

1 不納欠損額

まず、不納欠損額について、伺います。

最初に、

(1)26 年度道路局関連の不納欠損額とその内訳について、伺います。

【答弁】

結果的に約 550 万円の債権が不納欠損となったわけですが、徴収が適切に行われていれば、市民のために有効に活用できる財源になり得たと考えます。そこで、

(2)これら債権回収の取り組み内容について、伺います。

【答弁】

様々な努力はしていただいておりますが、結果的に不納欠損が発生したことをとらえると、さらに工夫をして取り組むことが必要ではないかと考えます。そこで、

(3)今後、未収債権の回収にどのように取り組んでいく考えか、伺います。

【答弁】

厳しい財政状況の中、財源の確保と市民負担の公平性の観点から、滞納整理強化に取り組み、未収債権額の圧縮を図ることをお願いします。

2 株式会社横浜シーサイドライン

次に、株式会社横浜シーサイドラインについて、伺います。

先日公表されました、「平成 26 年度年次計画の振り返り」の総合評価は、「良好」であり、平成 25 年度までの第 3 期協約の最終評価時が「優良」であったことからすると、一つ下がっています。

まず個別評価が、「S」となっていた収入や利益の面での会社経営状況について、

(1)目標値と比較した 26 年度決算の営業収入、純利益、また 25 年度と比べた累積損失額について、伺います。

【答弁】

先ごろ見直された会社の中期経営計画では、平成 30 年度までに累積損失額を 59 億円とすることも記されていましたが、その解消は 45 年度と聞いていますので、まだ先は長いと感じています。

一方で、地域に欠かせない公共交通機関という面では、安全運行は絶対条件であり、年次計画の項目でも「無事故運転の継続」、「計画的な車両の更新」それぞれで目標達成の「A」評価を残しています。

開業から 20 数年が経過し、車両全てが入れ替わったことは良いことですが、資金調達の場面では、本市が会社の借入に伴い損失補償という形で支援をしていることを忘れてはいけません。そこで、

(2)車両更新に要した費用及び返済見込みについて、伺います。

【答弁】

車両更新に伴う借入金の返済で平準化は図られているようですが、更新した車両の減価償却費の増は、第 3 期協約期間において約 14 億円であった純利益が 27 年度以降の 4 年間では 7 億円にとどまる理由の一つであり、必要な投資の結果としての純利益の減少とは言え心配な部分です。そこで、

(3)安全に資する大型投資の今後の見込みについて、伺います。

【答弁】

必要な施設に対して投資を行う際は、資金計画と照らし合わせながら、単年度黒字を継続できるよう、当局の立場からも確認をお願いします。

また、先ほどは損失補償という部分から支援の状況を確認しましたが、2 年前の決算審査において、適正な手続きや支援の在り方という視点から、都市計画決定がされている車両基地拡張用地、現在も本市から会社へ暫定的に駐車場として貸し付けがされ、その土地の一部にコンビニエンスストアが建つ「並木中央駐車場」について、質問いたしました。

その際、局長からは「コンビニエンスストアは、駐車場事業の一環として見るができるが、結果として市有地を貸し付け得られた収益が繰越欠損金の解消に寄与しているが、こうした形が市の支援としてふさわしいかなどを検証し、総合的な視点から改めて検討してまいります。」と答弁していただきました。そこで、

(4)貸し付けに関する現在の契約形態について、伺います。

【答弁】

見直しをしたとされる、この契約形態では、単に契約内容を見直ただけであって、本質的には何も変わっていないと感じています。

また、結果的に、公有財産貸付契約書に基づく貸付となったため、前協定書に記載されていた「駐車場収入の一部を本市へ納付する取り決め」がなくなり、26年度の本市収入は24年度に比較して約980万円の貸付料の減となっています。そこで、
(5)26年度に会社が得た駐車場収入、コンビニエンスストア賃貸料収入、土地等の維持管理費用、本市へ支払っている借地料について、伺います。

