目は、効率的、効果的な公共交通です。

利用減少の中、現在の公共交通網を維持することは困難と言えます。

バスの利用調査では、市内路線は、朝夕は一定の利用があるものの、昼間の利用は少ない状況にあるほか、郊外線は利用の少ない状況が続いています。

市民アンケートでは、バスの運行間隔や頻度、運賃、バス停の待合環境について満足度は低い状況となっており、利用の少ない路線の廃止は、「困る」が5割、「仕方がない」が4割、バスの小型化は「仕方がない」が9割を超え、予約制の導入は「良い」が4割、「困る」と「わからない」が、それぞれ約3割となっております。

キャッシュレス決済など若い世代では、利用したいとする声が多く聞かれますが、年齢が高くなるにつれて、「利用しない」、「わからない」とする方が増加傾向です。

I C Tを活用した公共交通の最適化や、新たなサービスの提供などにより、利便性の向上を図るとともに、スマートフォンを持たない高齢者への対応が求められています。

1枚めくっていただき、3ページ、三つ目は観光利用です。

外国人の宿泊客数は、平成31年度は新型コロナウイルスの影響により減少に転じましたが、平成30年度は過去最高を記録しています。

また、網走市を訪れる方の交通手段は、飛行機が

22.9%、レンタカーが16.8%、貸切りバスが15.8%、鉄道が14.7%、都市間路線バスが7.2%となっています。

地域利用の減少が見込まれる中、観光利用の増加を図ることが重要であり、現状は大変厳しい状況にありますが、インバウンド対応を念頭に、多様な交通手段を維持、確保しつつ、道内空港の一括民間委託も契機に、利便性の高いストレスのない効率的な公共交通の構築が求められています。

四つ目は人材の確保です。

交通事業者では慢性的な人手不足となっており、運転手の平均年齢はバスでは50歳、タクシーでは62歳と高齢化が進んでおり、計画的な人材確保が急務となっております。

五つ目は新型コロナウイルス感染症の拡大です。

新型コロナウイルス感染症の拡大は大きな影響をもたらしており、引き続き、感染拡大防止と利用促進の両面から取組が必要となっております。

次に、4ページ、3-1 基本理念と基本方針です。

こうした課題を踏まえまして、基本理念を『みんなで創る地域公共交通の未来』としております。

誰も経験したことのない大変厳しい時代を迎えている中、「今は必要ないが、なくなると困る」では、公共交通は維持できません。

交通事業者、行政、企業、団体、市民など、地域全体が課題を認識し、それぞれが今できる行動に取り組みながら、ともに地域公共交通について考え、支え、未来を創出していくことが必要との考えによります。

この基本理念をもとに、五つの基本方針を記載のとおり定めております。

1枚めくっていただき、5ページを御覧ください。

初めに、基本方針1、地域にとって最適な公共交通の推進では、公共交通の利用減少や、市街地、郊外地など、地域特性を踏まえた効率的、効果的な交通事業、既存資源の有効活用、新型コロナウイルス感染症防止対策などを推進しながら、誰もが安全安心に移動ができるよう、地域公共交通の維持、最適化を図ります。

次に、基本方針2、便利で快適な公共交通の推進では、実証実験やI C Tの活用を通じて、公共交通の効率化を図るほか、広域交通と市内交通、交通事業者と市内事業者など、多様な連携の構築により、

誰にとっても便利で快適な、地域公共交通を推進します。

次に、基本方針3、観光利用の推進では、交通と観光の連携を図りながら、インバウンド対応、観光客の受入れ、移動そのものが、体験観光となる取組などを推進し、公共交通が持つ、安全・安心などの優位性のPRに努め、観光客の地域公共交通の利用を推進します。

次に、基本方針4、公共交通の担い手の確保では、運転手などの自社養成、女性の活躍、職場環境の向上、インターンシップの積極的な受入れなどを推進します。

次に、基本方針5、地域が支える公共交通の推進では、移動がもたらす医療、教育、商業、観光、交通安全、地域コミュニティー、環境など、多面的な効果も含め、地域公共交通への理解と関心を深める取組を進め、利用を推進します。

