

## 予 算 決 算 委 員 会 会 議 録

### 招 集

令和3年12月10日(金) 午前10時 議場

### 出席委員(24名)

(委員長) 門 脇 一 男	(副委員長) 安 田 篤		
安 達 卓 是	石 橋 佳 枝	伊 藤 ひろえ	稲 田 清
今 城 雅 子	岩 崎 康 朗	岡 田 啓 介	岡 村 英 治
奥 岩 浩 基	尾 沢 三 夫	国 頭 靖	田 村 謙 介
土 光 均	戸 田 隆 次	西 川 章 三	前 原 茂
又 野 史 朗	三 嶋 秀 文	森 谷 司	矢 倉 強
矢田貝 香 織	渡 辺 穰 爾		

### 欠席委員(2名)

遠 藤 通 中 田 利 幸

### 説明のため出席した者

伊澤副市長

浦林教育長

【総務部】辻部長

[財政課] 長谷川次長兼課長 大塚課長補佐兼総括主計員

【総合政策部】八幡部長

【市民生活部】永瀬部長

【福祉保健部】大橋部長兼福祉政策課長

【こども総本部】景山部長

【経済部】杉村部長

【都市整備部】隠樹部長

【下水道部】下関部長

【淀江支所・淀江振興本部】橋井支所長兼本部長

【教育委員会事務局】松田局長兼こども政策課長

【水道局】朝妻局長

### 出席した事務局職員

松下局長 土井次長 瀬尻局長補佐兼庶務担当局長補佐 大東議事調査担当主任

### 傍聴者

報道機関 1社 一般 なし

### 審査事件

議案第116号 令和3年度米子市一般会計補正予算(補正第10回)

議案第117号 令和3年度米子市国民健康保険事業特別会計補正予算(補正第1回)

議案第118号 令和3年度米子市介護保険事業特別会計補正予算(補正第3回)

議案第119号 令和3年度米子市後期高齢者医療特別会計補正予算(補正第1回)

議案第120号 令和3年度米子市水道事業会計補正予算(補正第1回)

