

平成 29 年 網走市議会
総務経済委員会会議録
平成 29 年 8 月 28 日 (月曜日)

○日時 平成29年 8 月 28 日 午前10時00分開会

午前10時00分開会

○場所 委員会室

○議件

1. JR北海道問題に対する対応経過について
2. 地方版図柄入りナンバープレートについて
3. その他
 - (1) 秋季視察の実施について
 - (2) 財務4表について

○金兵智則委員長 おはようございます。

ただいまから総務経済委員会を開会いたします。

本日は、議件2件とその他2件がございます。

それでは1点目、JR北海道問題に対する対応経過についての説明を求めます。

○秋葉孝博企画調整課長 JR北海道問題に関しましては、広域的な課題であることから、オホーツク圏活性化期成会におきまして取り組んでいるところでございます。

線区の状況が異なることから、網走市長を部会長とする釧網本線部会と、北見市長を部会長とする石北本線部会をそれぞれ設置し、情報の共有や議論を進めているところでございます。

去る5月29日の期成会総会におきまして、それぞれの部会が中間報告を行い、承認されたところでございますので、その内容につきまして御説明させていただきます。

初めに、釧網本線部会の状況につきまして御説明させていただきます。

資料1-1号、9ページをごらん願います。

当部会では、線区の存続に向けた論点を整理するため、中間報告に向け計9回の部会を開催いたしました。

第2回以降、北大の石井特任教授、道銀総研の大熊氏、JR北海道の西野副社長、北海道運輸局の石崎局長、三陸鉄道の中村社長、自民党のJR北海道対策プロジェクトチームの事務局長である武部新衆議院議員、こうした方々を講師にお招きし、勉強を重ね、釧路期成会の釧網線部会との意見交換も踏まえまして、部会としての共通認識を持ち、中間報告書をまとめたところでございます。

資料の2ページに戻っていただきまして、取りまとめた要点は3点でございます。

1点目は、釧網本線は次の世代に残すべき社会資本であるという点。

2点目は、JR北海道との早期の協議を開始すべきという点。

3点目は、今後取り組まなければならない課題などを整理いたしました。

初めに1点目ですが、3ページをごらん願いま

○出席委員 (8名)

委員長	金 兵 智 則
副委員長	立 崎 聡 一
委員	小田部 照
	川原田 英 世
	永 本 浩 子
	古 都 宣 裕
	松 浦 敏 司
	渡 部 眞 美

○欠席委員 (0名)

○委員外議員 (1名)

議長	工 藤 英 治
----	---------

○傍聴議員 (3名)

佐々木 玲 子
田 島 央 一
山 田 庫 司 郎

○説明者

副市長	川 田 昌 弘
企画総務部長	岩 永 雅 浩
企画調整課長	秋 葉 孝 博
企画調整課参事	北 村 幸 彦
財政課長	林 幸 一

○事務局職員

事務局 長	大 島 昌 之
次 長	細 川 英 司
総務議事係主査	寺 尾 昌 樹

す。

釧網本線は3つの国立・国定公園を通り、車窓からオホーツク海、流氷、小清水原生花園、世界遺産・知床などが楽しめるほか、沿線には数多くの観光地を有する全国的にも極めて貴重な線区であるとの認識から、次の世代に残すべき社会資本であると位置づけたところでございます。

一方で、地域住民の利用は主に高校への通学であり、人口減少が見込まれる中、利用拡大を図ることは難しい状況でございますので、地域住民の交通手段に加え、観光を切り口に利用増加策の推進を図ることが地域住民の足を守り、貴重な財産を次の世代に残すことにつながるものと考えたところでございます。

次に2点目ですが、4ページをごらんください。

J R北海道では、平成32年度末には資金不足となる見通しとしておりますので、このまま地域で方向感が打ち出せなければ、釧網本線は廃止になるとの認識から、J R北海道との早期の協議を開始すべきとしたところでございます。