次に、6ページ、3-2では、五つの基本方針に基づく事業の概要、スケジュール、事業主体を示しております。

また、国、道補助金、ふるさと納税制度などの活用により、必要な資金確保に努めます。

初めに、基本方針1、①ではJR北海道のアクションプランに基づき、鉄道の維持・存続に向けて取り組みます。

なお、アクションプランの期間が、令和5年度までとなっており、総括的な検証が予定されているため、令和6年以降は点線としています。

②では、バスとタクシーの運行について、効率的・効果的を念頭に検討を進め、必要に応じて随時見直しを図ります。

③交通空白地の解消と手法の検討では、コミュニティバス、乗り合いタクシーの課題整備のほか、他の交通手段も検討しながら、最適化を推進します。

また、乗り合いタクシーの拡充や、自家用有償旅客運送など新しい交通手段の可能性を検討します。

④では、利用者目線に立った環境改善を推進します。

1枚めくっていただき、7ページ、⑤郊外線の維持では、必要な見直しを進めながら、高校への通学などに支障を来さないよう、維持に努めます。

⑥患者送迎バスでは、利用者の減少を踏まえ、デマンド化なども含めた効率的な運行を検討します。

⑦スクールバスでは、現状、一定の利用があることから、利用推移を見ながら利活用の検討を進めま

す。

⑧運転免許の自主返納後も活発に活動可能な公共交通の構築では、どこバス実証実験の中で進めてまいります。

⑨では、新北海道スタイルの推進とともに、安全対策に努め、公共交通の安全・安心を推進します。

次に8ページ、基本方針2、①「どこバス」実証実験では、公共交通の効率化と便利で快適な交通体系の構築を推進します。

なお、令和4年に導入を検討する予定のため、令和5年以降は点線としております。

次に、どこバスに対する、病院、店舗での予約サポートや、店舗のクーポン提供について、制度を検討し実施します。

次に、スマートフォンを持たない高齢者への対応を図ります。

次に、駅、バスターミナル、観光拠点の連携を図り、シームレス交通と観光利用の検討を推進します。

②、③では、キャッシュレス決済や、バスロケーションシステムの導入拡大とPRに努めます。

④では、公共交通のユニバーサルデザインを推進します。

1枚めくっていただき、9ページ、基本方針3、①観光客の誘客と公共交通利用の促進では、女満別空港の利用促進を図ります。

次に、東北海道3空港をゲートウェイに各エリアを鉄道、バスで移動する観光をPRし、利用促進を図ります。

次に、JR北海道アクションプランに基づき、観光利用を推進します。

次に、観光PRでの公共交通の情報提供の充実を図ります。

②では、案内の多言語化など、インバウンド対策を推進します。

③では、体験型観光と公共交通の連携を推進します。

④では、どこバスの観光利用を検討します。

次に、10ページ、⑤では、施設巡りバスなど、着地型観光交通の利用を促進します。

⑥では、空港、駅、バスターミナル、観光拠点などの連携を図りながら、Ma a Sの研究を含め、シームレス交通を推進します。

⑦移動そのものが体験観光となる取組の推進では、流水物語号のほか、観光列車の歓迎、企画につ

いて検討し実施します。

1枚めくっていただき、11ページ、基本方針4、

①では、運転手の自社養成を推進します。

②では、女性運転手の雇用を促進します。

③では、ソフト・ハード面から、働きやすい職場環境を推進します。

④では、積極的にインターンシップなど受入れを行い、公共交通への理解促進を図ります。

⑤では採用説明会の参加や開催により、人材の確保を図ります。

次に、12ページ基本方針5、①では、環境や健康の観点から、マイカーから公共交通の利用が選択されるよう、理解促進を図ります。

②では、マイレール・マイバス運動の推進や、学校授業での鉄道利用に対する運賃助成などにより、公共交通を考える機会を創出します。

③では、汽車遠足時の鉄道利用への運賃助成や、全道大会に出場するスポーツ少年団へのバス助成などにより、子供たちが公共交通に親しむ機会を創出します。

④では、「どこバス」実証実験におけるサポート企業・団体制度を検討します。

⑤では、イベントでの公共交通のPRや、市民団体による流氷物語号の運行、観光列車の歓迎などにより、にぎわいを創出します。

1枚めくっていただき、13ページ、3-3では、基本方針ごとに、現在の取組状況を記載しております。

基本方針1-1では、JR北海道の維持・存続問題の取組状況を、1-2では、コミュニティバス西山通り線、乗り合いタクシーニツ岩線についての状況を、14ページ、1-3では、交通事業者における新型コロナウイルス感染防止対策の状況です。

1枚めくっていただき、15ページ、基本方針2、2-1では、本年度の「どこバス」実証実験の概要について、記載しております。

乗車人数は8月から11月の4カ月間で959人、1日平均は7.86人、また、利用者アンケートでは、「路線バス」より「どこバス」が便利と答えた方が85.2%、改善点としては、運行エリアの拡大を44.1%の方が、次に、運行時間の拡大を29%の方が挙げられています。

次に16ページ、2-2では、バスロケーションシステムについて、2-3では、キャッシュレス決済の状況について記載しております。

1枚めくっていただき、17ページ、基本方針3、3-1では、体験型観光と公共交通の連携として、オホーツク・シー・トウー・サミットについて、3-2では、着地型観光交通として、「冬の網走まるわかりバス」などについて、18ページ、3-3移動そのものが体験観光では、流氷物語号について記載をしております。

次に、その下、基本方針4では、合同採用説明会などについて記載をしております。

1枚めくっていただき、19ページ、基本方針5では、広報活動や子供たちが公共交通に親しむ機会の創出、イベントでのPR、ザ・ロイヤル・エクスプレスの北海道クルーズが開催されました、「海岸で手を振ろうイベント」について記載をしております。

次に、20ページ、4、計画の目標と進行管理、4-1計画の目標ですが、基本理念を実現するため、五つの基本方針に沿った目標をそれぞれ設定し、各事業の取組を進め、その進捗状況や達成度を図っていきます。

1枚めくっていただき、21ページは、本計画と持続可能な開発目標（SDGs）の関連を記載しております。

次に22ページ、基本方針1の目標です。

計画期間が令和3年度から令和7年度までの5年間ですので、目標は令和7年度となります。

初めに、路線バスの利用者数ですが、平成31年の利用者数、75万6,945人を維持することを目標としています。

次に、路線バスの満足度ですが、平成31年の市民アンケートでの「満足」と、「やや満足」を合算した割合19.6%を基準に、目標値を10%改善の30%とします。

アンケート調査は、中間の令和5年にも実施を予定しています。

次に、網走駅の乗車人員ですが、目標は平成31年の利用者数、1日当たり315人を維持することとしております。

次に公共交通への公的資金投入額の総額ですが、平成31年度の投入額、国、道、市、町を含めた総額7,280万1,000円を維持することを目標としています。

次に、公的資金が投入されている公共交通の収支額ですが、平成31年度の収支額、マイナス1,656万2,000円を維持することを目標としています。

1枚めくっていただき、23ページ、地域内リーダー系統の利用者数、これは西山通り線のコミュニティバスの利用者数です。

新型コロナウイルスの影響により、既に利用の減少が見られますが、平成31年、利用者数9,096人を維持することを目標としています。

次に、24ページ、基本方針2の目標です。

初めに、「どこバス」の導入検討です。

本年度を含め実証実験を3年間実施し、3年目となる令和4年に本格的な導入を検討することとしています。

次に、「どこバス」実証実験の利用者総数ですが、初年度の959人に対し、約4倍の4,000人を目標としています。

次に、どこバス実証実験のサポート事業者数ですが、10社を目標としています。

次に、キャッシュレス決済の利用件数ですが、平成31年度の実績2,929件は、半年間の利用になっていますので、これを通年ベースとし、約2倍の5,857件を目標としています。

1枚めくっていただき、25ページ、基本方針3の目標です。

初めに、市内宿泊者数ですが、市の観光振興計画の目標が、令和5年に46万人となっていることから、令和7年の目標値をこれに合わせております。

次に、着地型観光交通の利用者数ですが、平成31年の観光客向け企画バス及び観光貸切ハイヤーの利用者の合計5万7,362人を維持することを目標としています。

次に、26ページ、基本方針4の目標です。

バス・タクシー運転手の自社養成者数は、31年度の6人を維持することを目標としています。

次に、インターンシップなどの受入者数ですが、近年実績はありませんが、5人を目標としております。

1枚めくっていただき、27ページ、基本方針5の目標です。

初めに、授業、汽車遠足など公共交通を利用した人数は、平成31年度の利用者数812人を維持することを目標としています。

次に、公共交通に関するイベントでの参加人数は、平成31年度の参加人数600人を維持することを目標としています。

次に28ページ、計画の進行管理では、網走市地域公共交通活性化協議会におきまして、PDCAサイ

クルにより毎年事業の進捗状況、目標の達成状況などを確認、授業効果や手段の妥当性について評価検証し、必要に応じて本計画の見直しを行います。

なお、評価検証に当たりましては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を考慮することとしております。