議案第121号 令和3年度米子市下水道事業会計補正予算(補正第2回)

~~~~~

**午前 10 時 00 分 開会**

**○門脇委員長** ただいまから、予算決算委員会を開会いたします。

遠藤委員及び中田委員から、本日の委員会を欠席する旨の連絡がありましたので、報告いたします。

本日は、当委員会に付託されました議案第 116 号から議案第 121 号までの 6 件について、総括質問を行っていただきます。

委員は質問席において、当局は自席にて起立の上、発言をお願いいたします。

よなご・未来、土光委員。

〔土光委員質問席へ〕

**○土光委員** よなご・未来、土光均です。今日は、米子駅南北自由通路、今回の全員協議会でも報告がありました。これまでの事業費が 13 億上がるという、それに関連する予算が出ています。これについて質問をしたいと思います。

まず最初に、この件に関しては、11月24日の全員協議会で説明がありました。このときのやり取りで市長はどのように答弁をされました。これは、戸田議員とのやり取りで市長が答弁した内容です。こう市長は言っています。全員協議会の最後の辺です。「いろんな議員の皆様から御質問をいただいた率直な疑問点といいますのは、実は最初に私がこの報告を受け取ったときに同じ疑問を抱き、一つ一つ丁寧に職員に対して問いただしていきましました」、というふうに述べました。これに関して、市長はいないのですが、職員に問いただしてやり取りしたということで、当然職員側もこのことは知っているはずだし、どういうやり取りをしたかというのは知っていると思いますので、質問します。この市長が言っている「最初に私が」というのは市長ですね、「最初に私がこの報告を受け取ったときに同じ疑問を抱き」。市長はどういった疑問を抱いたのですか。その疑問について、いろいろ担当課というか、問いただしたはずですが、どういったやり取りをしたのでしょうか。

それからもう一つ、「最初に私がこの報告を受け取ったとき」、これ、いつの時点だったんですか。

**○門脇委員長** 隠樹都市整備部長。

**○隠樹都市整備部長** 市長がどのような疑問を持たれたかということでございますけども、報告した際に増額の根拠ですとか内容につきまして、精査するように指示を受けましたので、先ほど申しました根拠ですとか内容について疑問を持たれたのではないかという具合に思っております。また、どのように説明したかにつきましては、11月16日の都市経済委員会、11月24日の全員協議会で説明したことと同様に、金額ですとか増額内容、要因について説明を行ったところでございます。

市長への報告につきましては、JRが正式に協議をしてきた8月でしたと思いますけども、市長のほうに報告を申し上げたというところでございます。

**○門脇委員長** 土光委員。

**○土光委員** 事実関係だけ確認したいと思います。JRと正式に協議したのは8月、これは全員協議会等でも報告がありました。市長はこのときに初めてこの増額の内容を知った

ということなのですか。ただ実際、正式な協議は8月ですけど、JR側から事業費の増額について、それ以前に何らかの報告というか、正式な協議ではなかったかもしれないけど、そういった意図を伝えているはずですよ。その時点では市長には、そういった内容はまだ伝わってなかったということですか。

**○門脇委員長** 隠樹都市整備部長。

**○隠樹都市整備部長** 正式に協議があったのは、全員協議会でもお話ししたとおり8月でございました。それ以前につきましては、はっきりしたJRからの金額等の提示もありませんでしたので、副市長のほうには、そのような増額の話がJRから来るということは耳には入れておったところでございますので、直接市長のほうには、まだその時点では申し上げていませんでした。

**○門脇委員長** 土光委員。

**○土光委員** つまり、増額に関してはJR側から提案というか要請があったというのは、事実としては間違いはないですか。

**○門脇委員長** 隠樹都市整備部長。

**○隠樹都市整備部長** 市側から増額について要望するわけではございませんので、JR側から要望が出るということでございます。

**○門脇委員長** 土光委員。

**○土光委員** 分かりました。市長は同じ疑問というふうに表現されましたが、私もこの増額に関してやはり疑問を持ちました。大きく言って3点です。

1つは、くい工法が変更になるということで工事費が増額する。

もう1つは、補償費の算定で減耗費。これまでは減耗費を考慮する、つまり補償するときに、それなりに使っている減価償却、だから現在価値で補償するという考え方を、今回は減耗費は控除しない、もう全額新品というか帳簿価格というか、それで補償することに変更した、これなぜか。

それからもう1つは、費用便益。63億のときにBバイCは1.04でした。今回、工事費が13億、63億から約77億。そうすると、最初、私、この話を聞いたときに、当然BバイCは1以下になると思っていました。資料を見ると1.59、増えているんですよ。だからなぜ、つまりこれが増えているということは、便益が大幅に増加したということになるのですが、その根拠、それから、なぜ今になって便益がそんなに大幅に増加するのか。その辺のそういう疑問を抱きました。その点について質問をしていきたいと思っております。

まず、くい工法の変更。これは実際工事をしてみて、当初の予想より地盤の状態が変わったから、きちんと工事をするため、安全に工事をするため、説明ではアースドリル工法をオールケーシング工法に変更したから工事費の増額になった。それはある意味でやむを得ないと思いますが、この変更に関して、今回、この増額は米子市が100%全額負担するということになっています。これについて説明を求めたいのですが、当然、工事をするときに調査をして、設計をして、実際に施工する。これ全てJR側がやっているんですよ。米子市が委託してお金を出して、いろんな調査費、全部米子市が費用負担して、調査、設計、工事。そうすると、実際工事していたら、当初の調査とか設計と想定が変わったから工事費が増えた。こういう場合、なぜ米子市が100%負担をしなければならないのか、私は疑問で、その説明をお願いします。

**○門協委員長** 隠樹都市整備部長。

**○隠樹都市整備部長** 工事費の変更分をなぜ米子市が負担しなければならないかという御質問だと思います。

(「全額。」と土光委員)

全額。先ほども委員の質問の中にもございましたけども、工事を安全かつ円滑に進めるために必要な変更でございます。米子駅南北自由通路の整備事業と申しますのは、事業主体は米子市でございますので、米子市のほうで費用負担するべきものだと考えております。設計段階において、現地の地盤を完全に把握することは、費用面も含めて困難であるという具合に考えております。費用面だけではなく、軌道敷地内と実際に列車が走っておるところもございまして、既存の建物がある場所もございまして。そういったところから、困難であるということも考えております。工事段階における調査等を踏まえながら、設計条件と実際の現地、これのすり合わせを行い、必要に応じて変更を行うことは、事業を進める上で著しく妥当性を欠くものではないという具合に考えておるところでございます。