協議に当たりましては、国、北海道及び沿線自治体での連携が必要なことから、釧路地方総合開発促進期成会の釧網線部会との合同部会を平成29年度中に設置し、共通認識を持ってより具体的な検討を進め、あわせてJ R北海道との協議に入り、平成30年度末までに方策案を示したいと考えたところでございます。

路線の存続に向けましては、地域みずからの取り組みが必要と考えまして、現状の国の政策や制度などの研究を進めながら、その上で、国や北海道に対して支援を求めることが必要だと考えております。

最後に3点目ですが、5ページをごらん願います。

今後取り組まなければならない課題などを整理したものでございまして、1点目は、J R北海道が示した経費削減などについて、2点目は、地域住民の利用促進策について、3点目の観光施策では、5項目を挙げておまして、①では、道東、北海道、さらには国における総合的な観光施策の視点、②では、マイカー規制などによる国立公園へのアプローチの研究、③では、J R・飛行機・バスなど、あらゆる交通モードの視点、④では、観光列車の運営・手法の研究、⑤では、クラウドファンディングやふるさと納税など多様な資金調達の研究でございます。

次に4点目は、地域公共交通網形成計画の策定について、5点目は、現状の国・道の支援策について、6点目は、その他必要とする事項について、7点目は、作業部会の設置についてであります。

以上が、釧網本線部会における中間報告の内容でございます。

次に、6ページがJ R北海道の公表経過をまとめたもので、釧網本線・石北本線ともに単独では維持が困難な線区と位置づけられ、釧網本線の今後20年間の大規模修繕及び車両更新費用は49億円とされております。

次に10ページ以降が、これまで部会の勉強会の中で得ました講師からの助言などをまとめたものでございます。

12ページをごらん願います。

J R北海道西野副社長との意見交換から得た主な情報につきまして説明をさせていただき、その他につきましては、後ほどごらんいただきたいと存じます。

それでは初めに、項目の3ですが、釧網線の単年損益はマイナス16億1,700万円と示されました。

次に13ページ、1の基金の①ですが、経営安定基金6,822億円は赤字補填には使わないが、②の例えば道路やバスの関係のような仕組みづくりを行う場合は、応分の負担をする考えであり基金の使用も考えられる。

ただし、大臣承認が必要であり、J R北海道が単独では決められない旨の説明がございました。

次に、15ページをごらん願います。

3のスケジュールの①、このままでは平成32年度には資金ショートの見通しであり、列車の運行を停止せざるを得ない状況に陥る。その前までには、持続可能な交通体系や仕組みを構築したい旨説明がありました。

最後に、16ページをごらん願います。

4の国への支援についてですが、これ以上、一企業への支援を求めることは難しく、地域の交通体系の中で鉄道をどのように位置づけ、維持していくか。J R北海道初め関係者がどのような役割を果たすのか国に示すことが必要との説明がありました。

また、②J R各社への支援要望は、それぞれ独立した上場企業であり難しく、現状ではシステム共有など、さまざまな協力を既に得ている旨の説明がありました。

釧網本線部会の説明は以上でございます。

次に、資料の1-2号をごらん願います。

石北本線部会の状況につきまして説明させていただきます。

1枚めくっていただきまして、1ページが部会の開催状況でございます。当部会では、部会で議論すべき5つのテーマを整理し、今後、検討を進めるとしております。

2ページをごらんください。

1つ目のテーマが石北本線の位置づけでございます。

オホーツク管内の拠点都市と、旭川や札幌などの道央圏を結ぶ重要な鉄道路線であり、観光振興や物流輸送の根幹をなすものとして、さらには地域住民の貴重な移動手段として重要な役割を担っているという位置づけでございます。

次に、3ページをごらんください。

2つ目のテーマが、国、道、地元自治体、J R北海道の役割でございます。

左下の地元自治体の役割でございますが、地域における鉄道の役割と必要性についての議論と、J R北海道と一体となった地域の状況や、線区特性に応じた鉄道網を持続的に維持していく方策の実施となっております。