1枚めくっていただきまして、29ページから31ページは計画策定の経過を記載しております。

30ページの下段を御覧ください。

今後のスケジュールですが、1月下旬、協議会におきまして計画案を決定し、2月にパブリックコメントを実施、3月下旬には協議会におきまして、パブリックコメントへの対応を協議し、地域公共交通計画を決定してまいります。

32ページは協議会の委員名簿、33ページ以降は用語説明を記載しております。

次に、別冊の資料1－2、本計画の策定に当たった資料をまとめたものです。

説明は項目のみとさせていただきますので、御了承願います。

1ページから10ページまで、本計画の上位計画と関連計画について整理をしたもので、それぞれの計画における公共交通に関する施策をまとめたものです。

次に、11ページから22ページまでは、地域特性をまとめたものです。

17ページを御覧ください。

自動車の保有台数の推移をまとめたものです。

その右、18ページが自動車運転免許の自主返納件数の推移をまとめたもので、70歳代、80歳代での増加が見られています。

次に、19ページが宿泊客数と外国人宿泊客数をまとめたもので、20ページが観光客の移動手段をまとめたものです。

次に、23ページから39ページまでは、公共交通の概要です。

23ページを御覧ください。

石北本線、釧網本線の輸送密度の推移になります。

28ページを御覧ください。

上段が路線バスの利用者数の推移です。

次に、29ページを御覧ください。

路線バスの時間帯別利用者数です。

朝、それから夕方にピークがあることがわかります。

34ページを御覧ください。

スクールバスの利用者推移です。

近年では、平成31年度は、利用が最も多い状況となっております。

1枚めくっていただき、35ページ、それから36ページが患者送迎車の利用者推移、1枚めくっていただき、37ページが福祉バスの利用者推移、38ページがタクシーの利用者推移と月別の状況です。

1枚めくっていただき、39ページ、バス・タクシーの運転手の年齢層、それから性別をまとめたものです。

40ページから49ページが、北海道が実施したパーソントリップ調査をまとめたものです。

42ページの下段を御覧ください。

運転免許がない方は外出率が低く、免許のある方は外出率が高い状況がわかります。

45ページを御覧ください。

棒グラフが移動の状況を示し、折れ線グラフはバスの便数を示しています。

中央の赤く囲った箇所ですが、12時から16時の間、移動が少ない状況に対して、バスの便数が多く、乖離が見られています。

そのほか50ページから77ページは、昨年実施しました市民アンケートの結果をまとめたものです。

78ページから85ページ、本年実施しました、大学生、高校生アンケートの結果をまとめたものです。

以降86ページから95ページは、郊外線の乗降調査及びアンケート結果をまとめたものです。

96ページから103ページは、患者送迎車の乗降調査及びアンケート結果をまとめたものです。

説明は以上です。

○立崎聡一委員長 ただいまの説明で質疑等ございますでしょうか。

○川原田英世委員 説明を頂きまして、内容は理解をいたしました。

この計画策定に向けて、これまで取り組んでこられていたのもありますし、3月下旬には案が抜けるということで説明を受けたところです。

高齢化社会であるがゆえに、大変重要な課題だというふうに思っていますが、何点か気になるところがあるので伺いたいと思いますが、まず初めに、そもその課題の部分で1点伺いたいのですが、効率的な上とかで、免許の返納についての部分がありまして、やっぱり進んできているのだというのは認識としてあります。

そこで、どのように考えているのかという部分が課題として出てきていますけれども、僕は免許の返納っていうのは、できる人がするわけであって、免許を返納したくても公共交通がなくてできないという人が相当多いというほうが、現実的な課題だと思っていて、そこが何か抜けているような気がするのですけれども、その点についてどのようにお考えなのか伺いたいと思います。

○秋葉孝博観光商工部次長 今、委員おっしゃっておりですね、したくてもできないというお話は、今回どこバスの実証実験の意見交換の中でも、そうした意見ですとか、アンケートの中の自由欄によく記載のある意見です。

まず初めにですね、公共交通自体が現状としては大変厳しい、維持・存続の状況にある中ですね、どうやってこの公共交通を維持していくかというのが課題で、計画に沿ってこれから進んでいくわけですが、今おっしゃっている面については、まず公共交通を維持すると。

ただ、現状の維持ではやはりなかなか、バス停への距離ですとか、移動がなかなかできないというお話がありますので、本年度からどこバスということで、停留所をもっと家の近くにおけないかということも加味しながらやっているのですけれども、まずこういったものを実証実験しながらですね、方向的にはこの市外地を、そのエリアをですね、どこバスによって公共交通網を維持できればですね、やっぱり運転が高齢で怖いので、できれば手放したいと。

そうしたことにつながるようなことを考えています。

公共交通と言っても、商工労働課だけが行うわけではありませぬので、まず私どものほうとしては、そうした何とか高齢者向けにもですね、公共交通をいい方向で維持をしていきたいと、形を変えながらですね、そうした方向で進めながらですね、そうした要望には応えていきたいという、そういうふうに考えております。

○川原田英世委員 わかりました。

やっぱり免許を返納したくても返せないというのは、やっぱり郊外の方で、公共交通には状況がちょっとよくなくてという方が多いのだというふうに思います。

アンケートにも出たということですが、やっぱり返すに返せないですね。

それで無理してでも運転しているという方が、非

常に危ないなというふうに思うこともよくありますし、特にやっぱり郊外に行けば多いのだというふうに思います。

やっぱりそこで重要なのが、どこバスという一つの取組、実証実験しているのは、これはすごく、そういう方にとっては有効だと思いますので、本格実施がまだこれから先で、もう少し検討を重ねているということですが、意見にもあったように、できるだけ早い段階で広範囲に実施していくような取組を急いでいくべきなのではないのかなというふうに思いますので、そこは意見ですが、そういった課題を、ぜひ受けていただきたいなというふうに思います。

それと、次にもう1点伺いたいのですが、22ページにそれぞれの目標があるのですが、その中でちょっと何点か伺いたいと思っています。

まず、基本方針1の22ページの1のですね、一番初めの路線バスの利用者数、平成31年の数字を5年後、令和7年も維持するのだということなのですが、これが維持されて、この事業は黒字になるという見込みになるのでしょうか。

