〔11番　前川文博　登壇〕

○11番（前川文博）

それでは、議長から発言のお許しをいただきましたので今回４点の大きな質問をさせていただきます。

１点目です。若宮駐車場の土地交換について伺います。内容は３つです。１点目、同等の交換基準とは何か。２点目、上下水道工事について。３点目、飛騨古川駅東駐車場の名称変更についてです。

１点目、同等の交換基準とはということで、昨日もお二人から質問がございましたので詳細のほうはしゃべりませんが、今回、開発事業者側の不動産鑑定により同等以上が確認されたということで向かわれております。公共事業でいろいろ行う際は、市で行うと高額になるということで、火災跡地の開発なども民間でやってもらって費用を抑えると、飛騨市は賃貸で借りるといったような手法が取られてまいりました。確かに飛騨市が公共で事業を行うと高い、民間が行うと安く済むという、この辺は理解できますが、今後飛騨市の施設として飛騨市が管理をしていくということを考えると、それなりの工事基準というものがあるはずです。例えばアスファルトの舗装は何センチメートル必要なのか。その下に敷く砕石などの基準は公共工事と一致しているのか。また、建物についても公共工事として建設する基準と同等以上なのか。飛騨市が行った場合の工事基準との比較で同等以上なのかを確認します。鑑定評価の金額が私は余りにも大きいと感じております。飛騨市として鑑定評価をする考えについても確認いたします。

２点目、上下水道工事についてです。土地の交換に伴う上下水道工事が開発事業者によって行われています。最近は、上下水道管の老朽化の問題も全国各地で多く発生しております。飛騨市の水道料金も最低限の値上げが予定されていますが、それも長寿命化を基準としたもので、この先、長期間の維持修繕など管理が必要です。そこで、民間事業者が行った上下水道管を飛騨市が管理していくには、しっかりとした工事基準で行われたどうか、そこが重要です。市が施工した場合と同等の基準は担保されるのか、工事の確認はどのように行っているのか、その点を確認いたします。

３点目、飛騨古川駅東駐車場の名称変更についてです。新駐車場は６月議会で条例が提出され、飛騨古川駅東駐車場の名称が予定されています。近隣で開発を行うのは、飛騨古川駅東開発株式会社であり、同じ名称になります。何も知らなければ開発事業者の駐車場にも見えてしまいます。これまでどおりの若宮駐車場の名称でも問題ないのではないでしょうか。飛騨古川駅東駐車場の名称については、私は反対の立場として、この名称の決定について確認をしたいと思います。

◎議長（澤史朗）

答弁を求めます。

〔商工観光部長　畑上あづさ　登壇〕

□商工観光部長（畑上あづさ）

それでは、私からは１点目と３点目についてお答えをいたします。

まず、１点目の同等の交換基準についてお答えをいたします。駐車場の整備につきましては、国土交通省の構内舗装・排水設計基準を、市道の整備につきましては、岐阜県の道路設計要領を適用しておりまして、自費工事申請により機能を満たしていることを確認した上で許可しており

ます。なお、駅東駐車場と隣接する市道の完成検査は雪解け後の３月末に行う予定です。建物につきましては、施工業者に対しまして、既存施設の建築当時の図面を提供し、その図面を基に耐震等については現在の基準で設計がなされております。内部の機能や仕様につきましては、両施設の所管部署の担当者が、複数回にわたり確認を行いまして仕様等が決定されており、交換して市が管理、使用をしていくことに問題ない状況にあると考えております。なお、市として鑑定評価をする考えがあるかにつきましては、市が依頼した場合も同じ鑑定評価になると思われますので、特に実施することは考えておりません。

次に、３点目の飛騨古川駅東駐車場の名称変更についてお答えいたします。現在の既存駐車場である若宮駐車場は、地名である「若宮」を用いて命名されており、市民の方から広く認知されております。一方、交換後の新駐車場の地域は上気多でありますので、地名を用いて命名すると「上気多駐車場」ということになります。しかし、上気多は大変広い地域でありまして、逆に誤解を生じる可能性もあります。今後、市内の方は元より、市外の方にも分かりやすく親しみの持てる名称にしたいと考えたときには、ランドマークとなる施設や建物の名称を活用することが一般的であると考えます。その場合、昔から親しまれ、飛騨市を代表する駅名「飛騨古川駅」がキーワードとして挙げられることから、その東側に位置する駐車場として飛騨古川駅東駐車場との名称で検討しているところです。ただ、最終決定したわけではございませんので、ご意見も踏まえ検討してまいります。なお、開発後の施設の名称はローマ字で「Ｓｏｒａｎｏｔａｎｉ」となりますので、完成後には開発者名とかぶることはなくなるのではないかと考えております。

〔商工観光部長　畑上あづさ　着席〕

◎議長（澤史朗）

続いて答弁を求めます。

〔環境水道部長　横山裕和　登壇〕

□環境水道部長（横山裕和）

私からは２点目の上下水道工事についてお答えいたします。今回の駅東開発地内には、上流の若宮一丁目地内からの汚水が流れる下水道管が、若宮駐車場の中の道路部分に埋設されており、今後、土地交換がなされた際には開発計画の支障となることから、開発者側から別のルートへ変更させてほしいとの要請があり、技術的な検討を行った結果、県道鼠餅古川線から市道上気多・杉崎線側へ迂回するルートに変更することとなりました。ルート変更に係る設計は開発者側で行いましたが、実施設計においては、市が求める設計基準に基づいた構造となるよう事前協議を行い、設計内容については市でも確認を行いながら進めてもらいました。