国、道、J Rの役割につきましては、それぞれ記載のとおりでございます。

次に、4ページから5ページが3つ目のテーマで、石北本線の現状分析と課題整理となっております。5ページの左下をごらん願います。

J R北海道によりますと、今後20年間で必要となる更新費用は、大規模修繕、車両更新を合わせて171億円とされております。

次に、6ページをごらんください。

4つ目のテーマが、国に求める支援として、J R北海道の持続可能な経営構造の確立に向けた抜本的な支援。

5つ目のテーマが地元自治体として行うJ R北海道支援策で、方策例が記載されております。

以上5つのテーマについて具体的な方策などの検討を進めていくとしております。

最後に、7ページをごらん願います。

今後の部会の進め方として、上川地方総合開発期成会との合同会議や、担当者レベルの作業部会を設置して検討を進めるとし、その後、石北本線の維持・存続に向けたJ R北海道との協議に入るとしてあります。

説明は以上でございます。

○金兵智則委員長 ただいま説明を受けましたが、何かございますでしょうか。

○松浦敏司委員 そもそもJ R北海道がなぜ経営が大変かというのは、これはもう国鉄分割民営化になったその当初から、もう既に言われていることですね。

四国と北海道は経営的には困難だということ、北海道にも経営安定基金が6,822億円というふうになっていますが、当時は高金利であって、その中で資金の運用で利益を生むということでしたけれども、今や低金利でそれさえもできないような状況になったということ、それから、一番の問題は、J Rの中で西日本・東日本はもうそれこそ大変な利益を上げているということです。

だから、国の責任は重大だし、国の支援を求めるのは当然だと思います。

同時に、J Rという同じ系列と言いますか、もともとは1つだったものが分かれたという中で、余りにも経営の格差があり過ぎるという点では、やはりJ Rとして、利益を大きく上げているところについては、支援をするという方法はとれないはずはないというふうに思います。

幾ら民間とはいえ、そういう意味では非常に今のあり方という点では大いに議論をして、そして北海道のJ Rが守られるようなことにしていかなければならないというふうに思います。

もう1点、J R北海道は、私も月に1回程度は利用するのですが、非常に不便になったと。これはもう顧客を減らすための合理化をしているなどと思います。

一つは、特急で札幌に往復するときには、社内販売がないということですから、網走の駅で乗るときに飲み物、食べ物を購入しないと買う時間さえありませんからね。

そういうことで、非常に不便になっている。

それから、駅にあるそば屋さんとか、あるいはキヨスクなども次々となくなっているというようなことで、非常に不便になっていると。

こういう利用しにくい合理化しか今はやっていないように見える。

そういった大きな問題もあると、いわばぎりぎりに列車に乗れば飲む物、食べ物を買う時間がなくて、札幌まで飲まず食わずで行かなければならないということになると非常に問題があると思います。

だからその辺も含めて、JR北海道としてしっかり考えなければならないというふうに思うのですが、理事者が答えようとしても答えられるものではないかもしれないのですが、その点で、どのような見解をお持ちか伺いたいと思います。

○秋葉孝博企画調整課長 ただいま松浦委員の御指摘につきましては、ごもっともかと思えます。

ただ、今、地域のほうにこのJR北海道の問題というのは、「地域の足としてどう考えるのだ」と国のほうから逆に投げかけられているという状況でございますので、そういうことをしっかり整理した上で、必要なことは国なり、それから今の利用促進策につきましても、JR北海道と協議を進めていきたいというふうに考えております。

○松浦敏司委員 ただ、ここの中間報告の中で、国の支援については、これ以上は無理だろうというような中身も書いてあるので、そういう点ではそのように諦めるのではなく、基本は国の責任において、国鉄を分割したわけですから、それによって、経営が苦しくなっていくという点では、国の支援を求めるのは当然だと思うので、その辺は諦めないでほしいし、経営安定基金についても、赤字補填には使わないというようなことで、経営を安定させるためには、それを全く使わないというのはどうなのかと私などは一般論としては思うわけで、では何のための経営安定基金なのだというふうにも思いますので、そういった面も疑問としてはあるものですから、ぜひ、これから議論を深めていくことになると思うので、その辺ぜひ踏まえた形で、市としても対応すべきではないかなというふうに思うのですが、いかがでしょう。