**○門協委員長** 土光委員。

**○土光委員** この工事費については、工事費が幾らになるか、米子市の負担が幾らになるか、これは2020年8月28日、基本協定書で工事費もそこに記載されて、JRと米子市がこの額で工事を、米子市側からいけば委託というか、そういった協定が結ばれています。そこに金額が書かれています。当然そのときの金額は、今回の変更というのは念頭にはないはずですから、それはない。しかし、協定を結んで米子市がJRに委託して、ある意味でその約束事で工事費はもうそこで確定していますよね。それを今回は変更するということですね。協定書に基づいて、どのような考え方から今回の変更をされるのですか。

**○門協委員長** 隠樹都市整備部長。

**○隠樹都市整備部長** 協定書に基づく変更でございますけども、当然協定書の中に、工事費等が増額になった場合には変更するという、双方協議により対応するという項目が載っておりますし、一般の工事におきましても、契約をするという段階では、確かにその時点での金額は確定したものであるという具合に思いますけども、やはり先ほども述べましたように、設計条件というのがございまして、それが現地の工事を行うことによりすり合わせを行った結果、やはりその変更が必要だという場合にも、ほかの一般の公共工事でも変更ということは随時行っているわけでございますので、今回の設計変更についてもそれと同様な考え方であるという具合に思っております。

**○門協委員長** 土光委員。

**○土光委員** 多分、今の答弁は、この協定書の第9条、「工事の設計の変更、物価又は労賃の変動等により、工事に著しい変更が生じる場合は、あらかじめ、甲、乙協議するもの」、多分、これに基づいて協議して、今回は結果として増額分は米子市が全額負担する。その工事の設計の変更ということで、一応、これに基づいてというふうに私も理解しました。だから、協定書はそのときの約束だけど、それ以降で、ある意味で不測の事態があれば協議をする。協定書には、変更があつて増額すると米子市が全額負担するとはもちろん書いていないんですよね。協議をした結果、今、答弁があつたように米子市の考え方として、これは全額を米子市が負担せざるを得ないというふうに判断をしたと理解しますが、これは繰り返しになりますけど、調査、設計、施工の全額、JRがやったことに関して、ある

意味では不測の事態が起きた。そのリスクを全額というのは、私はなかなか、やはり今の答弁を聞いても納得はできません。ちょっとこれについて細かいですけど、くいの変更、これ全員協議会の答弁でも、実際地盤はボーリング調査すれば分かるものだけど、そのときに建物があって、実際のくいを打つところは直接できなかった。だから、周辺、近くをして、推測をして、アースドリル工法でいけるだろうというふうになったけど、実際はやってみたら違ったという、該当のところはもともとは建物が建っていたところというふうに聞いているのですが、そうですか。

**○門協委員長** 隠樹都市整備部長。

**○隠樹都市整備部長** すみません、私も全貌を全て分かっているわけではございませんですけれども、担当のほうからは、くいを打つ箇所に建物も存在している場所があるということは何っております。

**○門協委員長** 土光委員。

**○土光委員** 質問の趣旨は、とにかくこういった米子市が費用負担、つまり米子市民が税金を使って費用負担をすることに関して、やはり市民はそれに納得する必要があるということで、ある意味で代弁する形で聞いています。工事の場所に建物があったからボーリングが直接できなかったというふうに聞いているんですが、そもそも建物があるところの地盤耐力はそれなりに保障されているはずですよ。それがどの建物か、ちょっと今の答弁では言えないんだけど、米子駅って4階か5階建てのすごいコンクリート建ての建物。もし、その下だとすると、その地盤耐力の上に自由通路、せいぜい歩道橋と半橋上駅、そんなに耐力を増やさないと駄目なものかという疑問が、実はある市民がそういう疑問を呈しました。説明できますか。

**○門協委員長** 隠樹都市整備部長。

**○隠樹都市整備部長** 自由通路というのは、一般的な建築構造物と違まして、これは一種の道路構造物でございますので、道路橋の仕様、その他に基づいて計画するものであるという具合に考えております。今おっしゃいました建物が何かにつきましては、委員も御存じないということでしたけども、私もそれが何かっていうことは、今、認知はしておりません。しかしながら、今の設計の段階におきましては、本市におきましてもそうすけれども、全ての箇所をボーリングするっていうのは、一般的な考えからして適切ではないという具合に考えております。それはなぜかといいますと、やはりボーリング、地質調査についてはかなりの金額もかかることから、一定程度の資料が収集できれば、それを基にして仮想地盤によっていろいろな計画を進めていくというのが一般的な考え方であるという具合に私は思っております。今回の場合につきましては、新規に1か所、追加ボーリングをして土質調査をしておりますけども、その他につきましては周辺のJR等が持っている過去のデータ資料、こういうものに基づきまして、仮想支持層というものを見極めて、想定して、設計を行っておるものでございますので、今回の行為については特段大きな問題はないという具合に思っておりますし、先ほど支持層という話もございましたけれども、やはり建築構造物と今回の自由通路という構造体につきましては、構造物の重要性からいって大きな違いがございますことから、きちっとした支持地盤、支持構造物っていうのは必要であるという具合に考えております。

**○門協委員長** 土光委員。

**○土光委員** 今回工事をして、とにかく円滑に安全に進めるために変更が必要だ、それはある意味でやむを得ないと思います。その変更は協定に基づいて協議した結果、そこも協定に基づいてなされているというふうに思います。ただ、やはり私、100%全て米子市が負担という考え方には、今の説明を聞いてもなかなか納得できないです。それに、この事業を始めるときに事業費は63億。当時もBバイCとかいろんな議論がありました。以前は60億でした。パブリックコメントのときは60億でやっていたと思います。ところが63億になった。そういったことで、その63億になったとき、BバイCが結果的に1.04になったとき、議会でもかなり議論があったと思うんです。本当にこれ以上増えないのか、これ以上増えるとBバイCが1を下回るのではないか。63億ということで議会は、それだけではないですけど、そういった前提で議会はこれまで、この工事に関して予算を承認してきたという経緯もあります。それを今になって、想定と違った、それを100%米子市側が負担するというのは、なかなか納得できないということを申し上げておきます。

次に行きます。補償費の変更について、額、8億ですよ。今回13億のうち8億は補償費の考え方の変更で増額をするということです。なぜ増額かというのは、最初も少し触れましたが、通常は常識的に補償するときは減耗費、これを考慮して、減価償却部分を控除して補償する。ある意味で当たり前の当然の考え方。当時の部長も補償の考え方は、それが当たり前だという答弁をしています。ところが、やはりその考え方で、これも補償費幾らかというような協定を結んでいます。これは2018年3月26日の協定です。ここで補償費が幾らかということで、米子市とJRが協定を結んでいる。つまり、この時点で当然2018年のときの補償費の額というのは、通常の方どおり、この公共工事の補償の要綱というかそんなのがありますけど、原則はそう。それに基づいて、当然、減耗費を控除をしないということ。この額でいくということで、JRと米子市が協定を結んで、その時点で額が確定します。つまり、この時点でJRは、補償費の考え方、減耗費は控除しない、その考え方で補償費の額を算定して、これでいいですよ、合意しましたというのが2018年の協定ではないかと思うのですが、そうではありませんか。

**○門脇委員長** 隠樹都市整備部長。

**○隠樹都市整備部長** この件につきましても、何度か御説明申し上げたという具合に思いますけども、減耗費の取扱いについては公共補償基準、こちらによりますと、委員がおっしゃるとおり減耗分は控除しないという具合になっております。ただ、今回の事業につきましては、減耗分の取扱いについて継続協議だったという具合に考えております。事業の進捗を図る上で必要な協定を締結し、事業に早く着手したかったという具合に思っていたことだとして考えておまして、減耗分についてのJRとの協議につきましては、必ずしも方向性がきちっと示された段階で協定を結んではいなかったという具合に我々は認識しております。

**○門脇委員長** 土光委員。

**○土光委員** 協定というのは約束事ですよ。今言われたこの協定書に補償費の額はちゃんと記載されて、これで合意しましたというのが協定書。ところが、今の答弁では、この額で協定を結んでいるけど、補償費に関してはまだ継続中で変わる可能性がある。そういった前提での協定書なんですか。そういった考え方は、この2018年3月26日の協定書の文面で、どこで表れていますか。

○門協委員長 隠樹都市整備部長。