なお、今回の下水道管の移設に関しては、上水道管の移設も行わないと新ルートの下水道管が敷設できないことから、上下水道管敷設工事を一括で開発者側が行うこととし、その費用の全てを原因者である開発者側が負担することとしております。工事の実施に当たっては、下水道工事については公共下水道施設工事施工承認申請書を、上水道工事については自費工事承認申請書を開発者側が市へ提出し、市では、市が建設する場合と同等の構造となっているか詳細について確認し、施工に当たっても市発注工事と同等の管理を行うことなどの条件を付して承認しております。

なお、施工に当たっては、工事施工業者と施工管理を行う業者に対し、市発注工事と同様に管

理すべき基準等を遵守するよう指導するとともに、随時、工事の進捗などについても情報を共有しながら、必要に応じて現地立会いも実施しております。現在までのところ計画どおり施工されていることを確認していますが、管路の敷設工事が完了した際には、市が行う検査により、市の基準を満たす施設であることを確認してから、新ルートへの切替え工事と既存の管路施設の撤去を行います。最終的には、全ての工事が完成したところで完成検査を行い、設計どおりに建設されていることを確認した後に、新設された施設については市へ権利譲渡される予定となっております。

〔環境水道部長　横山裕和　着席〕

○11番（前川文博）

多少ロスタイムがありますが、今２点目のほうで、上下水道については現地の立会いも行ったりいろいろ管理をやっているということで、要は地中に埋まってしまうので後分かりませんが、そこの部分は管理ができているということで、その辺は確認をさせていただきました。

それから、名称についてはＳｏｒａｎｏｔａｎｉという名前がそこの名称なので、開発事業者の名前は今後出てこないということもありますが、一応まだ最終決定ではないということですので、ここはいろいろな話を聞きながら検討していただきたいなと思います。看板が立って、今隠してあったのがまためくれて、駐車場の名前が出ているんですよね。10月頃立ったときもずっと名前が出ていたんですよ。それがあったので、今また出ていたので、非常に気になりましたので、その辺はしっかりとやってください。

それから１点目のほうなんですけども、道のほうは国とか県の基準でやられたということで、それはよかったんですが、その基準でやられたことの確認、例えばアスファルトは何センチメートルでやってあるとか、その下の砕石はというところの確認というのはどのようにされましたか。

◎議長（澤史朗）

答弁を求めます。

□商工観光部長（畑上あづさ）

こちらの駐車場等につきましては技術的なことになりますので、基盤整備部の建設課のほうの職員が協議とか確認をしておりますが、その舗装の現場のことにつきましては昨年の12月６日に現地にて確認を行っております。

◎議長（澤史朗）

もう１つ答弁があるそうです。

□基盤整備部長（森英樹）

駐車場の舗装の関係につきましては、舗装の厚さとかは国土交通省の基準に基づいて、市のほうでその仕様を相手方に明示しまして、その仕様どおりで施工していただいているということです。確認につきましては、自主管理をしていただいておりまして、この後になりますけども、写真等によって検査をさせていただくということになろうかと思います。

○11番（前川文博）

分かりました。公共工事の発注ではないので、普通道路に穴を開けてやるような検査ではなくて、出てきた写真での管理ということで一応確認をされるということですので、それをしていただければ、その辺の同等基準、そういったものがいけるのかなというふうに思います。

それから、今度は建物のほうなんですけども、全員協議会の説明のほうでは、断熱材とか、ふすまがロールカーテンになったとか、土間のコンクリートとか、そういったようなことが書いてあって、その辺が基準よりいいというようなことだったんですが、今後これも市のほうでこれから30年、50年新しいものをもらって管理するということを前提にいきますと、市の公共工事の基準、これとは何らか比較されてやっているのか、そういったことの同等という確認はされていますか。

◎議長（澤史朗）

答弁を求めます。

□商工観光部長（畑上あづさ）

先ほども申し上げましたように、既存の建物の図面を基にはしておりますが、基準については現在のもので設計をしていただいております。（前川議員「市の基準と比べてどうなの。」と呼ぶ）ですので、市の基準とは遜色がないものと考えております。

○11番（前川文博）

建物の建築に関する市の基準なんですが、例えばこういったところも床が難燃素材とか、壁とかもいろいろ燃えにくいとか、そういったこととかあるんですが、そういったところも全部大丈夫ということでよろしいですか。同等の基準というのは多分建てるときは公共工事であったのでそういうものでいって10年前、20年前の基準かもしれませんけど、今新しいものをもらって30年とか50年この先市が管理していくということになると、そういった基準とかはどうなんですか、同等というところでは見なくてもいいんですかね。その辺がどうでしょう。

◎議長（澤史朗）

答弁を求めます。

□商工観光部長（畑上あづさ）

そういったところも含めて、現在の基準で設計をしてもらっているということです。

○11番（前川文博）

分かりました。では、今の公共工事は市の建築で行う基準と同等以上の確認を取っているということでの今、答弁をいただきました。

そこで、２月の全員協議会の折に、この土地交換についての説明が結構なボリュームの文章であったんですけども、交換後は隠れた瑕疵については請求できないと、１年間はできるというような書き方があったんですが、この辺についてはしっかりとした基準で確認したから、はっきり言って心配ないよと、例えばアスファルトの下とかも多分こちらのほうも沼地だったので、ボコボコになったりもしたんですけど、そういった部分を含めても安心して交換しても大丈夫ですよということで、私たちも理解していいのか。その辺をはっきりと、持てる答弁をいただけるとありがたいと思います。

◎議長（澤史朗）

答弁を求めます。

□商工観光部長（畑上あづさ）

現状考え得るところについては、しっかりその設計段階から確認をした上で施工していただいておりますので、万が一のことがある可能性はないとは言えませんが、すごく少ないものだと考

えております。ただ、100％絶対大丈夫ですということは申し上げられませんので、建物、土地の交換契約の中には１年間の瑕疵担保についても条項の中に入れさせていただいたということです。