○秋葉孝博企画調整課長 その経営安定基金につきましては、国のほうから直接私たちに説明があるわけではないのですが、そもそもそれを使い切れれば、結果として20年後にはJR北海道は存続ができないという認識をしております。

まずは、地域がJR北海道をどう残していくかと考えることが先で、先ほどの繰り返しになりますが、そうしたことにつきましては、まずは自分たちが考えた上で、必要な事項につきましては、国、それから道、JR北海道に対しても求めていきたいというふうに考えております。

○松浦敏司委員 そういうことで、ぜひ、釧網線も石北線も絶対守らなければならない鉄路だという点で、しっかり取り組んでいただきたいということ

で、私の質問を終わります。

○金兵智則委員長 他に。

○川原田英世委員 今、大きな国の責任というか、その部分について話があって、私も全くそのとおりでというふうに思うのですけれども、とは言っても残していくためのということで、今後、予定されている課題の整理等の記載があるのですが、やはり地域での利用増は正直なかなか厳しいのだろうという中で、観光ということがキーワードになってくるといふふうに私も受けとめているのですが、先ほどもあったように、地域で考えるということが不可欠な中で、地域のそういった体験型観光を進めている団体などそういったところと、今後、意見交換をする場だとかそういったものをつくっていくというお考えがあるのか、お伺いしたいと思います。

○秋葉孝博企画調整課長 例えば、地域のそうしたMOTレール倶楽部さんですとか、そうしたところにつきましては、自主的に今もいろいろなイベントを開催していただいているというふうに思っております。

今後、JR北海道問題に関しましては、やはりあまりオープンにできない、沿線自治体が相当数ありますので、なかなか難しい進め方を迫られている状況でございます。

公開した議論につきましては、今年度中にそういった地域の住民の方も踏まえた中で、議論を進めるようなシンポジウムの開催ですとか、そうしたことを検討しているところでございます。

○川原田英世委員 以前の一般質問でもさせていただいたのですけれども、いろいろなアイデアを持っている方がたくさんおられるのだということがあります。

なので、表向きにできないという、なかなかJR北海道からの情報もしっかりと整合性のあるものなのかどうかも定まっていない中での議論というのは確かに危険なのですけれども、ただ、「こういった活用もできるよね」だとか、いろいろな意見を出すという機会はどんどん積極的にやっていってもいいのだろうなと思います。

例えばこの前だと、「JR釧網線にカヌーを積んで釧路川上流からカヌーに乗る」「列車にカヌーを乗せることはできないのか」など、そういう意見もあって、それは非常にある程度のお金を払ってでも使いたいという意見が多かったり、いろいろな側面から意見を聞く中でアイデアは生まれてくると思い

ますので、そういった部分も含めて、今後、積極的に行っていただきたいと、要望させていただきたいと思えます。

以上です。

○金兵智則委員長 他にございますか。

○古都宣裕委員 今、お話を聞いた中で、釧網線だと単年維持で16億円ですし、石北線だと今後の整備も含めて161億円という話だったのですけれども、資料を見ると、やはり国・道に求めていくという中でも、なかなか国も厳しいと書いてあるのですが、維持を求めるからには自治体にも何かしら求められることも今後想像できると思うのですが、その辺は、市としても予算的な支出をする考えはあるのか、それとも、市にはそんな余裕はないから国・道に何とかしてくれという立場なのでしょうか。