○秋葉孝博観光商工部次長 委員の質問に対しては、それは維持、赤字という状況です。

黒字にするというのは、地方の公共交通でいくと、まず不可能と言いますか、かなり困難なことだというふうに認識をしております。

今回、目標設定にあたりましては、やはり現状としてですね、コロナの影響で相当利用者数が落ちてしまっていて、本来ですと上向きにして収支の改善というのは、当然そういうことを目指していくのですけれども、これは交通事業者の皆さんとも意見交換をして、設定をした数字になっていまして、現状としては、やはり今の数字が悪過ぎるものですから、何とか、当然早く回復できればですね、そこからプラスの目標数値というのを設定していく、これは毎年皆さんと意見交換をしていきますので、基本的には、今5年先は現状維持ですけれども、1日も早く、1年も早くですね、コロナの状況を脱してですね、まずはそこにたどり着いて、協議会の皆さんと目標がもし戻るようなことがあればですね、さらに上向きの目標を、それは協議会の中で毎年検証していきたいと考えております。

○川原田英世委員 経過を見ながら協議会の中で、毎年議論をしていくのだということに理解しました。

路線バスの運営、事業者も、ほかの事業で黒字の部分何とか捻出しながら、この路線バスの維持に努めていただいているということもありますけれども、やっぱりコロナで、そのほかの事業もかなり厳しいということになれば、やっぱり相当今、悩んで苦しい思いをされているのだらうなというふうに思います。

そういった中で、この下に公共交通への公的資金投入額の総額ということも、これも横並びで郊外路線の投入額が記載されているのですけれども、地域で悩んでいるところがたくさんあると思うのですが、路線バスの維持についても、公的資金の投入というものが、将来的にはあるのではないかなと僕は思っていたのですが、この計画ではそういうことは考えていないということで認識していいのでしょうか。

○秋葉孝博観光商工部次長 将来的なことに対してはですね、今こういう予定というのは申し上げられないということは、ちょっと御理解をいただきたいのですが、この目標につきましては、この計画に対して国のほうでガイドラインが設定されていて、その中で必須的にこうしたものを記載しなさいという、ガイドラインによる指示があります。

ただ、現状として、公的資金では当然、コロナの関係でバスへの支援、これまで補正をいただいてやっていますし、ここで収まるというような状況には、今現状はないというふうに認識をしています。

ただ、目標値ですので、これは交通事業者さんともですね、支援をしないのだということではなくてですね、ガイドラインに沿ってそういう項目を上げなさいということで、逆にこの公的資金が増えていくという目標値や行政が作る計画としてはですね、なかなかそういったことにもならないものですから、そうした事情も事業者の方には説明をさせていただいて、現状として、維持として載せさせていただいているという状況でございます。

○川原田英世委員 わかりました。

なかなか厳しい状況だなということに理解しました。

それともう一つ厳しいなという状況でこの数字を見ているのが、網走駅の乗車人数です。

バス転換の基準の大きく下回っている状況で、目標としてもそれを大きく下回るという目標が設定されているというのはちょっと計画としても、バス転換せざるを得ないというような、計画の内容になっ

てしまうような数字の見立てになってしまうのですけれども、その点どのように考えているのか伺います。

○秋葉孝博観光商工部次長 今、委員がおっしゃっているのは、資料の23ページのほうに、経過も含めてバス転換のラインとですね、需要がどんどん減っているという状況をお示しさせていただいております。

基本的にJ R北海道問題につきましては、北海道、それから沿線自治体の中で、J R北海道アクションプラン実行委員会というのを組織をしまして、その中で国に対するPRも当然あるのですが、全体としてJ R北海道の利用者人員をですね、現状を維持するという目標を掲げて行っております。

今、委員がおっしゃるとおり、もう既にバス転換の議論が始まっていなければならないというのは、数字的にはそういう状況なのですが、そこは北海道の地域特性がありますので、これについてはそもそもですね、鉄道自体が国鉄時代からもうそれを下回っているということですから、そうした中でも北海道には、主要な鉄道はやっぱり必要だということで、今全道的な取組を踏まえて、沿線自治体での取組をしておりますので、その目標につきましては、全道的に鉄道を維持していこうという目標と同じ数字をおいておりますので、そうした意味で御理解をいただければと思います。

○川原田英世委員 わかりました。

これも大変厳しいですけれども、やっぱりこれは僕は計画としては増やしていくのだというような取組があって初めてだと。人口減少等があるので、下向きに自然としてはなっていくのだけれども、維持したいというのもわかりますけれども、それにもプラスしてですね、増やしていくのだというような計画がそもそもなくては、上向いていくものも上向いていかないのですので、そこはぜひ、これから具体的なものをしっかりと詰めてつくっていただきたいというふうに思います。

それと最後に、毎年会議を今回行うというふうになっていますけれども、いつ頃行う、何月頃行っていくのだというのはあるのでしょうか。

○秋葉孝博観光商工部次長 本協議会ではですね、今年は計画策定があったので、相当回数を開いているのですが、例年でいきますと、6月、それから1月の末程度、年2回開催をしています。

決算の数値とか利用者数が出るのが、どの時期か

というのとですね、本計画については、ガイドラインが全部でききっていないというのですか、昨年の11月末によく法律が施行されましたので、まだはっきりしないところも多々ありますので、そういうことも踏まえながら、適宜開催をしたいと思います。

今、その検証をどちらの式でやるかまでは、今のところまだこれから検討していきたいと考えています。

○川原田英世委員 わかりました。

○立崎聡一委員長 他に。

○松浦敏司委員 よく調査をして、大変な資料を頂きました。

ちょっと気になったのがですね、1－2の資料で、時間帯別の状況ということで、次長から、お昼の時間帯が、バスの便数と稼働状況に乖離が見られると。

やはり、それはもうそのとおり、私もバスを見ていてそう思います。

一方では、朝の通学時間というのは、これはもうこのコロナの時期に過密な状況で、バスいっぱい生徒たちが乗ってくると、そういう状況も見て、私なんかはコロナの感染を心配するほどびっしり乗っているというような状況で、この辺、今後工夫もしなければならないのだろうと思うのですが、一方でどこバスが実施されて、利用している人は非常に喜んでいます。

このどこバスは、通常の昼間のバスの便と、稼働の状況に乖離があるというのですけれども、どこバスについての利用状況というのは、この時間帯はどんな状況か、もしわかれば伺いたいのですが。

○秋葉孝博観光商工部次長 この差をですね、この乖離を何とか埋めようということで、どこバスの実証実験をやっていますが、現在は10時から4時までの時間ということで、そもそもその利用の少ない時間帯を効率良くできないかという課題に取り組むためにやっております。