○11番（前川文博）

分かりました。もう１点気になっているところを確認いたします。新しい駐車場のほうで市道上気多11号線、14号線、15号線が走っています。これが、今駐車場整備をしたら、その道路が幅が広くなった、太くなったような状態なんですが、ここの土地についてはどのようなところから持ってきたというか、話になるんでしょうか。土地交換する面積は出ておりますが、土地交換の中に入っていると、要は駐車場の面積は減るわけなんですが、その辺はどういうふうな扱いで道路を広くされているのか、その辺を教えてください。

◎議長（澤史朗）

答弁を求めます。

□商工観光部長（畑上あづさ）

拡幅した部分も交換面積に含めて計算をしております。

○11番（前川文博）

拡幅した部分も土地交換の交換面積ということですね。そうしますと、駐車場と同等の土地の基準となると道路の部分は入らないと思うんですが、その辺はどうなんですか。道路がない部分の駐車場としての土地の同等の基準ということではないかと思うんですが、その辺道路まで入れると、ちょっとおかしいのではないかなと思うんですが。この増えた部分がたしか674.34平方メートルなんです。ちょっと微妙な数字かなと思うんですが、その辺はどうですか。

◎議長（澤史朗）

答弁を求めます。

□商工観光部長（畑上あづさ）

拡幅した部分も含めて計算をしておりますので、そのように理解をしております。

□基盤整備部長（森英樹）

道路の部分も含めて交換しているということで、旧若宮駐車場の部分も真ん中に市道が入っておりまして、その道路部分も交換の面積に含めておりますので、当然、新旧ともに駐車場の部分、道路部分全てを含めた面積での交換ということでございます。

○11番（前川文博）

全員協議会で出た、色を塗った部分の交換なので、道路の広くなったところはその青色の部分に入っていると。ピンク色、赤色の部分にあった駐車場の中にある道路の部分がそこにいっているよという感じで見ればいいということでよろしいですか。

◎議長（澤史朗）

答弁を求めます。

□基盤整備部長（森英樹）

考え方はそれでいいと思います。面積は多少前後しますけども、旧市道の部分も新しい駐車場の市道の部分に含まれているという解釈でよろしいかと思います。

○11番（前川文博）

分かりました。私の疑問に思ったものは大体これで聞きましたので、また分からなければ今度、委員会のほうで確認をさせていただきます。

それでは、次２点目のほうに移らさせていただきます。旧神岡鉄道についてということです。１点目、鉄道施設の今後について。２点目、鉄道資産の維持管理費用について。３点目、協力金の15億円について。４点目、観光滞在時間についてお伺いいたします。

昨年は飛騨市合併20周年ということで、「レールマウンテンバイク　ガッタンゴー」が全線での走行をいたしました。全線といいましても、猪谷駅の場内信号から先はレールがありませんので入れませんし、その手前の国境橋も老朽化により通行ができなかったので、その手前までのというところでの体験がありました。先般、２月の22日、23日には、京都府の嵯峨野観光鉄道でレールマウンテンバイクが走行いたしました。このうち１日は雪で動けなかったんですが、その後３月１日には、栃木県小山市の高岳引込線といわれる高岳製作所専用線、これを小山市と小山市観光協会が事業経営企画者となって現役で使っている東光高岳専用線路をレールバイクで線路を走ろうという企画がされて、こちらも盛況だったと聞いております。

そこで、１点目、鉄道施設の今後についてということで伺います。昨年ＰＣＢ撤去に伴う施設の維持について、指定管理者とＮＰＯとで協議がありました。飛騨神岡駅のホームにＰＣＢが使用されていて、撤去には多額の費用がかかる。聞くところによると１億円との話でありました。結果としては、線路は残してホーム設備の撤去及び駅舎ホームからホームをつなぐ階段設備の撤去、これはコンクリート片が剥離し落下したための対応でした。

このレールマウンテンバイクの事業は、2009年５月11日の中日新聞朝刊の岐阜県版14ページに、沿線住民の一人で市観光協会の副会長も務める山口正一さんが開発したレールマウンテンバイク、廃線後の活用策に思いついたと載っております。神岡鉄道協力会のメンバーが主体でスタートした事業です。その後、飛騨市観光協会が一時運営をし、現在のＮＰＯが今の姿にしたものです。今の形に落ち着くまでにいろいろな試作品がありました。記憶にあるのは、木製トロッコの２階建て車両を造って走らせようとしまして、このとき私も組み立てに関わったんですが、これは実現しませんでした。また、除雪機を改良して線路の除雪ができる機械を造り、冬の運行もしたいということもありました。

今回、まちなかコースからこのレールマウンテンバイクが始まり、今、渓谷コースが増え、昨年は念願の全線体系の実現へとこぎ着けました。直近の利用者は７万9,000人を超え、ＮＰＯとしては、これまでも全線の活用を目指して活動を続けてきております。2012年10月12日、これも中日新聞の飛騨版18ページですけども、ＮＰＯ専務理事の山口さんとして、未利用区間はトンネルや橋が連続し、必ず感動するコース。レールバイクは物珍しさから本物に変わるといったことで記事になっており、現在に至っております。今後も、飛騨市の観光の一翼を担う大切な資産です。これから先の鉄道施設の利活用について、どのように考えているのかお伺いいたします。

２点目です。鉄道資産の維持管理費用についてです。昨年のＰＣＢ撤去工事や落石防止、トンネルの点検など、運行していくにはそれなりの設備費用が発生いたします。昨年12月定例会では、令和７年度からの５年間の指定管理者についての議論がありました。その中では、利益が出ているのであれば、それ相応の費用負担を求めてもいいのではないかというような話も出ました。確かにそれも一理あると思います。しかし、この指定管理施設は指定管理料はゼロ円。過去には、