○秋葉孝博企画調整課長 非常に大きな金額でございまして、その金額を前提にしたお話でいきますと、なかなか沿線自治体も議論が進まないというのが実態でございます。

北海道は、どの自治体でも財政的には非常に厳しい状況でございますので、まずは観光施策ですとか、JR北海道が示している経費の削減の仕方、こうしたものでどれぐらいその差を縮めて、そして、残ったものをどう負担をしていくのか、釧網本線につきましては、上下分離も視野に入れまして、そうしたことも考えながら、そして、経営安定基金6,822億円からどれだけの負担をしていただけるのかも考えながら、議論を進めていきたいというふうに考えております。

○古都宣裕委員 資料の中の、JRの副社長の話の中からやはり安全性を第一にという考え方がある。以前事故があった中、たしか僕の記憶では、この釧網線もなかなか安全性の整備が進んでいない区間に入っていたと思うのですが、そういった部分に対して、市または活性化期成会としては、どのように安全性の部分は考えているのでしょうか。

○秋葉孝博企画調整課長 まずその安全に運行したいということで、JR北海道としては、自社だけでは維持ができないと。

逆に合理化を進めた結果、維持補修費にかけるお金が極端に少なくなって事故が多発したという、JR北海道はそういう認識をしております。

です。それを維持できないということで、今、多額の費用負担の話ということで、実際自治体にその金額を示されているわけではございませんけ

れども、前段申し上げたように、まずは「利用をふやす」「支出を減らす」中で最後どういう形でできるのか、運行していくことができるのかという議論を進めた中で、そうした安全性についてもJR北海道とは協議をしていきたいというふうに考えております。

○古都宣裕委員 最近、元国鉄の職員だった方に話を聞きますと、「その当時は、無人になっているような駅でも5人、10人と人がいて、その中で、ちゃんと点検を行った上で、安全性の確保にも努めていた。今のこの無人になっている中ではなかなか無理があるのではないか」と指摘されておりました。

安全性の部分も確保した中で地域の足として生きてくるので、安全性は副社長がこう話しているとおり、何かあったときにはJRの責任だけれども、安全よりまず運行してくれではなく、安全性も確保した上で維持してもらわないといけない問題だと思うので、その辺も考えた上で協議させていただきたいと思えます。

以上です。

○金兵智則委員長 他にございますか。

○永本浩子委員 JR問題は内実を知れば知るほど深刻なものだなということを痛切に感じております。

特に釧網線のほうは、国としてもインバウンドのさらなる増加や道東観光の広域周遊ルートに指定しているにもかかわらず、支援をいただくのもなかなか難しいということで、国に対しては、そういうふうにもっていきながらも安心していただけないということには憤りも感じますけれども、現実を見ると、やはり営業係数が561ということで、やればやるほど赤字がふえていく、そしてまた、老朽化している土木構造物の整備ということを見ると、大変なお金がかかっていくということで、観光のほうのいろいろな工夫をこれから考えていながら存続ということを目指しているということですのですけれども、私も存続できれば存続できたほうがいいと思えますけれども、この間、北大の公共政策大学院のサマースクールを受けたときに、ここにも講演に来てくださっている石井先生といろいろお話をする機会があって、存続するならば本当に腹をくくってマイカー規制をして、車社会に慣れている私たちが現実、先ほど松浦委員が月に1回利用するとか、私も年に一、二回という程度で、みんながJRを利用しようというふうにしていかなければ厳しいだろう

し、存続するならするとした時点で、今後10年間、10年後、20年後これからの人たちに負の遺産を残さないということを計算もきちんとして上で、選択をしていかなければいけないのではないかという、そういった御意見もいただいて、目先のことだけ考えてはいけないのかなということに私も反省したところなのですが、こういった点に関してはどのような検討がされているのでしょうか。

○秋葉孝博企画調整課長 JR北海道との正式な協議は今後になりますので、さまざまな検討をした上で、協議に当たらなければならないというふうに考えております。

今、委員御指摘のとおり、JR北海道で考えれば経営というのは非常に困難なものだと思います。

実際、列車に乗っている方がほとんどいないと、混んでいる便もありますけれども、遅い時間ですとかなり人は限られる、乗っているのは両線区とも高校生の通学がメインであるということは実態としてまず受けとめる必要があるかと思えます。