○隠樹都市整備部長 先ほどおっしゃいます協定書につきましてですけども、ここの協定書の第16条、第17条の条項によりまして、16条の協定の変更というところで「甲又は乙のやむを得ない事情により、この協定の内容を変更する必要があるときは、甲、乙協議の上、これを変更するものとする。」というのがございまして、その他ということで17条でございまして、これ以前の「前各条に定めのない事項又は疑義を生じた事項については、その都度甲、乙協議の上、処理するものとする。」ということが協定のほうにうたわれておりますので、これに基づくものだと思っております。これにつきましては、土光委員が全員協議会のほうでも同様の御質問をされたと思っておりますので、そのときお答えしたような気がいたしております。

○門協委員長 土光委員。

○土光委員 今、協定書の16条と17条、つまり、今回、補償費の考え方を変更する、額を変更する、これの根拠として、協定書の16条、17条を挙げられました。実は、全員協議会でもやり取りで9条というのがあって、「工事等の設計の変更、物価又は労賃の変動等により」、これは当然今回は該当しない、これは明らかです。だから、該当するとしたら今言われた16条、17条、これ、どちらに今回該当するんですか。

○門協委員長 隠樹都市整備部長。

○隠樹都市整備部長 どちらにおきまして、甲、乙協議の上処理する、またこれを変更するという条文でございまして、どちらということではございませんけれども、現時点で我々の考え方としては、17条を適用して協議を行っているという認識でございまして。

○門協委員長 土光委員。

○土光委員 17条なんですね。16条じゃなくて17条なんですね。確認です。

○門協委員長 隠樹都市整備部長。

○隠樹都市整備部長 先ほども申し上げましたけども、16条におきましては協定の変更の項目、17条についてはその他ということであつたわけでありまして、両方同じような内容で協定の変更も可能とするような中身になっております。ただ、我々としましては、どちらを取っているという考え方は、当然、両方同じものであるという認識ではございますが、私としましては、どちらか一方ということであれば17条なのかなという具合に思っているところでございます。

○門協委員長 土光委員。

○土光委員 部長としては、この協定書を結んで、この協定書の解釈、今回はどの条項で処理をするのか、非常に何か曖昧でそんなんでいいかなと思うんですが。17条だという断言をせずに、16条か17条かなみたいな、ちょっと部長としては私は曖昧過ぎる答弁だと思いますが、そういう答弁ですね。もし、16条だとすると、やむを得ない事情によりこれを変更、これというのは協定書ね、これを変更するものとする。つまり、当然、2018年の協定で約束事をしたけど、やむを得ない事情があれば変更が可能だ、そういった内容です。それはそうでしょう。もし、16条に基づいて今回補償費の変更とかそういった処理をするんだとしたら、これは協定の変更をするという条項なので、じゃあ、この2018年の協定をどのように、もう一回協定を改めて、変更後の協定をきちっと結ぶということが必要だと思いますが、もし16条を適用するとね。そういう解釈でいいですか。

○門協委員長 隠樹都市整備部長。

○隠樹都市整備部長 ちょっと先ほど説明で言葉足らずだったところはあると思いますが、減耗費という項目に対しての協議については17条を適用しなければいけないと思いますし、協定自体の変更ということでありまして、協定変更の項目は16条でございますので、16条に基づいて協定の変更をしないといけないということを申し上げようと思ったところでございます。言われますように、協定の変更という項目が16条にございますので、やむを得ない事情により、この協定の内容を変更する必要があるときには、これを変更するものとするという文面でございますので、改めて協定を結び直す必要があるという具合に考えております。

○門協委員長 土光委員。

○土光委員 16条を適用するんだったらそうなると思います。それから、17条の条文を再度読みますと、「前各条に定めのない事項又は疑義を生じた事項については、その都度甲、乙協議の上、処理する」。つまり、この協定で16条までに定めのない事項、それから、条文で約束したけど疑義を生じた事項、そういったことがあれば、その都度処理する。その他でそういったこともできますよという最後の条文ですが、定めのない事項、疑義を生じた事項、私は今回の減耗費の考え方の変更は、これには該当しないと思います。何でかという、工事費、確定していますよね。減耗費の考え方、そこに入っていますよね、定めているじゃないですか。減耗費はこういう考え方で補償費は決まる、そういう定めがある。だから、今回の減耗費を全く何にも考慮せずに、この協定の額を結んでいるわけではないから、定めのない事項には私は該当しないと思います。それから、疑義を生じた事項、これも当時約束したけど解釈が分かれたとかいろんな問題があった。でも、工事費、補償費は確定しているんだから、JRの補償費で減耗費を控除するかしないかの考え方は、当時減耗費は控除するという前提でそういう約束をしているわけですよ。だから、疑義があるということにはならないと思うんですけど、そういった意味で17条には私は今回該当しないと思うんですけど、いかがですか。

○門協委員長 隠樹都市整備部長。

○隠樹都市整備部長 委員は該当しないとおっしゃられましたけども、我々は該当するものだと思っております。

○門協委員長 土光委員。

○土光委員 17条で「定めのない事項又は疑義を生じた事項」、どちらに該当するんですか。

○門協委員長 伊澤副市長。

○伊澤副市長 すごく細かい言葉のやり取りになっていますので、少し私のほうで整理をさせていただきたいと思います。

土光委員の御主張というのは、私もそういう御主張もあるんだろうなと思って、正直聞かせていただきました。ただ、文言にこだわられる土光委員ですので、よくよくお読み込みいただきたいんですけども、ちょっと誤解がないように言っておきますけど、JRとの基本協定書っていうのは私も何回か見ておりますが、普通のいわゆる請負契約とか確定補償契約等、よく読んでいただくと分かるんですけど、かなり様相が違います。これは米子市とJRのオリジナルのものではなくて、JRさんが一般的に使っておられる様式で、こ

それがJR側の標準様式だというふうにお伺いしております。したがって、JRさんがそういうやり方をしておられるということだというふうに御理解いただきたいんですけど、例えば事業費も、通常ですとこういう書き方しないんですけども、例えば第5条第2項の事業費のところ、これは全部、基本協定書も同じなんですけど「総額概算」と、概算というような書き方になっていますね。普通のものですと、概算というような書き方はしません。おおむねの額だということなんです。そして、さらに言いますと、だからこそでしょうけども、第8条は精算規定があるんですね。通常はこんな契約書ではなくて、補償額は幾ら、あるいは工事請負額は幾ら、これが土光委員さんがおっしゃっている世界の話じゃないかなというふうに思うんですけど、JRの場合は、いわゆる出来高主義といいまじょうか、そのよしあしは別ですけど、やってみて必要なものを確定して、そしてそれを最終的に精算するという、そういったどうも基本的なロジックの中で、協定といいまじょうか、契約が成立していると、こういう世界だということをも御理解いただきたいと思えます。

その中で、これは全員協議会の際にもたしか申し上げたと思いますが、今話題になっております、いわゆる減耗費の取扱いについて、私も当時の担当者に聞きました。結局、先ほど部長が答弁申し上げたとおり、いろんないきさつがあつてなかなか事業着手できなかった、懸案の大きな事業であります。早く着工したいということで、通常ですとこの辺はしっかり詰めてやるのが理想だったんだと思うんですけど、詰め切れないまま継続協議という形で事業に入ったというのが実態で、概算ですので、この概算の中で、今言った決着する、つまりどこまで減耗費を見るのか、見ないのかっていうところの整理がついた時点で、概算の中でのみ込める部分があるのではないかと、つまり、概算ですので、概算の枠内でのみ込める部分もあるんじゃないかというようなことで、この協定書で事業着手したと。したがって、この額の中にどこまで減耗費の部分が入っているのか、入っていないのかということについても、当時JR側と米子市側で十分な整理が行われていなかったというのが実相、実態だというふうに私は認識しておりますし、当時の担当者もそのように言っております。もちろん、そのこと自体があるべき姿かということになれば、確かにあるべき姿ではないということだとは思いますが、この概算、そして精算という、基本協定の型式といいまじょうか、ロジックといいまじょうか、その中ではそういう話もあり得る話なんだろうということでもあります。