施設使用料として市に使用料の支払いをしていた時期もあります。気動車の修繕や木製の枕木の交換、さらにＰＣ枕木への交換など、設備関係の保全費が年間約600万円で、それはレールマウンテンバイクの売上げの中から支出をされています。

飛騨市のレールマウンテンバイクは、今全国に普及をしております。先ほどの出張したものもあります。飛騨市の記念行事にはお試しコースとして体験乗車で出たり、東京の地下街で無料体験乗車など、飛騨市の観光の宣伝もＮＰＯの運営費の中から支出されております。この先、指定管理者に負担を求めていくということになるのであれば、ほかの指定管理施設も同様に考えていくべきだと思います。その際はいろいろな面、人件費だの単価など、中身をチェックしていくことも必要になっていくと思います。今後のこういった費用負担などはどのように考えているのかお伺いいたします。

３点目、協力金の15億円についてです。鉄道基金が15億円あります。これは神岡鉄道が廃線になる際、筆頭株主の三井金属鉱業から寄附を受けたものです。2006年12月議会の一般質問で明らかになったのは、事業が失敗した場合に備えた線路撤去費用が10億円、一般寄附金が５億円。この５億円を初期投資や安全対策費と当面の赤字補填に充てる。当時の第三セクター清算後、ＮＰＯ法人や新たな第三セクターによる新会社を設け、運行させる方針。線路や駅舎などは無償譲渡を受け、日曜日や祝日などだけ不定期に運行する。開業は１年半から２年後を目指すとあります。この当時は観光鉄道としての再開を考えていましたが、鉄道免許の再取得などのハードルが高く、断念し、活用策を模索し、現在のレールマウンテンバイクとなっております。この基金は2007年の３月議会で15億円の受け皿として、鉄道資産整理基金10億円と、鉄道経営運営基金５億円を新設しました。現在は１つの基金15億円として管理されていますが、過去のいきさつはこうなっております。この合計は事業の運営費としての寄附金でした。ここについて、市は今どのように考えているのかお伺いいたします。

４点目、観光滞在時間についてです。レールマウンテンバイクの令和６年度利用者数は７万9,473人で、6.7％増でした。岐阜県の鵜飼の観光は、８万3,768人の入り込みでした。岐阜地域で力を入れている観光とほぼ同格の観光事業となっています。これまでにも各種アンケートを実施したところ、レールマウンテンバイクの乗車体験後は、クーポン券などで飲食施設との提携があり、ある程度はそちらに誘導されて地域の活性化につながっています。宿泊などは奥飛騨温泉郷や近隣が多く、飛騨市内の宿泊は数パーセント程度となっています。岐阜県を代表する鵜飼と同格の集客力となってきております。飛騨市内での滞在時間を増やし、地元経済の活性化につなげていく施策はどう考えているのかお答えください。

◎議長（澤史朗）

答弁を求めます。

〔神岡振興事務所長　洞口廣之　登壇〕

□神岡振興事務所長（洞口廣之）

それでは、旧神岡鉄道に関する４点のご質問いただきましたので、一括してお答えをさせていただきます。

まず、１点目の鉄道資産の今後についてですが、神岡町独自の貴重な資源である旧神岡鉄道の鉄道資産は、指定管理者であるＮＰＯ法人神岡・町づくりネットワークのご尽力もあって、現在

では、市を代表する観光アトラクションにまで成長したレールマウンテンバイクガッタンゴーとして活用されており、今後も市観光の一翼を担う大切な資源であるとの認識の下、これまでどおり維持、活用していく方針です。一方で、施設利用に当たっての安全性については、定期的な点検やモニタリング調査、運行管理規程の遵守により、利用に問題のないレベルが確保されていると考えていますが、トンネル壁面のコンクリートの剥離やコースのり面の落石対策、ＰＣＢ含有塗料の撤去等、施設の老朽化に伴って、今後多くの対策が必要になることも事実です。こうしたハード面の対策は長期間にわたって定期的に行うことが必要であることから、これまでのモニタリング調査等により蓄積した課題を整理し、対策の内容及び工法等の比較検討を行い、限られた財源を効率的に活用し適切な整備に努めてまいります。なお、議員からご指摘があったＰＣＢ塗料除去に伴う旧飛騨神岡駅のホーム撤去につきましては、工事費やその後の維持管理費、ＰＣＢ剥離に伴う周辺住民への影響を考慮しつつ、指定管理者とも協議の上、現在、詳細設計を行っている最中であり、工事に伴う各種の補償対応等を行った上で、令和８年度において本工事に取りかかりたいと考えております。

続いて、２点目の鉄道資産の維持管理費用についてお答えします。国家賠償法上、公の営造物の施設管理の瑕疵とされる通常有すべき安全性を欠き、他人に危害を及ぼす危険性のある状態を避けるため、施設の所有者である市が維持管理費用を負担し、所有者責任を果たすことが原則であると考えており、過去に導入されていた納入金制度につきましても、指定管理者のやる気をそぎ、効率的な運営の足かせになるとの考えから、現在は全ての施設で採用しておりません。一方で、ガッタンゴーの運行は鉄道資産を利用した指定管理者の自主事業として実施されているものであり、同事業を運営するための必要となる固有の費用につきましては、相応の負担をお願いすることも必要と考えているところです。

次に、３点目の15億円の協力金についてお答えします。結論から申し上げますと、鉄道資産整理基金の15億円については、全額鉄道資産の整理及び維持管理のための基金であり、５億円分を事業運営費に充てるという捉え方はしておりません。この点については多くの誤解があるようですので、改めて経緯をご説明したいと思います。