10年、20年先をやはり考えて、当然、それは判断をすべきだというふうに考えておりますし、ただ、初めから諦めて、それを経費がかかって地元も出せないということで廃線ということになれば、逆に10年、20年先の未来も消してしまうということになりますので、今の御指摘のことは十分考えながら、慎重に協議していきたいというふうに考えております。

○永本浩子委員 ぜひそういった観点も入れながら、本当に難しい問題なので、私もいろいろ研究しながらまた提案できることがあれば提案していきたいと思えます。

○金兵智則委員長 他にございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

なければ、この件につきましては、説明を聞いたということで、次に移りたいと思えます。

○金兵智則委員長 2点目、地方版図柄入りナンバープレートについて説明を求めます。

○秋葉孝博企画調整課長 それでは、資料2号をごらんください。

地方版図柄入りナンバープレートにつきまして、御説明させていただきます。

1. 導入目的でございますが、世界遺産「知床」の周辺地域における独自性の発信、知名度の向上、一体感の醸成、広域的な観光振興を目的として、地

方版図柄入りナンバープレートの導入を検討するものでございます。

現在、新たな地域名表示「知床」の導入に向けまして、斜里町、羅臼町などを中心に検討会議が進められていることから、当市におきましても、これに参画し、必要な事務を進めたいと考えております。

次に2. 導入内容ですが、対象車種は、登録自動車の大型及び中型、軽自動車の中型になります。

新しいナンバープレートが認められれば、交付は平成32年度から始まり、これまでの「北見」から「知床」に変更となります。

また、ナンバープレートの種類は、従来の図柄なしに図柄入りが加わり、寄附金ありはフルカラー、寄附金なしはモノクロとなります。あわせて計3種類となります。

次に3. 導入条件等についてであります、(1)、(2)が導入条件となります。

(1)は、対象地域内の登録自動車数が10万台を超えていることです。

なお、網走市の平成28年3月31日現在の登録自動車数は1万8,738台となっておりますので、網走市単独での導入は不可能となっております。

次に(2)は、複数の市町村を含む地域を対象地域とし、地域内の登録自動車数が5万台を超え、かつ当該地域を呼称する名称として、国内外において相当程度の知名度を有することが必要となり、例示では、世界遺産所在地や、観光著名地が示されております。

次に(3)は、地域名の内容といたしまして、地理的名称であり、原則として「漢字」で「2文字」となるもの。やむを得ない場合であっても「漢字」または「平仮名」とし、文字数は最大で「4文字」までとされております。

次に、4. 構成予定団体は、現在、知床ナンバーの検討を行う予定である団体名を記載しております。

2市5町の7団体となっております。

最後に5. 今後のスケジュールですが、(1)では、地域住民の合意形成を図るため、まちづくりふれあい懇談会、ホームページ、広報紙などで意見を募集することとしております。

おおむね10月中に行いたいと考えております。

次に(2)は導入意向の表明で、これは北海道に対し要望を行います。

北海道におきまして審査を行い、これを妥当と判

断した場合は、北海道から国土交通大臣に導入意向表明書が提出されます。

次に（３）は、正式導入申し込みですが、対象地域に含まれる全ての市区町村の合意を得た上で、北海道が国土交通大臣に提出することになります。

最後に（４）デザインの提案ですが、これは御当地ナンバーの導入地域の決定後、対象地域の市区町村が共同で行っていくことになります。

説明は以上でございます。

○金兵智則委員長 何かございますでしょうか。

○永本浩子委員 今の御説明で、もしこれが実現するととてもいいなと思うのですが、現時点で網走市は1万8,738台ということで、構成予定団体が7自治体ありますけれども、この7自治体の現時点での台数というのはわかっているのでしょうか。