そして、いよいよ工事が進んで最終の事業年度。今回、事業年度を少し、約4か月、5か月ほど延長いたしましたので、年度が1年度延びますけども、最終、事業の完成時期が見えるようになってから、いろいろ事業費の取扱いについて詰めた。そして、額も確定した。そうすると今の額で収まらない。そして今回、議会のほうに改めて最終事業費をお願いしていると、こういう流れになっているということをも、ぜひこの協定書からもお読み取りいただきたい。したがって、協定の変更、16条なのか17条なのかということをも今一生懸命議論をしているわけではありますが、やむを得ないという事情に該当するかどうかは別として、この協定の最終的な額の取扱いについて、疑義といいまじょうか、整理する必要が生じたので、両者が話し合つて協定書を改定するという。それから、先ほどあつた新しく結ぶのかどうかっていうのは、それは技術的な話であつて、一般的にはこの協定書を変更していくんじゃないかなと私は思つてはおります。

それから蛇足ですけど、先ほど誤つた印象を持たれたらいけませんので、あえて1つ前

の質問についてもお答えしておきますけども、工事協定ですね、これも委員さん、よくお読み取りいただければですけど、工事協定の第5条の第3項に、この基本協定に基づく経費は、全額甲、米子市ですね、全額米子市が負担するということが書かれているものですので、JRに何かよほどの故意または重過失でもない限り、米子市が全額負担して米子市が発注といいましょうか、委託する工事でJR側に負担が発生するということはないと。そういうもともとの工事協定でありますので、先ほど委員さんは、納得できない、納得できないというふうにおっしゃいましたけど、そもそも工事協定は全額米子市が負担する協定でありますので、そこにJRの負担が事後的に発生するということは通常あり得ないということ、これは念のため申し上げておきます。以上です。

**○門脇委員長** 土光委員。

**○土光委員** 補償費の話が続けます。だから、この協定書、それから契約書。私も普通、工事費確定は契約書というふうに一般的に呼ぶと思います。協定書ということで額も書かれているけど、そういった意味で概算的などという副市長がそういった性質だと言われることはある程度理解はします。実際精査してというか。

ただ、やはり基本的なところは、補償する場合に減耗費を控除するのもしないのか、これは考え方ははっきり分かれています。これはある意味で一般的な常識で、減耗費は控除した上で補償する、これが原則のはずです。当時の議会の答弁でも、一般的に減耗費、工事補償に関して、新品の額を補償するのではなくて減耗費は当然控除する。それが常識だし、そういうふうにいるという部長の答弁もあります。私が知りたいのは、例えば2018年にこの協定書を結んだとき、増額要求はJRからしてきたということですから、少なくとも今の時点でJRは工事補償で減耗費は控除しないで工事補償の額を求める、そういう考え方ですよ。じゃあ、2018年当時は、額自身はアバウトなもので収まる云々がありますけど、JRの考え方として、補償費は減耗費を控除しないで、ある意味で全額新品の価値のものを補償してもらえんという、当時からそういう考え方だったんですか。

**○門脇委員長** 伊澤副市長。

**○伊澤副市長** まず結論から申し上げますと、当時からJRはそういう考え方だというふうには言っておられます。これ、全員協議会のときも少しお話ししたんですけど、今の減耗費を控除するのが常識だというふうにおっしゃいました。確かに常識なんです。ただし、より正確に言いますと、今回もあるんですけど、一般補償と公共補償という補償の中にも2つのジャンルがあります。一般補償というのは我々が通常言う補償で、何か支障物件があって、例えば道路つけるんで、どうしても家が邪魔になるからよけてくださいと、取ってしまったらおしまい。もちろん、その方はどっかに新しくお住まいを造られる、あるいは何か身内のところに身を寄せられる、いろいろケースがあるんでしょうけども、基本的には取ってしまえばおしまい、これが一般補償と呼ばれるものであります。

公共補償と言われるものはじゃあ何なのかというと、分かりやすく言うと鉄道施設です。いわゆる今回問題になっているのは、通常の補償ではなくて、公共補償と呼ばれる機能回復するもの。つまり、鉄道施設というのは取ってしまったらおしまいにはならないわけです。そうすると鉄道が走れなくなりますから。一回撤去したり仮設移設したりして、そして自由通路の工事をしたら、また元に戻して鉄道の機能を回復させる。これが公共補償と呼ばれるものであります。公共補償というのは、したがって、単純な、いわゆる逸失利益とい

いでしょうか、財産的な補償ではなくて、機能の仮設なり移転戻し、こういった機能回復に至るまでの一連の工事費やそれに係る経費の全てを補償の対象にしています。これはぜひ御理解いただきたいと思います。その際に今、減耗費と呼ばれている、いわゆる減価償却分ですね、古くなった部分。この部分をどちらが負担するのかというのは、私も今回少し一生懸命勉強したんですけど、歴史的には実は揺れてきたという経過がどうもあるようでありまして、古くは、原因者が全部負担するというで行われていた時代が長らくあった。これはどうも国の通知を見てもそうであります。古くはといってもかなり最近まで、実はそういった公共補償の、移転戻しも含めた、機能回復も含めた公共補償部分というのは、原因者、この事業の場合は道路事業者である米子市です。原因者が全て負担すると、減耗費も含めて。こう読めるような国の通達が出ていた時期があった。そして、そういった通達に基づいて、全て発注者である自治体が負担したという時代が長らく続いていて、これは全員協議会のときにも申し上げましたが、他の自治体の自由通路事業でも、全てという言い方を言い切るのは全ての事例を精査していませんので、ちょっと言い過ぎだと思いますが、少なくとも我々が調べたものでは全て、我々が知る限りは全て自治体が原因者として負担していると、こういう実態が実はあるんです。したがって、JR側はそういった実情も踏まえて、従来どおり、他の事例どおり、当初から公共補償部分については、減耗費も含めて全て見てほしいという、どうも御主張をしておられたと。一方、米子市はなかなかそれをそうですかという理解には至ってなくて、そして継続協議になっていたという、こういう事情だったということでもあります。

そして、今回、我々もそうはいっても、これを認めるというのはどういうことになるのかということも精査していただいた上で、もう重ねては申し上げませんが、全員協議会の資料に書いてあるとおり、長尺物、線路とか電線、こういったものについては、公共補償の基準の中に例外規定がちゃんとあるわけであります。見ることができるという規定があります。そして、赤字特例というのももう一つありまして、この2つを適用して見させていただきたい。ただし、赤字特例の部分については、国のほうがなかなかそれを認証するということはできないという御判断でありましたので、市の政策として議会にも認めていただきたいと、こういう御提案といいたいでしょうか、お願いをしているということでもあります。以上です。