【答弁】

今の数字で駐車場などからの収入、管理や借地に要した費用を差し引くと約1500万円が会社の利益となり、税金等の差し引きもあるので単純にこの数字でないとしても、間接的に本市が支援している状況になるかと思います。そこで、
(6)「市の支援としてふさわしいのか」をどのように検証し、このような結果に至ったのか、伺います。

【答弁】

そもそも、普通財産となっている車両基地拡張用地であり、拡張されれば駐車場対策の目的が達成できなくなる。拡張されないのであれば、いつまでもこの形態で暫定利用を続けていくのか、疑問を抱きます。

拡張用地として都市計画決定がされている状況ではありますが、開業から27年が経過する中、この土地の今後の活用方法について改めて議論をしていただくことを要望しておきます。

あわせて、累積損失の解消に向けては、会社自身によるコスト削減に向けた取り組みも必要になります。

年次計画の振り返りにおいて人件費の項目は、目標達成とならず「B」という結果でした。そこで、
(7)「B」評価となった理由について、伺います。

【答弁】

収益面からも問題がないとして判断をしたということですが、やはり、目標額を約 2000 万円上回り、その結果、7 億 3,500 万円となってしまった。これが、目標どおりであれば、約 2000 万円をさらに累積損失の解消に充てることができたとも言えるはずですが、そこで、

(8)「B」評価という結果に対する見解を伺います。

【答弁】

会社として将来に向けた積極的な投資という視点から動かれたということですが、人件費の項目については、27 年度以降の協約には含まれていないとも聞いています。

こうした取り組みに対して、現金は与えていないが、利益を上げられる材料は提供している状態です。常に支援の在り方を検証し、株式会社としての独自性を尊重しつつも、当局がチェック機能、時にはブレーキ役となるなど、筆頭株主としての役割をより一層果たすべきであると強くお願いしておきます。

3 今井川の河川改修

次に、今井川の河川改修について、伺います。

昨年台風 18 号では、今井川地下調節池も満杯になり、水位も護岸一杯まで上昇したと聞いています。横浜でも、先日のような大雨がいつ降るのか計り知れないところであり、早急に河川改修を進める必要があると考えます。

今井川では保土ヶ谷駅周辺から下流は改修が進みましたが、その上流は工事に長期間を要し、未だ改修が完了していません。

保土ヶ谷駅より少し上流の東海道線・横須賀線の岩間川橋りょう部では、JR の線路直下を横断する困難な工事を JR に委託し進めていますが、

(1)JR 委託工事の進捗状況について、伺います。

【答弁】

今井川を安全な河川としていくには、JR へ委託している工事部分が完了した後は、その上流部の改修を順次進めていく必要があります。現在、JR 委託部とその上流の保土ヶ谷橋の間には、鋼製の仮設栈橋を設置している未改修区間がありますが、

(2)この区間の改修内容と目途について、伺います。

【答弁】

JR 委託部の上流側から、保土ヶ谷橋までの区間の整備については、整備の目途が立っているようですが、

(3)さらに、その上流部における課題とその対応について、伺います。

【答弁】

用地取得などに時間がかかると思いますが、今後も、治水安全度の向上に向けて、河川改修を積極的に進めていただき、早期に完成させていただきたいと要望いたします。

4 星川天王町連続立体交差事業

次に、星川天王町連続立体交差事業について、伺います。

先日の総合審査の際にもありましたが、星川駅から天王町駅間は、遮断時間の長い踏切が連続し、朝夕のラッシュ時には、踏切が閉じたままの状態になることが多々あります。

私も過去 2 回この区間の踏切で人身事故の現場を目撃したことがありますが、ひとたび踏切事故や地震などの災害が起きれば、交通機能はマヒし、様々な活動に影響が生じます。

このような状況から、周辺の方々は、昭和の時代から連続立体交差化の要望活動を続け、平成 14 年度に、事業着手されました。

事業は、用地の取得などに苦労したとのことですが、平成 22 年度には本格的な土木工事が始まり、特に、星川駅では下り線の駅舎の形状がわかるようになり、また、駅部以外においても、高架橋が出来上がってくるなど、見た目にも工事が進んでいる状況です。そこで、