旧神岡鉄道株式会社において、廃線の検討を始められたのが平成16年のことですが、これと並行して、市では廃線後の鉄道資産を譲り受け、観光鉄道として鉄道事業を再開することを模索しており、この際、大きな課題とされていたのが、将来的に施設の撤去が必要となった場合の費用負担、観光鉄道を営む上での経営収支が安定しなかった場合の収支補填という２つのリスクへの対応でございました。度重なる検討の結果、市が神岡鉄道株式会社から鉄道資産を無償にて譲り受けること、神岡鉄道株式会社の親会社である三井金属鉱業株式会社から15億円の寄附を受けることで合意がなされ、平成18年12月には、市議会でも鉄道事業の再開に向けて検討することが了承されました。これを受け、翌年２月に神岡鉄道株式会社との間で鉄道資産の無償譲渡契約が締結され、この契約に付随して、三井金属鉱業株式会社との間で締結された確認書には、市が譲り受けた資産について、将来、施設の撤去等を行う場合、市自らの責任と負担で行うとした上で、三井金属鉱業株式会社はその費用見合い10億円を協力金として支払うこと。また、これとは別に、市の積極的な関与により神岡鉄道の事業が円満に廃止できたことに対し、５億円を支払うことが明記されています。

これを受け、同年３月の市議会における一般質問では、当時の船坂市長より、「神岡鉄道の再開はこの15億円という範囲内での再開であり、万が一赤字が出るとか、あるいは多額な経費が10億円を超えるというような事態が生じた場合には、存続は断念せざるを得ない。」との答弁がなされ、受領した15億円の寄附金については、新たに創設した鉄道資産整理基金に10億円、鉄道経営運営基金に５億円を積み立て、今後のリスクに備えることとされました。これらの経過を経て、市では鉄道再開の適否を判断するため、コンサルタント業者に発注し調査を行いましたが、その報告書では経営再開後は初年度から赤字が続き、初期投資や５年ごとの修繕費を見込むと、20年かけても黒字化は達成できないとの収支予測であったこと。さらに、平成20年度に発注した調査においても、鉄道全線撤去に要する経費は25億8,200万円、主要橋梁８橋の撤去費用だけでも17億5,800万円に上るとの試算であったことから、平成21年３月に神岡鉄道の再開は困難であるとの最終的な取りまとめがなされるに至ったものです。

さらに、翌年の平成22年２月には、市議会神岡鉄道対策特別委員会において、「鉄道の再開が無理で、撤去費が10億円では足らないということであれば、15億円を撤去のリスク担保として一本化すべきではないか。」との意見が出され、委員長において、「鉄道経営運営基金と鉄道資産整理基金の一本化を市長に提言する。」と取りまとめられたことを受け、同年の６月議会に鉄道経営運営基金を廃止し、鉄道資産整理基金に一本化することを内容とする積立基金条例の改正案を上程し、可決されております。以降、令和２年度に、基金の処分目的に資産の維持管理を加えましたが、現時点においても15億円は全て鉄道資産のハード面の対策に充てる基金とされているところでございます。

最後に４点目の観光滞在時間についてお答えいたします。ガッタンゴーに訪れる観光客の街なかへの回遊を促し、もって観光滞在時間の延長を図るため、ＮＰＯ法人神岡・町づくりネットワークでは、これまでも町内の飲食店と連携したクーポン券の発行や、旧奥飛騨温泉口駅に市内各種の観光施設やスポット等を紹介するパンフレットを設置するなどの取り組みを行っていただいています。これとは別に、昨年６月と７月には神岡商工会議所のご協力をいただきまして、大手旅行業者の担当者をお招きして、町内をご案内し、ガッタンゴーを起点として、カミオカラボや神岡城を含む高原郷土館、江馬館などを周遊する商品の造成をお願いしましたところ、具体な商品企画のご提案をいただけることとなりましたので、今後は、実際の催行につながるよう、引き続き調整を進めてまいりたいと考えております。また、本年５月にはＮＰＯ法人神岡・町づくりネットワークが主体となって、「新しい時代への継承と、交流の増加を目指して」をテーマとするまちづくりシンポジウムの開催が計画されていると伺っており、さらなる機運の醸成を期待しているところでございます。

〔神岡振興事務所長　洞口廣之　着席〕

○11番（前川文博）

振興事務所長から答弁をいただきました。ご丁寧な説明いただきましてありがとうございます。私も新聞記事とかいろいろ調べまして、今おっしゃったことが事細かに載っております。2007年の３月とか載っております。言われたことがそのまま合っております。そこは分かるんですけども、レールマウンテンバイク、施設の管理を委託しているので自主事業でやるんであればということも分かりますが、その辺はしっかりと協議していただいて、必要なものは必要で、今600万円

を毎年かけているということも出ていますので、そこは本当にお互い納得できる範囲で進めていただきたいなと思います。

そこで、１番の安全性の点検の話なんですけども、今現在は例えばトンネルの点検ですと、どのような感じで点検をやっていらっしゃるんですか。

◎議長（澤史朗）

答弁を求めます。

□神岡振興事務所長（洞口廣之）

この廃線路に伴う安全基準というのは明確に定められたものはございませんけれども、現在は岐阜県トンネル点検マニュアル及び岐阜県橋梁点検マニュアルを準用しまして、５年に１回の近接目視・打音検査を実施しております。

○11番（前川文博）

５年ごとの目視検査と打音検査ということなんですね。鉄道のほうのよく詳しい方にちょっと聞いたんですけども、鉄道では、専門家ですね、社員がいるので専門的に見るんですが、その人たちは２年に一度の目視検査をして、そこでひび割れがあったら調査すると。打音検査というのは20年ごとが基準だということなんですが、この辺の基準ではできないですかね、費用面があると思いますので。