**○門協委員長** 土光委員。

**○土光委員** 今、公共補償の考え方で、要は取り除いて終わりじゃないから、新しいものを建てないといけないから、減耗費は控除せずに、そういう考え方がこれまであった、そういうふうに行われていたという話ですが。1つは、そういったJRの考え方だということを、この整備事業が議論されるときに、この議場でそういったことは説明はなかったです。逆に言うと、当時の部長、これ2016年の議事録ですが、減耗費の考え方でこう答弁しています。「普通に考えれば、減価償却を差し引いて補償金ははじきますので、必ず新しいものをつくられるときには、そこに新たなJR負担は出るものと思っております」。米子市はこういう考え方だというふうにして、いろいろ補償費、こうしてやっていたはずですが。当然、その説明を聞いて、協定書、米子市がJRとこういう考え方で進めているというのは、当然、私たちというか、私はJRもこの考え方でやっていると受け取っていました。明らかにこれ、説明不足だと思います。

それからもう1つ、公共補償の考え方が、要は取り除くだけでなく、改めて造らないと駄目だというふうな考え方が昔はあって、実際にそういった事例があるというふうに言われますが、例えばこの公共補償の考え方で、公共事業の施行に伴う公共補償基準要綱という多分これに基づいてやっているのではないかと思います。これって昭和42年、1967年、すごく昔のやつ。その昔からと、今、副市長が言われましたけど、このときの時点で、いわゆる公共補償の考え方はこう示しています。建設費、第8条で「既存公共施設等の機能回復が代替の公共施設等を建設することにより行なわれる場合」、まさに公共補償の場合ですよ。このときも「既存公共施設等の処分利益及び既存公共施設等の機能の廃止の時までの財産価値の減耗分を控除した額を補償するものとする」、これが原則だと、もう当時から書いているんです。これが基本的な、もちろんただし書とか例外規定はあります。今回、その例外規定を使っているんだけど、原則はこの考え方だというのはちゃんと要綱で示されていて、米子市はそういった考え方を議会に示して、それを前提で工事費も示して、それが63億だったはず。それを今回、JRの考え方はいつからどうかそれは分かりませんが、いきなり考え方を変えましたというのは私は納得できないですけど、これに関して答弁をお願いします。

**○門脇委員長** 隠樹都市整備部長。

**○隠樹都市整備部長** 補償基準要綱、これによりまず先ほどおっしゃられました建設費の第8条でございますけども、確かに委員がおっしゃいますように、前文としてはそこまでです。でも、その後に「ただし、既存公共施設等が国、地方公共団体又はこれらに準ずる団体が管理するものである場合において」ということで、「その限度において、既存公共施設等の機能の廃止の時までの財産価値の減耗分の全部又は一部を控除しないことができる」という、こういうできる規定もございますので、それを今の副市長が申しました鉄道施設については適用ができるものだという具合に考えております。

**○門脇委員長** 土光委員。

**○土光委員** もちろんただし書でできる規定だから、今回米子市はその考え方を採用した。じゃあ、JRは最初から減耗費は控除しないで補償という考え方だったという説明でしたが、米子市はいつから考え方が変わったんですか。つまり、考え方というのは、当時の答弁からも補償するときは減耗費を控除して補償、今は減耗費は控除せずに補償することにするという考え方になっていますよね。いつ変わったんですか。

**○門脇委員長** 伊澤副市長。

**○伊澤副市長** 先ほど申し上げましたとおり、当初は十分な整理ができなかったということで、公共補償に係る減耗部分を見ないという判断をしたということではないというふうに私は思っております。もちろん当時、私、いませんでしたので、どういう協議をしたのかということをつぶさに知っているわけではありませんが、少なくとも十分な整理決着をしないまま継続協議をしていたというふうに理解しております。

一つ、誤解があっちゃいけませんので、今回、一般補償とそれから公共補償、両方あります、御案内のとおり。一般補償では当然減耗費は補償していませんので、この案件で全て減耗費を補償しているんだというふうに、今のやり取りで誤解されるといけませんので、あえて申し上げておきます。繰り返しになりますが、公共補償、つまり鉄道施設で鉄道の機能維持のために一旦仮設等をして、そしてまた建設工事の支障を回避して機能回復して

いく、そこまでの一連の回復までの経費を補償する公共補償について、そういう扱いにしたということでありまして、いつ、じゃあ考え方を変えたというよりは整理したのかということであれば、今回、JRさんのほうから最終的な事業費の確定に向けた協議をお受けして、今回、御説明しているわけでありまして、その整理の中でそういったJRさんの言われる根拠、あるいは考え方の基になった経緯というようなものもお聞きして、先ほど部長が御答弁申し上げましたような、そういったただし書、さらには、実は国において過去に運用について全額を負担するというような文章が出ているという事実もあって、これまた、もし必要があれば後ほどお示ししたいと思いますけど、平成15年の3月に国交省からそういった文章も出ていて、当該工事の計画者が全額を負担するというようなものも実は出ていたということがあって、もちろんその後、減耗費の取扱いについてはいろいろ疑義があって、現時点では基本的には見ない、ただし、長物、長尺物、あるいは赤字特例といったような特例が設けられているという成果にはなっているわけですけども、先ほど私が御答弁申し上げたとおり、多くのといたしましうか、我々が知る限りは全ての自治体において、減耗費を公共補償部分については全部見ているというのは、そういった経過に基づくものではないかなと、このように考えているところであります。以上です。

**○門脇委員長** 土光委員。

**○土光委員** 米子市の考え方というか、以前の議会の部長の答弁で、もう減価償却は見るのは当然のこととっていると、そういう答弁があったというのは紹介しました。だから、とにかくこれまでそういう説明を受けて、それを前提で工事費はこれだろうみたいなことで事が進んできたというのは指摘したいと思います。

それからもう1つ、減耗費でいわゆる赤字特例というか、その他施設の減耗費、このことについてお聞きします。これは委員会とか全員協議会の資料では今、A、B2つに減耗費、分かれていて、Bのほうです。その他施設の減耗費、これは国費対象外、つまり米子市が全額負担するという1.7億。これの理由が、全員協議会での文章、こう書いています。「本市において「公共的事業者が赤字である場合の特例」を適用し」。これ具体的に何ですか。何の規定を適用したんですか。

**○門脇委員長** 隠樹都市整備部長。

**○隠樹都市整備部長** これ、平成20年2月に国交省のほうがつくっております自由通路の整備及び管理に関する要綱というものがございます。この中に、先ほど委員が申し述べられました赤字特例というものがあるということでございます。これにつきましては、「地方公共団体等が管理する既存公共施設等であって、当該公共施設等に係る決算が継続的に赤字状況にある等、減耗部分相当額を調達することが極めて困難な場合」については、減耗分の全部または一部を控除しないことができるということがうたっておりますので、そのこととさせていただきます。

**○門脇委員長** 土光委員。

**○土光委員** 今の文章、ちょっと聞き取りにくかったのですが、平成20年云々と言われたように聞こえたのですが、私の手元の資料で、それこそ公共補償基準要綱の運用申し合せ、これが最新が平成30年3月22日。この中で今、部長が言われた条項というのがそのままあるのですが、ここと思って事実上いいですよ。それ前提で聞きます。つまり、今言われたように、いわゆる赤字特例というやつで、運用申し合せの中のこれは第7の中の

第4項の二の(1)、先ほど部長が言われましたけど、「地方公共団体等が管理する既存公共施設等であって」、これもJRも該当するという解釈だったと思います。「当該公共施設等に係る決算が継続的に赤字状況にある等、減耗分相当額を調達することが極めて困難な場合」。これ、JRがこうだから。JRって本当にそういう状況なんですか。減耗費も調達することが極めて困難な企業なんですか。