今の、今年の事業で、そこまでのちょっと分析ができるか手元にはありませんが、時間帯別でこの時間というよりはですね、基本的にはやっぱり利用の少ない時間帯、午前中より午後にかけて利用が少ないという経過は出ていますが、ただいま詳しくその辺、時間帯別の分析というのは、今現状は持ち合わせていない状況です。

○松浦敏司委員 それはわかりました。

それで、これからもどこバスについては、実証実験をしていくのだと思うのですけれども、私なんかは利用者に聞くと、今動いているのは、高台地域だけなものですから、利用をするという点では、買い物に行くとか、そういった特定の病院に行くとかっていうのはあるのですけれども、やはり町なかや川向の厚生病院や、そういったところも含めて、利用したいというような声も結構出ているというようなことで、今後どういう計画を持っているか、現時点ではわからないのですが、そんなことも今後含めて、どこバスを運営していくといえますか、実証実験していくというふうに捉えていいのか伺います。

○秋葉孝博観光商工部次長 先ほど利用者の声も御説明させていただきましたが、そういったことも踏まえまして、ただいま検討中です。

これ以上は、実施については、現在、コメントできませんので、御了承願いたいと思います。

○松浦敏司委員 公共交通ですから、やっぱり市民の足を確保するという点で非常に重要だし、かといって、経営的には非常にペイしない、だから国や、あるいは地方自治体が支援するということを求められているというふうに思いますから、その辺ぜひしっかりと認識しながら今後進めていっていただきたいということで、私からは以上です。

○立崎聡一委員長 他に。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

それでは、この件につきましてはよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○立崎聡一委員長 次に、網走刑務所用地の使用許可の公募についての説明を求めます。

○前田関羽観光商工部参事 資料2号を御覧願います。

網走刑務所用地の使用許可の公募について御説明申し上げます。

1、経緯及び今後の予定ですが、網走刑務所は、市内に広大な農地や森林を有しているところ、近年受刑者の減少により、十分に活用されていない状況にありました。

市では、これらの資源を有効に活用するため、国や関係機関と協議を進めてまいりました。

主な動きは記載のとおりでございます。

昨年11月から12月、網走刑務所において用地等の

使用許可の公募が行われましたところ、網走市リエントリー委員会から企画提案書を提出し、現在、国による書面審査が行われております。

本年3月1日に、事業者として決定されましたら、来年度4月から事業を開始することとなります。

2、リエントリー委員会の構成につきましては、記載のとおりでございます。

このうち、現時点の事業企画においては、令和3年度当初から具体的に事業展開を予定しているのは、日本体育大学附属高等支援学校と、金印アグリ株式会社の2社となっております。

次のページを御覧ください。

3、企画提案書の概要ですが、1、（1）目的は、再犯防止と地域活性化を通じた誰一人取り残さない社会づくりでございます。

（2）農作業の取組は、金印アグリ株式会社による、約10ヘクタールの畑での西洋わさび栽培と、日本体育大学附属高等支援学校による、約1ヘクタールの畑でのブドウ栽培となっております。

（3）再犯防止に関する取組では、金印アグリ株式会社、及び日本体育大学附属高等支援学校から、網走刑務所の受刑者等に対し、農作業の委託、出前授業、収穫物の提供を行うこととしております。

4、費用、役割分担ですが、まず、（1）基本的な考え方として、各事業について、委員会構成員が各事業を行うにつき必要な経費、費用については、その各構成員が負担することとしております。

ただし、共通の経費が発生する場合は、委員会において協議し、分担を決定することとしております。

（2）市の支援としましては、リエントリー委員会の事務局として、主に運営に携わるほか、補助金等の支援について、今後、事業の内容、公益性に照らして検討していきたいと考えております。

（3）法務省との協力連携としましては、農作業実習等において、受刑者等に社会貢献作業または職業訓練、刑務作業の機械等を提供することで、再犯防止の推進を図ることとしております。

説明は以上です。

○立崎聡一委員長 ただいまの説明で、質疑等ございますでしょうか。

○松浦敏司委員 そもそもこの事業の始まりというのは、法務省が主催して、刑務所の用地を有効に利用したいというようなことで始まったのかなとい

うふうに思うのですが、そんな認識でよかったでしょうか。

○前田関羽観光商工部参事 資料に記載させていただきました、1、経緯及び今後の予定では、平成30年10月の法務省主催の協議会において協議開始となっているところでございますけれども、これが何とというか、本当にそこから急に始まったというわけではなく、それ以前から、地域の方から、市から、あるいは国のほうから、網走刑務所の用地、資源等を活用して、有効な取組ができないのかという内々の相談は受けていたところでございます。

それを具体的に、本格的に法律に照らして、それぞれの事情に照らして、具体化できるためにどんな方法があるか、クリアしなければならない課題は何かということを、技術協議といいますか、課題点の整理として本格的に始まったのが、この平成30年の10月からということになっております。

ですので、例えば刑務所側から、この用地を活用していただけないかという、そういう申し出があつて始まったというよりは、地域から、国のほうからそれぞれの何といいますか、実現したい課題がありまして、その協議を進める中で進んできたという経緯がございます。

○松浦敏司委員 経緯についてはよくわかりました。

それで、次にですね、今のところ、二つの団体といいますか、日体大がブドウ栽培で1ヘクタールということで、金印アグリ株式会社については、これは西洋わさびをたくさん作るということですから、これはそれで、目的はわかるのですが、日体大附属高等支援学校のブドウ栽培というのは、どんな目的で1ヘクタールをつくるということなのでしょう。

○前田関羽観光商工部参事 個別の具体的な事業の中の、日本体育大学附属高等支援学校のブドウ栽培につきましては、これは見方によって異なるところでございますけれども、主体となるその支援学校の方の思惑としては、これは学校の生徒さんに対する授業の一環として、ブドウの栽培に取り組むということがメインとなっております。

ただ、この単純にその土地を活用して、生徒さんをお連れして、ブドウを作り、そこでの体験をさせるということだけではなく、今回上げさせていただいたように、刑務所の中に入っている人たちとの協業、それから、その他委員会に入っている方たち、あるいは入っていない方たちも含めてですが、市に

いらっしゃる、その他のプレーヤーの方たちとの協働を通じて、対生徒さんに関しては、地域とのつながりや、その活動を通じて、収穫体験を積む、それから、いろんな方たちと一緒に力を合わせて何か物事を成し遂げるという教育的な価値を重視しているところというふうに伺っております。