◎議長（澤史朗）

答弁を求めます。

□神岡振興事務所長（洞口廣之）

ご指摘のとおりでございます。我々といたしましては、より厳しい基準ということで５年ごとに打音検査をやるという方向で向かっておりますが、今ご指摘いただいたとおり経費面では高くなるということもあると思います。この点について、また施設の管理をしていらっしゃる指定管理者とも話をしながら、適宜、適切な方法を採用してまいりたいというふうに考えております。

○11番（前川文博）

その辺は、多分これまでのいきさつの中でそういう５年というやつで決まってきたというのも私も分かっておりますが、そこまで必要ではないということであれば、しっかりとした安全運行に妨げにならない基準で設定できるように、もう１回考え直していただきたいと思います。

それでは次に移ります。各種報酬や費用弁償についてということで２点あります。１点目は各種委員の報酬の見直し。２点目は各種委員の費用弁償です。昨年の９月議会においても、職員の給料とか報酬などについての質問をいたしましたが、今回特に、選挙が昨年から続きまして、それの立会人の人手不足という話も昨日ありました。そういったところの需要性からの質問となります。

１点目です。各種委員の報酬の見直しです。今の委員の報酬は、４時間未満の0.5日扱いと４時間以上の１日扱いの２種類があります。この基準は平成16年の合併協議会の中で決定し、その後20年間にわたり見直されることがなかったようです。平成16年の岐阜県最低賃金は669円でした。令和６年は1,001円となり、ほぼ1.5倍となっております。多くの委員は0.5日3,000円、１日6,000円となっております。選挙の立会人などは、長い方ですと15時間程度の拘束となりまして、１万円と、時給換算したら666円程度。平成16年の最低賃金より安い報酬となっております。せめて最

低賃金以上の単価にしないと、今後、成り手不足というか、なる人がいないのではないかと思います。給与ではなく報酬ですから、最低賃金などの縛りはないと思いますが、そういうことになるのは職員の方もなると思いますが、一般の方が多いです。多いというか、頼まなければいけません。ほかの仕事を休んで出るとか、ほかの委員会ででもありますので、この点を踏まえて、今後どのような考えなのか、方針についてお答えください。

２点目は、各種の費用弁償です。この件も過去に費用弁償について聞きました。これも合併協議会の中で、あるところが20円でやっていると、公用車の利用を増やして自家用車利用を少なくするためにもこれくらいにするべきだという意見があって、20円に決まったというのを私も聞いております。合併前の神岡町は国家公務員の旅費基準を使っていましたので、１キロメートル37円ということでした。当時のガソリン代は100円以下の時代です。今回国家公務員の旅費基準の改正による飛騨市の条例改正がありますが、ガソリン価格は２倍近くに上がった、その分燃費がよくなったということも言われます。職員は公用車で出かけることができますが、一般の委員の方は自家用車使用。車両の価格も上昇していき、１キロメートル10円以上の減価償却は出ていると思います。今回も国の基準に準じて旅費の条例を改正するというものが出ておりますが、国の基準に合わせていくのであれば、この自家用車借上料も同一基準にしていくべきではないかと思いますがどうでしょうか。

◎議長（澤史朗）

答弁を求めます。

〔総務部長　谷尻孝之　登壇〕

□総務部長（谷尻孝之）

初めに、各種委員の報酬の見直しにつきましてお答え申し上げます。各種委員の報酬につきましては、監査委員、農業委員会委員、教育委員会委員、選挙管理委員会委員をはじめ、様々な委員等について、日額や月額、年額が飛騨市非常勤の特別職職員の報酬及び費用弁償に関する条例にて定められております。条例では、４時間未満の会議等は日額の２分の１に相当する額と定められておりますが、多くの会議は４時間未満で終了するため、日額6,000円の場合、3,000円の支払いとなり、それを時間当たりに換算しますと1,000円から3,000円程度となります。また、終日従事していただく選挙の投票立会人でございますが、日額報酬１万円と定めていますが、朝午前７時開所、夜午後８時閉所の投票所で、その後、投票箱を送致していただく方は、最長15時間程度の拘束時間となる場合があり、それを時間当たりに換算しますと666円となります。ただし、御存じのとおり、選挙については国や県の選挙もあり、その執行に当たっては市に委託交付金が支出され、国会議員の選挙等の執行経費の基準に関する法律では、投票所の投票立会人の費用は１日につき１万900円と基準が示されています。また、近隣市村の投票立会人報酬額を見ましても、当市の報酬額が著しく少額ではないと認識しております。

いずれにしても、議員ご指摘のとおり、仕事を休んで出席いただく委員もあり、最低賃金も年々上昇しております。あわせて、各委員が担っている内容や従事いただく所要時間も変化しております。そのため、各部署において、それぞれが依頼している委員の事情を考慮し、令和７年度において、その報酬額が適当であるかどうかの点検を行いたいと考えており、見直しが必要な件については、令和８年度からの施行というような形で改正したいと考えております。

次に、各種委員の費用弁償についてでございます。各種委員の会議出席時の費用弁償は、市職員の旅費の例により支給され、また、市職員の旅費は、国家公務員等の旅費に関する法律に準拠した条例により支給されております。昨年５月、国家公務員等の旅費に関する法律の改正があり、以降12月にかけて、関連する政令の制定、省令の改正が行われました。この改正により、旅費の種類が整理され、車賃はバスやタクシーの運賃、レンタカーの賃料などと一緒に、その他の交通費として移動に要した費用を実費で支給されることとなり、従来の１キロメートル37円の定額規定は廃止されました。また、政令案のパブリックコメントの結果が９月に公表され、「タクシー、レンタカー、自家用自動車又は公用車等を利用した場合、旅費の取扱いはどうなるのか。」という問いに対し、「タクシー利用に要する費用、レンタカー又は自家用自動車、公用車等を利用に要する費用、これらに付随する費用として該当する場合、その他の交通費として支給可能である。移動に要する費用の算定方法はそれぞれ実情が異なるため、一律に規定せず各府省等で個別に判断することを想定している。旅費の請求に必要な添付資料は、省令で規定する。」との考え方が示され、その後、12月に改正された省令では、その他の交通費の請求に係る添付資料は「その支払いを証明するに足る資料」とされました。