**○門脇委員長** 隠樹都市整備部長。

**○隠樹都市整備部長** これにつきましても、全員協議会等でも御説明申し上げましたけれども、これの適用につきましても、山陰線を含む鉄道は本市にとっても重要な交通インフラであること、昨今の新型コロナウイルス感染症の影響で赤字状態の深刻化が進んでいること、コロナの終息においてもその後の回復の見通しが不透明であることから、本市においてこの赤字特例を適用し、減耗分を控除せずに補償費算定をするという御説明を申し上げたところでございます。JRが赤字かどうかということもありますけれども、先ほど説明したような理由から、本市においてこの赤字特例、こちらのほうを適用し、補償費として算入するという結論づけたものでございます。

**○門脇委員長** 土光委員。

**○土光委員** お聞きしているのは、この運用の申合せ、これを適用して、つまり赤字特例を適用して、本市はこういう考え方で適用するのが前提ですよ。適用するのは条件があって、今言ったように、その企業が継続的に赤字状況にあるなど、つまり減耗分相当額を調達することが極めて困難な場合、そのときに特例適用できるんですよ、米子市の考え方がどうであろうと。適用するというのが大前提ですから、するかしないかは米子市の考え方で決めればいいけど、適用するからには、こうだということだから適用すると思います。つまり、だから聞いているのは、JRというのは今の状況は減耗分相当額を調達することは極めて困難な、そういった状況にあるというのが米子市の認識ですか。

**○門脇委員長** 伊澤副市長。

**○伊澤副市長** 結論から言えばそうだとことであります。まずJRが赤字かどうかというのは、これは一般に報道されているとおりでありまして、この新型コロナウイルス感染症の拡大というものが大きな要因になっていると思いますが、昨年度、2020年度、そして、今年度は上期の決算が出ているところでありますが、下期も含めて、かなり巨額な赤字を出しているという状況になります。まだ2期ということではありますけれども、これがもちろん早く回復することを我々は祈るわけでありまして、コロナウイルスの状況等によって、いつそれが回復するのかわからないというふうな状況に我々は今思っているということでもあります。

一方、JRというのは非常に大きな会社でありまして、JR西日本全体としては大きな財務体質を持っておられるということだと思います。したがって、全社的に見ると、本当にそこまで厳しい状況なのかというのは、委員がおっしゃるとおり、少し疑問がつくところだというのは、委員の御主張としては我々もそうなんだろうなというふうに思います。

ただ、一方で、分かりやすく言いますと、米子支社管内といいたいまいしょうか、この地域のローカル鉄道の状況はどうだろうというふうに考えたときに、これはもう非常に惨たんたるもの。ちょっと言い方は不適切だったかもしれませんが、非常に厳しい状況が見えております。これまでJRのほうから、路線ごとの収支っていうのは出しておられないようで

すので、路線ごとの収支状況というのは教えていただくことはできませんでしたが、いわゆる乗車密度というのを、これは公表されておりますので見させていただいております。例えば米子駅に限って、乗降人員なんかを見ますと、コロナの影響で大体7割ぐらいに落ちているということなんですけど、そもそも運んでいる旅客の数が非常に厳しいと。御案内のとおり、昨今、ローカル鉄道において、JRにおいてもローカル部分について存続するかどうかというような、いわゆる廃線協議といったようなことが始まりつつある気配があります。輸送密度、輸送旅客の状況等を見ますと、いわゆる廃線協議会を設ける基準ってというのが実はあるんですけど、要はその基準というのはどう見ても採算が怪しいというわけですけども、残念ながら個別は申し上げませんが、この地域のローカル鉄道というのはごく一部の区間を除いて、ほぼ廃線協議が可能な水準を下回っているというのが実相であります。じゃあ、何で経営が成り立っているかという、これは当然、各委員が御承知のとおりであります。新幹線とか、例えば近畿圏での黒字を社内全体で回してローカル部分を養っていると、こういう構図になっているんだらうというふうに思います。そうでなければ、この辺りの鉄道っていうのは維持できないような旅客水準になっていると、これはもうよくよく御理解いただきたい。多分、御理解いただいていると思いますけど、そういう中で、本当に我々が今何をなすべきか。JRに対しては、当然、これまでコロナでも何の支援もしてきていないわけでありまして。コロナの支援に限定するつもりはありませんが、そういったローカル鉄道の非常に厳しい状況というのも我々も踏まえて、この赤字特例を適用するという判断をさせていただいたということでありまして、ぜひ委員各位の御理解をいただきたいと思っております。あくまでもこれは米子市としての政策判断であります。以上です。

**○門協委員長** 土光委員。

**○土光委員** 言っていることは非常によく分かりました。そうだというふうに思います。そうだというのは、つまり、この赤字特例の適用、この運用申合せ上、この特例が適用できるかどうか、極めて困難に該当するかどうか、この辺はある意味で主観的な判断なので絶対的な基準はないから、米子市がそうだと思うんだらう特例が適用できないというふうに、そこまで私は言うつもりはありません。ただ、いみじくも副市長が最後に言いましたけど、米子市の政策判断、つまり、もちろんJRというのは米子市にとって非常に大事な役割を果たしている大事な企業。その企業がコロナということでこの2年ぐらい赤字決算でこの後も見通しははっきりしない。そういったある意味で米子市にとって重要な企業を何らかの形で米子市として支援をしたい、そういう思いから今回そうではないかと思われました。でも、もしそうであるならば、米子市がJRの価値を認めて支援することが政策的に優先順位が高いと判断するんだらう、こういった減耗費に紛れ込ませてJRに支援するのではなくて、これはこれできっちり判断して、独立して米子市の一つの政策、考え方として、これまで飲食店とかいろんな支援してきました。その一環でJRに対しても、こうこうこういう理由だからこの額を支援する、そういったきちっと示して、議会に対しても市民に対してもその是非を、私はちゃんと問うのが筋ではないかと思っております。JR、もちろん困っているんでしょう。でも米子市民だって困ってる人いっぱいいますよね。どちらを優先するかというのは、やっぱり議会とかで議論した上で決めるべきではないかと私は思いました。

次に行きます。あと費用便益に関して。これ最初に言いましたが、工事費が13億増えて、当時はBバイC、1.04だった。ところが、工事費が増えたにもかかわらずBバイCは1.59、すごい値になっている。これは今日の私の質問資料、全員協議会とか委員会で配られた資料の一部ですが、それぞれ現行、変更後、変更額、表で整理をされています。総便益を見ると現行、今はつまり変更前BバイCが1.04、便益は54億ですよ。変更後は128億になっているんですよ。私は最初見たときに桁数が本当にそうだろうかと思ったけど、つまり変更額、その隣にありますけど、なぜかコンマが抜けているんですが74億ですよ。つまり、今までこの整備事業の便益は54億ですよといったのが、実は見直したらそれを上回る額の便益が出てきました。だから結果的に変更後の総便益が128億。費用が13億増えたにもかかわらず、BバイCは1.04から1.59に、私から言えば跳ね上がっている。なぜ増えているのか。増えた理由は説明を聞いています。渋滞緩和を考慮したら、以前はしなかった理由も一応聞いています。今回改めてしたら、74億の便益が新たに出てきたというのですが、2つ疑問があります。こういったある意味で米子市にとってずっと議論が続いている整備事業に関して、総便益が今までは54億だったのが実は128億でしたというのを、工事をやっている最中にそういった説明をするというのは、これは不自然というか手順としておかしいと思います。事業を進めるときに、工事を着手するとき、ちゃんと便益もして、この工事はこうだよといって説明してからするのが当然ではないかと。なぜ今の時期にこんなことをするのか。これ、うがって見れば費用が13億増えて、このままではBバイCが1下回るから、頑張って便益を計算したら予想以上に増えたというふうに見えるのですが、だから、なぜ今の時期にこれをしたか。もう1つ、この74億もなぜ渋滞緩和で増えるのか。この2つの説明をお願いします。