○秋葉孝博企画調整課長 今、記載しております2市5町の登録台数ですが、あわせて7万6,626台となっております。

○永本浩子委員 5万台を超えているので登録は可能ということで、この実現はかなりもう近い現実となる可能性が高いということで、よろしいでしょうか。

○秋葉孝博企画調整課長 今、資料に記載をさせていただきました予定団体につきましては、あくまでも予定でございますので、今後、それぞれの自治体におきまして、さまざまな議論の上で決定されていきますので、現状では5万台を超えていますので、その要件に達している、名称につきましても世界遺産の名称ですから、問題はないと思いますけれども、今後の予定団体の動向によっては、可能か不可能かというのは、そうしたところが見えてくるというふうに考えております。

○金兵智則委員長 他にございますか。

○松浦敏司委員 例えば先ほどの説明だと、今までのナンバープレートは、この新しいものになるとすれば、申請しなければなりませんね。

今までのプレートを新しいこの図柄入りナンバープレートにするという場合は、当然費用がかかるのだと思うのですが、それはあくまでも個人が負担してやりなさいということでよろしいですか。

それと、いわゆる新車を購入したときにはそのことを口頭でも言えばそういうふうになるのだらうと思うのだけれども、基本は新車についてはそういう方向だけれども、後はもう申請をして、自己負担で登録するということになるのでしょうか。

○秋葉孝博企画調整課長 まず、新しい登録は平成32年度の予定ですが、これも国の陸運局のスケジュールになりますので、今のところそうした予定ですが、その日が今後進めていくとはっきり決まりまして、仮に4月1日だとすると、それ以降に登録した人ですので、中古車もありますけれども、一般的には新車の方から新しい番号が新しい知床ナンバーになるという形になります。

今も、車を買ったりするときというのは、大体ディーラーさんに全部お願いして手数料を払っているので、なかなかはっきり覚えていないのですが、大体ナンバープレートの交付手数料というのは一般的に2,000円弱ですね。

これは、ディーラーを通して陸運局に払われていまして、さらに今ですと希望ナンバーというのがありましてこれは4,200円、皆さん好きな番号を選んでいるというのが状況でございます。

ですから図柄がない場合は、今までの状況と何ら変わることはないです。

ただ、図柄入りを選ぶというそうした方につきましては、まず図柄入りですから手数料は当然高くなります。

これにつきましては、発行枚数で逆にそのコストがありますので、手数料は決まっていくということで、現在、ラグビーのナンバープレートがあるので、これが大体7,000円ぐらいしています。

ですから、現在一般の手数料ですと、1,720円というのが7,000円から8,000円になるのではないかと、ただそこは希望ですので、そういうことを希望しない方は今までどおり何ら変わることはないです。

○金兵智則委員長 他にございますか。

○川原田英世委員 寄附金の仕組みについてお伺いしたいのですが、どういった形になっているのでしょうか。

○秋葉孝博企画調整課長 いま前段で、図柄入りの説明をさせていただきましたが、寄附金を1,000円以上しますと、今度はカラーになります。

ですから、仮にですが、交付手数料が7,000円だとすると、8,000円を出すと図柄がフルカラーになると。

その寄附金につきましては、今、構成予定団体をお知らせしておりますが、ここで協議会をつくりまして、その寄附金を例えば知床の観光PRですとか、環境保全、そうしたものに使っていこうと、こ

これは協議会が正式に設立された上で、そうしたことも今後議論をしていかなければならないという状況でございます。

○金兵智則委員長 他にございますか。

○古都宣裕委員 寄附金の流れはわかったのですが、1番下にあるデザインの提案とはこれほどのようなスキームで決まっていくのでしょうか。

いきなり誰かが決めたものが示されるのか、コンペのように何人か集まってみんなで決めていくような形式をとっていくのか。

○秋葉孝博企画調整課長 スケジュールでございませうけれども、仮にその2市5町が全てやるということになれば、まずそこが知床ナンバーを導入するというでまず意思決定をした後に、具体的にデザインをどうするのか、例えば公募するのか、ある程度のデザイナーに頼んでそういう提案をしていただくのか、それにつきましてもこの2市5町の中で協議会をつくりまして、その中で、どういった形でデザインを決めていくかということの話し合いを進めていかなければならないというふうに考えております。