以上のように、自家用車での移動に対する算定方法は具体例が示されず、当市のように自家用車での移動が主流の地域で、かつ、国の法律に準拠して条例を制定している自治体は、各自で検討しなければならず、現段階で結論が出せておりません。県内の自治体においても同様であり、７割以上の市では今年度の条例改正を見送り、令和７年度以降に検討するという状況でございます。そこで、当市においても、近隣自治体の動向も踏まえながら、市の実情に沿った支給方法となるよう、令和７年度中に検討し、令和８年度以降適用できるようにしたいと考えております。

〔総務部長　谷尻孝之　着席〕

○11番（前川文博）

今、委員の報酬、費用弁償については分かりました。令和８年度改正に向けてということですのでそのように進めていただいて、やっていただければと思います。

４点目に入ります。公共交通についてです。１点目、猪谷駅でのＪＲとの接続について。２点目、平湯温泉での高速バスとの接続について。３点目、ＪＲ高山本線の経営移管についてということです。

前段は省略して１点目からいきます。猪谷駅でのＪＲとの接続についてです。猪谷駅では、富山方面の列車は普通列車９本、特急が４本の合計13本が運行しております。猪谷線のバスは、平日５本、中学生や高校生が使いたい土休日が３本と少ないです。私もたまに乗車をいたしますが、朝一番の便は神岡町から茂住への通勤や富山県への通学利用があります。夕方の便は買い物や病院帰りの方の利用もあります。研究施設への利用者の方も一定数あります。この路線は幹線として重要な路線と認識をしております。沿線の人口が少ないことも利用者数が伸びない原因だと思っておりますが、普通列車の接続を増やして、乗りやすい、使いやすいダイヤを考えていくことが必要だと思いますが、この点いかがでしょうか。

２点目、平湯温泉での高速バスとの接続についてです。神岡町から東京方面へ向かうには、高山市へ出てＪＲで名古屋回り、また、富山県へ出て新幹線、平湯へ行って高速バスの３つですね、飛行機は車で行かなければいけないので公共交通から外しております。先ほどの猪谷駅の接続も

ですが、ＪＲの高山ルートに関しても、はっきり言って接続がいいということはありませんが、１時間程度の待ち合わせをすれば乗り継ぐことが可能です。しかし、平湯温泉での高速バスの乗り継ぎは、行きが10分での接続、少し遅れると心配な時間です。帰りにつきましては高速バスの到着５分前に神岡行きが出発しており、幸いその時間体は40分後に次のバスがあるので何とかなります。でもこの１往復しか接続はしておりません。平湯行きは平日が５本、土休日は３本。神岡行きは、全日毎日３本の運行となっております。高速バスは１日４本あり、繁忙期には深夜の運行が増えております。

神岡町の人口も6,000人台となり、人口減少が進んできております。住みやすいまちづくりには基本的な生活ができることも重要ですが、公共交通の利用のしやすさも必要です。朝午前７時35分の平湯発の高速バスに乗るために行ったら、神岡町から４人の方がそれぞれ車で来ておりました。運転できない方は家族に送ってもらって来ております。過去に一度だけ高山市から高速バスに乗って東京都に行ったことがありますが、すごく時間がかかり、ロスだなということを感じました。運転手不足ということも重々分かっておりますが、何とか高速バスとの接続を考えていくということもできないものでしょうか。

３点目です。ＪＲ高山本線の経営移管についてということでお伺いいたします。今富山市はＪＲ高山本線の維持・活性化に向けた検討を進めております。運営の主体を別の交通事業者などに移管した際に、財政負担が最も少なくなるとの試算をまとめ、路線の維持に向けてＪＲ側との協議を進める予定です。そこには３つの案がありまして、富山市がレールや車両を保有し、管理するＪＲ側が運航を担う上下分離方式。ＪＲ側が管理や運行を行い、市が維持管理費を負担するみなし上下分離方式。そして、運営の主体を別の交通事業者などに移管する、経営移管方式の３つです。10年間の設備投資費やランニングコストなどの試算を進めたところ、経営移管方式にした際に、財政負担が最も少なくなる見込みとの結論に至っております。

これまでに、富山県ではＪＲ城端線とＪＲ氷見線がＪＲ西日本から、あいの風とやま鉄道に経営移管することが決まっております。このケースを参考にし、富山市はＪＲ高山本線について、ＪＲ側と協議を進め、新たな運営形態の方針を決めていくようです。「ＪＲ高山本線」とあえて正式路線名で言っておりますが、本線の根室本線も災害により途中で線路が消えまして、なくなって２つに分断されました。平成16年には高山本線も宮川町で切れて分断する、廃止になるということもありましたが、あの状態でなくなって分断しております。北海道の留萌本線も、これはもう行き止まり線ですが、2023年３月には一部が廃線となり、2026年、来年の３月には全線廃止。一番近いところ北陸本線は、これは新幹線の開業によりますが、353.8キロメートルあったものが45.9キロメートルとＪＲ線が13％まで減りました。残りは県ごとに経営が分断されて、つながっていますけど、細切れ状態です。