○松浦敏司委員 生徒たちと、外に出て作業のできる受刑者と協力して、一つの仕事をやる、そういう中で社会勉強になるとかという、それはある意味理解できるわけです。

そういう意味では、教育の一環として、日体大としてはやるということは理解できました。

それでもう一つちょっと気になるのは、最後のほうの4のところで、費用の役割分担というようなことがありまして、委員会構成員が各事業を行うにつき、必要な費用については各構成員が負担する、これを基本とするということではありますが、市の支援ということで、事務局として協議会の運営、国への申請等取りまとめを行うと、ここまではわかるのですが、補助金等の支援については、事業の公益性に照らして検討すると。

つまり、何らかの形で市が補助金を出すというようなことを考えているというふうに私は捉えたのですが、そのように考えてよろしいですか。

○前田関羽観光商工部参事 委員御指摘のとおり、市の支援については、まずはその事務局としての支援が、主になるところでございます。

それから補助金等の支援につきましては、これは、来年度の予算との編成との絡みもございますので、現時点で、これこれ、こういうことを考えていることをお話してできるところではないのですが、複数の事業者が集まって、再犯防止、それから地域活性化、単に各事業者が個別に成し遂げたい目標だけではなくて、全体として、公益につながるような事業に取り組むという性質に照らして、しかるべき支援をしていくことが必要ではないかと原課としては考えているところでございます。

○松浦敏司委員 いずれにしても、何らかの形で補助金等を出すという点では、やはり市民の理解が得られるような内容といいますか、そういったことが求められているのだというふうに私は思いますので、より具体的な中身がわかってくるだろうというふうにと思いますが、とりあえず、私のほうからは終わりますが、今そのほかに三つ、オホーツク網走農業協同組合とWIND-SMILE、森林組合とい

うのが三つ、まだ、現時点では開始時期が未定となっていますが、これ見通し等はまだ立っていないのでしょうか。

○前田関羽観光商工部参事 こちらは国のほうが提示した公募の内容との関係もあるのですが、今次、昨年の11月から12月にかけて行われた国の公募の中では、主に刑務所の用地、農業にこれから活用できることが見込まれる、土地の使用許可の公募という形でしたので、今回の事業内容についても、ブドウ、わさびといったような、農業としての利用が主な事業内容になっているところでございます。

網走刑務所との連携の可能性につきましては、この公募の内容だけに限ったものではなく、今後も刑務所のほう、法務省のほうと協議を進めながら、展開できることがあるのではないかとということで、継続的にやっていきたいと考えております。

リエントリー委員会は、この公募に加えて今後、展開されるであろう連携の可能性、新たな公募が国により行われるということもあるのかもしれませんが、そうしたところで機動的に動けるようにということで、今回このメンバーが構成員といっているのは、全員が全員、具体的に今回の公募の内容で事業の内容を入れ込んでいるわけではないというのは、そういった事情がございます。

○松浦敏司委員 いずれにしてもこの場所というのは、聞くところによると相当長い間放置といいますか、されていたところで、相当、例えば金印のわさびを植える上でも、2年は最低でもかかるだろうと。

しかし、そういう意味では、3年目以降でなければ、具体的にものにならないというようなこともあります。

いずれにしても、2年ないし3年ぐらいは準備に相当かかるというようなことになるだろうと思います。

ここで、5年が一つのスパンになっているのですが、5年過ぎても当然、引き続き事業をやるというふうでなければ、事業やる場所としては、収益が上がらないというふうなこともあるので、その辺も含めて可能だというふうに考えてよろしいですね。

○前田関羽観光商工部参事 今回の事業の企画、提案、案件の組成に関しましては、持続可能性というのは、当初からかなり力を入れて、事業者の皆様と協議を進めさせていただいたところございま

す。

収益がいかほど得られるのかというのも、その中で一つ大きな役割を占める案件ですので、特に、金印アグリ様とは協議を進めさせていただいていたところではございます。

委員おっしゃるとおり、すぐに来年度からでも農地として活用できるような状況にはないということで、資料内にも書かせていただきましたが、わさびであったりブドウであったりの定植時期は、令和5年、あるいは令和4年というふうになっておりまして、来年度、場合によっては、次の年度も含めて準備期間というのはある程度とることにはなっております。

収益につきましては、これは主に民間事業者さんのお知恵をいただきながら、どのくらいであれば、ある程度投資した分を回収できていくのかということは、相談しながらやっていただき、最終的には民間の事業者さんのほうの判断で、これであれば、当市に値する事業であろうということで、相談が整った上で、事業を企画提案として全体をまとめているところではございます。

それから、事業期間につきましては、一応形式上は、網走刑務所側のほうで提示している公募の期間が5年というふうになっているのですが、しかるべき手続をとることで、プラス5年、事業継続していくことは可能というふうになってございます。

その10年の事業を続けていく中で、またいろいろと状況は変わってくるところはあるかと思っておりますので、そこは継続的に柔軟な判断が必要になっていくところはあるかと考えておりますけれども、事業者の皆様と相談させていただきながらやっていきたいと思っております。

○松浦敏司委員 とりあえずわかりました。

○立崎聡一委員長 他に。

○川原田英世委員 私のほうからも、ちょっと何点か伺いたいのですが、かねてから法務省、この網走刑務所の土地の有効活用というのは、僕も何度か質問させていただいてきましたので、方向性としては、有効的に使えるものということに有効的に使うということではないかなと思っておりますが、しかしながら、先ほど松浦議員のところでもあったように、企業が参入して、何か活用することとは、すなわちそれは、商売として成り立つかどうかとか、いろんな側面があるわけで、そんな

ると、このリエントリー委員会の中にも、ある程度のルールや公平性もあるのだろうというふうに思いますし、そこは先ほど若干説明をいただきました。

その中でちょっといろいろ議論があったのですが、けれども、改めて確認したいことも含めて聞いていきたいと思っておりますけれども、このリエントリー委員会の構成に入っているこの団体は、公募で決めたのですか。

○前田関羽観光商工部参事 リエントリー委員会の構成につきましては、まずその網走刑務所側から、今次、公募が公告されて、世の中に対して、この用地の使用許可について関心のある方を募集するというのが昨年11月2日に公募が開始されたところでございます。

この公募の開始を受けまして、網走市としては、基本的には、刑務所側が行っている公募に対して、1事業者が手を挙げたら、その1事業者だけが選択され、後の方たちが出てきてもなかなか入れないということになってしまうことが懸念されていたところでした。