○古都宣裕委員 今回は、観光も絡めてこの「知床」という部分の導入に話が進んでいるのだと思いますが、新車からは強制的に「知床」に変わっていくのですが、「自分たちでPRしよう」「こういう経緯でこうなった」という思いがわかるような形でやった方が地元も盛り上がると思いますし、観光につながっていくのではないかなと思うので、その点を踏まえて進めていただきたいと思いますかどうでしょうか。

○秋葉孝博企画調整課長 まずは、地域住民の皆さんにお知らせすることが必要というふうに考えておりますので、広報紙それからホームページ、それから、ちょうど今、まちづくり懇談会を進めておりますので、こうした中で提案をしていきたいというふうに考えております。

○金兵智則委員長 他にございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

なければ終了したいと思います。

○金兵智則委員長 続きまして3点目、その他についてであります。

まず、その他の(1)についてであります。秋季視察の実施について、確認をしていただきたいと思います。

例年9月下旬から10月の頭にかけて、委員会で秋季視察を行っております。

例えば昨年で言いますと、浄化センター、スラッジセンター、水源地視察、浄水場視察、明治の廃棄物処理場を回って来たという視察を行っておりますが、まず初めに、この視察について行うかどうか、皆さんいかがでしょうか。

○松浦敏司委員 行うということではないかと思っております。

ただ昨年、サケの水揚げの場は見なかったのですが、やはり、できるのであれば漁協さんの都合もあると思うのですが、サケの水揚げの状況というのを見るのもいいのではないかなというふうに思うのですが、それらも検討したほうがいいと思います。

○金兵智則委員長 今、松浦委員のほうから行うということで御意見ありましたが、それでよろしかったでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

それでは、今年度も秋季視察を実施させていただきたいというふうに思います。

今、松浦委員のほうから意見がありましたが、視察先については、9月7日開催の委員会で決定をしたいというふうに思いますので、ほかにこんなところ、あんなところと御要望がありましたら、9月1日までに委員長または事務局に御連絡いただければというふうに思います。

よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

それでは秋季視察については、以上とさせていただきます。

○金兵智則委員長 続きまして、その他の(2)財務4表についてです。

○林幸一財政課長 私から、新地方公開制度における財務4表についてでございます。

財務諸表の公表に際し、例年この委員会におきまして、総務省方式改訂モデルに基づく資料をお示しし、御説明させていただいているところでございますが、平成28年度決算分より、統一的な基準により財務諸表を作成することとなったことに伴い、固定資産台帳の年度更新作業等の整理に時間を要している状況でございます。

財務諸表の公表に当たり、現在作業を進めているところであり、資料の作成が整い次第、新たな会計制度に基づく財務諸表をお示しし、御説明したいと

考えておりますので、よろしくお願いたします。

以上でございます。

○金兵智則委員長 ただいま財務諸表についての御説明がありましたが、何かございますか。

○古都宣裕委員 内容としてはわかったのですが、公開のめどとしていつぐらいになりそうな形でしょうか。

○林幸一財政課長 現在、12月での公表を目標に作業を進めているところでございますけれども、作業の進捗状況によってはずれ込むことも考えられます。

いずれにしても今年度中に公表することとし、その際には、当委員会にも資料をお示しし、御説明していきたいと考えております。

○古都宣裕委員 わかりました。

○金兵智則委員長 他にございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

なければ以上とさせていただきます。

○金兵智則委員長 その他、各委員・理事者側より何かございますでしょうか。

〔「ありません」「なし」と呼ぶ者あり〕

なければ、これで総務経済委員会を終了したいと思います。

お疲れさまでした。

午前10時45分閉会