**○門脇委員長** 隠樹都市整備部長。

**○隠樹都市整備部長** なぜ増えたかということでございますけども、委員がおっしゃいますとおり、渋滞緩和の便益を追加したということでございます。なぜ今の時点かということにつきましては、過去の、これ委員会での答弁にもなるんですけども、平成28年12月に当時の部長が答弁しておりますように、BバイCについては、現状で1を超えているため交通渋滞解消などの便益は入れていないということをご答弁したようでございますけども、そのことにつきましては、私としてもなぜかという疑問を持っております。この交通便益につきましては、結果的に米子の、現在は北広場側しか供用されていない交通が、今度、南広場ができることによって交通分散が起きるということで、その分が交通渋滞の緩和につながるという便益でございます。もともとこの便益の分析につきましては、政策の経済的効果を定量的に計る評価手法でございまして、公共事業を含めて広く用いられております。結果的に言えば、その値が1を超えればその事業を行うことが正当化されるというものでございまして、元来、そういう目的を持ってお示しする数字でございまして、この事業全体に対していかなる便益が見込まれるかということは、全体を当然、当時お示しすべきものだったという具合に私は思っておりますし、誰が考えてもそうだという具合に思います。この点については、私がおわびしてもどうにもならないか分かりませんが、この場でもおわびを申し上げたいという具合に思います。土光委員が言われますように、便益というものはこの事業を計る一つの数字として表す指標でございまして、きちっと

した全ての便益を算入した数字を当初からお示しすべきものだという具合に認識しておりますし、なぜ増えたかというのは、先ほども申し上げましたように、北広場で一方的に使われていた交通の部分が南広場ができることによって分散し、周辺道路の渋滞が緩和するという考えでこの便益を新たに見込んだということでございます。以上です。

**○門協委員長** 土光委員。

**○土光委員** 当時1を超えているから国の補助金とかは差し支えないし、やるとすると、こういう答弁があるんですね。今はしないということで、何でしないかというのと、これをやろうと思うと少し予算を使って外注しないといけない。少しお金と時間はかかります。だから、あえてお金かけてもしなくてもいいかなという答弁をしています。今回、費用便益を計算しましたよね。費用は幾らでしたか、期間は幾らでしたか。

**○門協委員長** 隠樹都市整備部長。

**○隠樹都市整備部長** すみません、期間についてはちょっと今認識してございませんけども、費用につきましては63万円ということをお伺っております。

**○門協委員長** 土光委員。

**○土光委員** 私もこの費用を見て、えっと思いました。63万円でやれば、多分期間もそんなにかかってないはずですよ。そうすると、74億の便益が出るのが明らかになる。じゃあ、何で当時しなかったというのが率直な思いです。時間がないからちょっとここはそういう思いを伝えておきます。

それから、もう1つ、渋滞緩和。これも今日の私の資料ですが、下に地図があります。つまり、渋滞緩和ということでそれをお金に換算すると、74億の価値が今後何年間出てくるということですが、要は考え方としては、南口ができれば明道地下道交差点とかそれから美吉橋交差点、ここから駅の改札に行こうとすると、今はこの青い黒い、北側に行くしかない。それが南口ができれば点線の通路で行く。その結果、この経路1とか経路2、ここの交通量が減る、渋滞が減る。それによって車の交通が、渋滞時間が少なくなって、それをお金に換算したら74億になるという筋書なのですが、1つ疑問なのは、南口ができたとしてタクシーとか自家用車、この明道地下道交差点、それから美吉橋交差点、この人たちは全て全員北口ではなくて南口に行くだろうという前提で便益を計算しています。全てみんな南口に行くと考えるのはなぜですか。

**○門協委員長** 隠樹都市整備部長。

**○隠樹都市整備部長** ちょっとその辺につきましては、詳しいことは今申し上げられませんが、交通に関する経路ですとか時間につきましては、平成27年度に行いました交通センサスを基にして数字を抽出したという具合に聞いておりますので、その当時のそういったセンサスによって、そういうような推計をしたのであろうという具合に考えているところでございます。

**○門協委員長** 土光委員。

**○土光委員** 数字を拾うのはそうなのですが、全員がもう北口行かずに、全部が南口に行くだろうという前提で数字を拾っているんですね。何でそういう考え方をしているかというのが、もらった資料には書かれていません。ここは私の常識的な考え方なんですけど、自由通路できますよね。これ、半橋上駅、改札はどこにあるかというのと北口のすぐ近くですよ。だから、車とかタクシーで行くとき、北口まで車で行けばエレベーター、エスカレーターで

すぐ改札入れますよね。ところが、南口でタクシー、自家用車で送ってもらって、すると、自由通路を歩いてやっと改札に行けますよね。自由通路の長さは140メートルと聞いています。だからタクシーに乗る人、それから自家用車で送ってもらって、ここで降りて、じゃあ改札に行こうと思うと、北口だったらすぐ改札だけど、南口だったら140メートル歩いてやっと改札に行くわけです。普通、ここは普通という言い方にしかありませんが、そういう状況だと、北口に行く時間は1、2分というか、多少は車に乗る時間がかかるかもしれませんが、歩く時間はないですから、普通、送って、例えば私が旅行者を米子駅に送ってあげるときに、私は南口で降ろしません。北口まで行って、あそこが改札ですよというふうなことは十分あり得るのではないかと。だから、全て南口に行くというそういう前提は、私はちょっと適当ではないというふうに思うのですが、いかがですか。

**○門協委員長** 隠樹都市整備部長。

**○隠樹都市整備部長** 時間的なものですか、いろいろ個人によって、どこを通られるかっていうのは違ってくるとは思いますけども、一概に全部が全部南側を使われるわけでもないですし、北側を使っておられた方が南側にわざわざ回られて、鉄道風景を楽しみたいと思われる方もいらっしゃると思いますので、土光委員がそうお考えになられることも一理あるとは思いますが、私どもとしては、この便益で拾っている数字というのは、妥当なものであるという具合に思っておるところでございます。

**○門協委員長** 伊澤副市長。

**○伊澤副市長** 今、土光委員さんが全てがというふうにおっしゃる、私も専門家じゃないもんですから資料の読み取りが悪いのかもしれませんが、一応私、多分土光委員さんがお手元にお持ちのものと同じものを持っているんだろうと思いますが、私が持っている資料をさっと見た感じでは、7・3で分けてあるように思いますが、全員が南口利用者に回っているのをどこ見てそう言うておられるのか、もう時間もありませんので後ほど確認させていただければと思いますが、私が見る限りは従来の駅南広場ができる7割、3割。7割が駅北広場に残り、3割程度が南広場に回るということで計算してあるように、今、私の手元の資料を読み取っておりますので、また後で確認させていただければと思います。以上です。

**○門協委員長** 土光委員。

**○土光委員** 頂いた資料の、これページ振っていないんですが、13ページに「すべて」というふうに書いています。それを根拠に私は言っています。

あと、もう1つ指摘をします。費用便益を考えると、これは従来からですが、乗降客の利便性、それを便益で計算している。米子駅の1日の利用人数、7,500人でやっていますよね。これ当然、今でも7,500人でやっていると思います。ところが、先ほどJRって赤字になって非常に厳しい、これ乗降客が減るからですよね・・・

**○門協委員長** 土光委員。

**○土光委員** その辺も当然考慮にすべきではないかと・・・

**○門協委員長** 土光委員。

**○土光委員** そういう指摘をします。これで終わります。

**○門協委員長** 以上で総括質問は終わりました。

分科会審査の日程、担当部分については、お手元に配付しております予算決算委員会分

科会審査日程表及び審査担当表のとおりいたします。

次回の本委員会は、12月17日午前10時から開催いたします。

以上で本日の予算決算委員会を閉会いたします。

**午前11時21分 閉会**

米子市議会委員会条例第29条第1項の規定により署名する。

予算決算委員長 門 脇 一 男