実際それ以前の協議で、網走市内にも、今回委員会を構成していただいている企業、団体ですけれども、複数関心のある事業者、かつそのバッティングがしないような、共存可能な事業のアイデアを持っている事業者さんたちがいらっしゃるということは、それ以前の事業の情報収集の中でも、判明していたところですので、これを取りまとめるために、この網走刑務所の公募の期間中に、網走市としても、市のホームページなどを活用させていただきまして、公募といいますか、広く関心のある事業者を募るということをやって、そこで何というか、参加の申請のあった事業者がそのままリエントリー委員会の構成員というふうになっているところでございます。

また、補足をしますと、事前の市内に関心のある事業者がいるかどうかというのがあるために、令和2年、昨年の1月から3月の間で、網走市において、これは公募という言葉はふさわしくないかもしれませんが、地域活性化、網走刑務所の用地等資源を活用して、何かできるのではないかというアイデアをお持ちの方を広く募集したところでございます。

ここで、参加の関心の表明というか、アイデアの提出のあった事業者様にも今次公募にかけての委員会構成の申請の際には、お声をかけさせていただい

たところでございます。

○川原田英世委員 ホームページに掲載して声掛けのあった部分と、以前にこの土地の活用について、プロジェクトをお持ちの方に声をかけたということで、そういったお持ちの方は大体、5件ですけれども、全て入っているということになるのでしょうか。

○前田関羽観光商工部参事 今回の公募に向けての市のホームページでの公募に際して申請のあった方は、全て漏れなく入ってはおります。

ただ、昨年の1月から3月にかけて、情報提供依頼を実施した際には、実は今回の委員会の構成委員のほかにも、複数事業者はあったのですが、その時期から、コロナウイルス感染症の拡大の影響などもありまして、関心は当時示したり、アイデアを提出したりした事業者様も、ちょっとこのタイミングでは見送らせていただきたいというような声があり、若干その際の応募のあった数からすると、委員会の構成員の数としては減少しているところがあります。

○川原田英世委員 わかりました。

今後、状況を見て、そういう方がここに参入する、市のリエントリー委員会に参画していくということは可能なのでしょうか。

○前田関羽観光商工部参事 手続としては、1回公募の期間は締め切ってはいるのですが、今後、市内、市外において、この事業の取組に対して共感をしていただき、協力を申し出ただけのような事業者の皆様、企業団体の方がいらっしゃれば、その際に、委員会として、相談に応じさせていただきたいと考えております。

○川原田英世委員 わかりました。

いずれにしても有効的に活用ができればというふうに思うのですが、何せ刑務所というお土地柄もありますので、いろいろと課題はあるのだろうなというふうに思います。

その中でもやっぱり一つと思うのは、取組のところで、農作業の委託ってあるのですが、受刑者に農作業を委託すると、実際に育てていますから、もちろん管理体制の元であるのかもしれませんが、私の思っている課題は別で、委託費とかそういうものは支払うという形になるのでしょうか。

○前田関羽観光商工部参事 こちらにつきましては、実際に作業の委託をする際に、刑務所側との協議ということにはなります。

刑務所側にいろいろと作業をお願いする際にも、パターンといいますか、枠が幾つかございまして、例えば、社会貢献作業として、スポットで1日、2日、こういった作業を行ってくださいというふうをお願いする際には、基本的にはその作業の用具など、実費に係るものの負担のみで、委託費などは発生しないという方式が一つございます。

これに対して、もう少しまとまった規模の1週間とか2週間、1カ月など、ある程度まとまった規模で作業をお願いする際には、刑務作業として、委託費も発生するような形で、刑務所側に依頼するということが出てくることになります。

これは、各自農作業をやっていく際に、必要性が発生したときに、個別に対応するということにはなっていくかと思えますけれども、そのあたりは、事業者の個別の作業委託を希望する事業者の方と、刑務所のほうの担当部署と協議の上で決定していくことになります。

○川原田英世委員 わかりました。

そこは刑務所側があればなのですが、私も何度か仕事を委託したり、刑務所と契約して仕事したことあるのですが、基準が非常に曖昧で、どこからどここの線引きでと計画を立てづらいのですよね、事業者側としては。

そこは相談してしっかりとした明確な基準を設けるようにしていかないと、参入する事業者は大変困るというふうに思いますので、気をつけていただきたいなというふうに思います。

とりあえず以上です。

○立崎聡一委員長 他に。

○石垣直樹委員 予算も通った事業で、そもそもこの所管事務調査になぜ上がったのかわからないですけれども、このような資料が出てきたので、若干お聞きさせていただきます。

目的にある「誰一人取り残さない社会づくり」、これは網走市の上位計画のどの部分から流れを受けての目的になるのですか。

○前田関羽観光商工部参事 出典といいますか、一番はですね、国連のほうで採択された、SDGs 2030アジェンダの中にある、「誰一人取り残さない」という文言から来ているところがございます。

当然、網走市の上位計画、総合計画をはじめ、各種計画の中にも、先ほどの公共交通計画もそうですが、SDGsの考え方を取り入れながらやっているところでございます。

今回のプロジェクトに関して、特に特記事項として申し伝えますと、誰一人取り残さないというふうな包摂性のあるプロジェクトを考えたときに、やはり最も取り残されやすい方たちとして、罪を犯した方、加害者とされるような方たちということがございますので、そういった方たちであっても、取り残さずに、協働して事業を展開していくということの思いを込めて、今回目的の中では誰一人取り残さない社会ということを改めて掲げさせていただいているところでございます。

○石垣直樹委員 誰一人取り残さない社会づくりというのは、本当にすばらしいと思うのですが、受刑者の再犯防止が目的に書かれておりますが、これは、網走市の管轄外ではないのかなというふうに思うのですが、これはどのような考え方から、ここに記載されているものなのでしょう。

教えてください。

○前田関羽観光商工部参事 再犯の防止であるとか、犯罪者の改善更生ということにつきましては、従来国の所管事項といいますか、法務省、矯正や更生保護の仕事として、例えば刑務所、あるいは保護観察所、あるいは司法裁判所の役割として認識されてきたというところが、大きくはあるところと認識しておりますけれども、平成28年度に再犯防止推進法などの法律も施行され、国の役目である、再犯防止あるいは罪を犯した方たちの包摂ということにつきましても、いろんな市や、地域や、企業団体、いろんな人たちを含めて、パートナーシップを築いた上で当たっていくことが大切であるというふうに、そういった考え方も発揮されていたところです。

ただ一方で、再犯防止を市としてやっていただきたい、企業としてやっていただきたいということも、なかなか理解をいただくのは難しいことかなとは考えておりますけれども、今回、再犯防止だけが目的というわけではなく、そういった考え方も踏まえて、いろんな人たちを取り残さずに、一緒に実りをつくる、事業をすることで、そうした価値ある取組に、邁進している地域としての、企業としての価値を高めるということを、何といいますか、統合した目的をつくっているところがありますので、これは単純にこの再犯防止は国がやって、地域活性化はここがやってということで、切り分けられるものではないのかなというふうには考えております。