(1)現在の事業進捗率と 27 年度の事業内容について、伺います。

【答弁】

昨年の 7 月には現場見学会が開催され、私も参加しましたが、レールを敷く前の工事現場が見られるとのことで、多くの参加者で賑わっていました。

当日、相模鉄道より連続立体交差事業に関するアンケートが配布されていました

が、

(2)現場見学会で実施したアンケートの結果について、伺います。

【答弁】

それでは、

(3)このアンケートの結果に対する所感について、局長に伺います。

【答弁】

連続立体交差事業は、渋滞の解消のみならず、地域の一体化、緊急時の活動の迅速化、さらには高架下の利用を含めたまちづくりの促進など、様々な効果をもたらす事業です。

しかしながら、事業期間の長さや事業中の沿線住民への影響も少なくないことから、事業を進めるにあたっては、地元の方の理解と協力を得ることが必要不可欠となります。そこで、

(4)連続立体交差事業の今後の広報活動について、伺います。

【答弁】

地元の高架化に対する期待も非常に大きなものとなっていますので、28年度の下り線の高架化と30年度の全線の高架化に遅れが生じないように、強く要望いたします。

5 歴史的価値が高い橋梁の保全活用

次に、歴史的価値が高い橋梁の保全活用について、伺います。

市内には、1923年の関東大震災後に、その復興事業として整備された、震災復興橋梁が現在41橋^{きょう}残っていると聞いています。

震災復興橋梁は、高度経済成長期に整備された橋梁とは違い、デザイン的にも優れたものが多く、我が会派では、かねてよりその価値をしっかりと認識し、適切に保存するとともに、観光資源としての活用を図るべきとの主張をしてきたところです。

先の本会議の場でも、我が会派の大岩議員から、震災復興橋梁の保全と積極的な活用について質問をさせていただきましたが、市長からは、専門家の意見も聞いて、保全計画を策定するとともに、観光資源としても活用していく、という答弁がありまし

た。

また、^{うちこし}打越橋や^{さくらみち}櫻道橋などを含む元町・山手地区の震災復興施設群が、土木学会の選奨土木遺産に選ばれました。そこで、
(1)震災復興橋梁の状況について、伺います。

【答弁】

41橋といっても、状態は様々といったところだと思います。

また、震災復興橋梁以外でも、鶴見区の国道1号にかかる^{ひびき}響橋や100年以上前に造られた橋梁を移設して架けた^{かすみ}霞橋などは、歴史的に価値が高いと思います。そこで、
(2)震災復興橋梁以外でも歴史的価値が高い橋梁は保全すべきと考えますが、見解を伺います。

【答弁】

予算の関係もあり、今はなかなか当時のような橋梁を整備することは難しいと思いますが、震災復興橋梁以外でも、歴史的価値のある橋梁を残していただきたいと思います。

そうした中で、市長が明言していた通り、今後保全計画を策定していくとのことですが、
(3)保全計画策定に向けた方針を伺います。

【答弁】

しっかりとした計画を作り、貴重な財産を、後世に引き継いでいただきたいと思います。また、これらの橋は、しっかりと残して、市民の方々に安全に利用していただくことはもちろんのこと、やはり観光資源として、橋梁以外の他の歴史的建造物とあわせて活用していただきたいと考えていますが、
(4)歴史的価値が高い橋梁の活用に向けた具体的取組について、伺います。

【答弁】

道路局だけでなく、関係局とも既に連携した取り組みが進んでいるとのことですが、このような取り組みを継続させることが重要だと考えます。そこで、
(5)関係局が連携して、観光資源としての積極的な活用を続けるべきと考えますが、鈴木副市長の見解を伺います。

【答弁】

(6)積極的な活用への意気込み

【答弁】

是非とも、横浜の新たな観光名所となるよう、積極的に活用を図ること要望して、質問を終わります。

ありがとうございました。