なので、複数の目的を同時に達成するために複数

の事業者や、市や国が力を合わせて、向かっていこうというのが、本計画の趣旨になっております。

○石垣直樹委員 ちょっと、何とも言えませんが、それでは市民にとって、公益にとって、どのようにつながっているのかなと考えたときに、地域の活性化につながりますよというような答弁と目的の規定がありますが、わさびをつくることと、ブドウをつくること、民間の企業が。

これがどのように、地域活性化につながっていくのか、将来像といいますか、目指しているところをお聞きかせください。

○前田関羽観光商工部参事 農作業の取組に特化してお答えさせていただきますと、例えば、西洋わさびにつきましては、わさびの加工工場が市内にありまして、原料の調達が必要になってくるのですが、これを近年、必要な原料を、なるべく近くから調達したいということではあるのですが、網走市内のわさびの畑の量というのも年々減少しておりまして、なかなか原料の確保が難しくなっているところがあると伺っております。

そこで、ある種のモデルではないのですが、今まで使われていなかった刑務所の用地などを活用して、西洋わさびを栽培していくということで、地域の農家さんにとっても、もう一つこれまで、使われていなかったわけではないですが、新たに参入の見込みのある作物として、わさびが栽培できるということを示すということが一つあります。

ブドウにつきましても、似たようなところはございまして、現在網走市内で広くブドウが栽培されているわけではないのですが、新たな土地で、新たなプレーヤーを参入して、ブドウの栽培を示すことで、地域内農業の新たな品目の可能性を示すということで、農作業振興については、価値があるものと考えております。

○石垣直樹委員 農作業の振興を刑務所の土地を利用して図る、範を示すことで、地域活性化につなげたい、そこに再犯防止も含めた刑務所との協議を、それが、最終的には誰一人残さない社会づくりにつながっていくというような事業ということで捉えてもよろしいですか。

○前田関羽観光商工部参事 委員御指摘のとおり、こちらのほうでも幾つか再犯防止、地域活性化、農業振興など、様々なテーマを羅列させていただきましたけれども、これらを同時的、複層的に達成することを、今回の趣旨として考えております。

○立崎聡一委員長 他に。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

なきようですので、この件につきましては、よろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

それでは、ここで昼食のため休憩したいと思います。

再開は、午後１時。

午後０時03分休憩

午後１時00分再開

○立崎聡一委員長 再開いたします。

次に、新庁舎建設に係る進捗状況について、理事者より説明を求めます。

○日野智康庁舎整備推進室参事 それでは、新庁舎建設に係る進捗状況について、御説明させていただきますと思います。

最初に、新庁舎建設基本・実施設計業務委託の関係でございますが、資料３－１号を御覧いただきたいと思います。

基本・実施設計の受託事業者を決定するため、網走市新庁舎建設基本・実施設計プロポーザル審査委員会を設置いたしまして、副市長を筆頭に、外部委員１名を含む７名の委員で審査を行っております。

書類審査となる一次審査につきましては、提出期限である１０月２２日までに、３社から参加表明がございまして、３社全てを二次審査の対象といたしました。

二次審査につきましては、１１月２７日にプレゼンテーション及びヒアリングを実施し、業務履行方針ですとか、五つのテーマへの考え方の技術提案内容、また参考見積りをもとに審査を行っております。

この結果でございますけれども、最優秀提案者を、株式会社ＮＴＴファシリティーズ北海道支店、優秀提案者を、久米・道設監設計共同企業体としたところでございます。

審査講評でございますが、最優秀提案者となりました、ＮＴＴファシリティーズ北海道支店は、本プロジェクトへの取組体制のほか、グループ会社との連携により、幅広い視点での提案が可能となるほか、市内にサテライトオフィスを設置し、事務担当者を置くなど、実施方針や取組体制について高い評価となりました。

また、特定テーマに対する技術提案につきましても、基本構想を十分に理解した上で、当市の将来やＩＣＴの推進を見据えた、具体的な提案となっております。

り、確実な設計業務が期待できることから、最優秀提案者として選定いたしました。

優秀提案者を含めたその他の提案者からも、網走市の地域特性を踏まえた独創的で優れた御提案をいただきましたが、総体的に最優秀提案者が高く評価される結果でございました。

次に、資料３－２号を御覧いただきたいと思います。

さきに御説明いたしました審査結果を踏まえまして、最優秀提案者と令和２年12月17日付けで契約を締結いたしました。

委託事業者は、株式会社NTTファシリティーズ北海道支店。

委託期間は、令和２年12月17日から令和４年３月31日までとしております。

また、契約金額につきましては、税込みで１億4,410万円の契約金額としたところでございます。

次に、基本・実施設計業務に取りかかるため、事前に行っている各種調査の状況でございますが、資料３－３号を御覧いただきたいと思います。

最初に地質調査の結果でございます。

建設予定敷地内５カ所で、50メートルの深さまでボーリング作業を実施いたしました。

この結果、地盤の強度などを表す、N値の状況や、孔内推移などの状況確認をしましたが、庁舎建設に当たり、地盤改良を必要としない地質であるという結果でございました。

あわせて、液状化危険度の判定につきましては、液状化の危険性は低い、液状化の危険性はかなり低いという結果でございますので、今後設計事業者と基礎の形状などについて検討を進めてまいります。

次に、資料３－４号を御覧いただきたいと思います。

交通量調査でございますが、現在の市役所、また、新庁舎建設地近隣の交差点など、全７カ所で調査を実施いたしました。

信号の変化状況の把握ですとか、方向別の車両通過状況の把握、また、赤信号時の車の滞留長などの現況を把握いたしました。

この結果につきましては、設計事業者に情報を提供し、今後、駐車場の出入口や、庁舎玄関の設置場所などの検討に活用していくとともに、道路管理者、警察との協議を進めてまいります。

測量調査につきましても、実地測量を終えて、高低差など、成果データをもとに、今後基本・実施設

計に活用してまいります。

新庁舎建設に係る進捗状況につきましては、以上のとおりでございます。

○立崎聡一委員長 ただいまの説明で、質疑等ございますでしょうか。

ありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

なきようですので、この件につきましてはよろしいでしょうか。

よろしいですね。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

これもちまして、総務経済委員会を終了いたします。

御苦労さまでした。

午後１時06分閉会