今、高山本線もこういうふうになりかけようとしていると思います。ここから東京都へ行くにも、富山県経由のほうが所要時間が短く、飛騨市からもある程度の利用もあります。バスの神岡猪谷線で猪谷駅での接続ということもあります。宮川町や河合町での線路と並行したバスの運行も始まりました。今後、広域的な公共交通も見ていく必要があるのではないかと思いますが、その辺どうでしょうか。

◎議長（澤史朗）

前川議員にお伝えします。最初の質問で時間の計測にミスがありましたので、10秒間プラスをさせていただきたいと思います。

では、答弁を求めます。

〔総務部長　谷尻孝之　登壇〕

□総務部長（谷尻孝之）

それでは、３点いただきましたので、一つ一つ答えていきたいと思います。市内の公共交通に関するお尋ねでございます。

まず、１点目の濃飛バス、神岡・猪谷線については、神岡町と富山市猪谷をつなぐ路線であり、猪谷駅でＪＲと接続できるダイヤでの運行となっております。議員ご指摘の猪谷駅での接続できる便が少ないということについては、これまでも重点テーマと位置づけて様々な検討を重ねてきたところであり、２年前には定時路線を維持しつつ予約便の導入により、猪谷駅での接続便を拡充する方針で計画しましたが、ドライバーの不足により実現できなかった経緯があります。現在においてもドライバー不足は深刻で、現行の運行本数からの増便は困難な状況です。一方で、本路線の今年度の利用者数は年間約3,000人、１便当たり平均1.0人、１人の乗車人数にとどまっている状況です。加えて、路線運行に対する市の負担額は、真水で約2,700万円に上り、市の財政状況から見て、既に限界を超える水準にあります。このように、ダイヤ改正以前の問題に直面しているのが現状です。本件については、１月に開催しました公共交通会議でも取り上げましたが、今後、一部路線での予約便の導入など、抜本的に運行内容を見直すなど、路線の在り方を検討していく必要があると考えております。

続いて２点目のご質問です。神岡町と高山市上宝町をつなぐ、上宝・神岡線は、もともと、上宝町栃尾・本郷地域から飛騨市民病院への通院や飛騨神岡高校への通学等を目的とした生活路線であり、運行本数も限られていることから、高速バスとの接続までの考慮は困難な状況と交通事業者より伺っております。こうした地域をまたぐ幹線については、お隣の高山市とも情報共有を行っているところでありますが、議員ご指摘の件も含め、今後も交通事業者とともに協議をしてまいります。

３点目のＪＲ高山本線の経営移管についてお答えします。富山県内を運行するＪＲ各線の経営移管については、新聞報道等で承知をしているところでございます。一方、岐阜県内においては、現時点ではＪＲ線経営移管に関する動きについては聞き及んでおりません。地方鉄道路線をどう維持していくかという議論については、全国各地でなされており、ＪＲ高山本線についても、今後の方向性を議論する必要があると認識しておりますが、御存じのとおり、ＪＲ高山本線の富山県内と岐阜県内ではＪＲの管轄も異なりますし、ＪＲ高山本線は、富山県においては県内の通学、通勤利用が多く、岐阜県内では、名古屋方面から飛騨地域を訪れるインバウンドを含む観光客利用が多いという特徴があるなど、利用客層の違いがあります。特に、特急ひだは富山県まで運行されてこそ、外国人旅行者の利便性が高まるという側面があり、実際に富山県から高山市、下呂エリアに入る外国人旅行者も多いと承知しております。このような状況により、特急ひだを含め、ＪＲ東海エリアにおいては、廃止や経営移管についての議論が出ていないのではないかというように考えているところでございます。

いずれにしましても、岐阜県内のＪＲ高山本線は、美濃太田まででも７つの沿線自治体、美濃

加茂市、川辺町、七宗町、白川町、下呂市、高山市、飛騨市があります。高山本線強化促進同盟会等の広域協議会で議論していく必要があると思いますので、引き続き情報収集に努めてまいります。

〔総務部長　谷尻孝之　着席〕

○11番（前川文博）

公共交通の答弁をいただきました。１番、２番、分かっている内容で予想したとおりの話なんですが、確かに本当にドライバーがいないので、もう今いろいろなところで苦労しているというのは分かっています。乗る人も少ないというのも分かります。ただ、私乗っているとき３、４人乗っていることが多いので、ならすと１人なんですよね、乗らない便があるということなんですが、以前のときはスクールバスも兼ねているというのもあったんですけど、多分もう今それはなくなってきて、本当に利用する人だけなのでこういうことだと思います。

上宝町のほうは高速バス、これは上宝町から猪谷までの１路線なので、多分この中での話になると思いますが、そこのやつをやろうとすると無理なのも分かっているんです。そこをまた今後も考えていただければと思います。

３点目のほうなんですけども、要はＪＲ高山本線の話なんですが、これ本線とあえて言ったんですけど、例えばＪＲ東海でも12の在来線があるんですよ。東海道本線、御殿場線、身延線、飯田線、武豊線、それから関西本線、紀勢本線、参宮線、名松線、それから中央本線いって太多線と高山本線と、本線というのは12分の５なんです。これって重要な路線なんですね。それが分断されているのが今全国である、そして災害で駄目になって廃線になっていくということもあると。これは富山県の西日本のところだというよりつながっている路線なので、これは飛騨市としても広域でやっぱ富山県へ通う人もいるし、富山県から仕事で来ている人もいますので、そういったところを広く見て、全般の公共交通を考えていくというのは重要だと思いますので、その辺はぜひ考えていただきたいんですがどうでしょうか。

◎議長（澤史朗）

答弁を求めます。

□総務部長（谷尻孝之）

この件に関しましては議員おっしゃるとおりかなということを思っています。私も学生の頃というか、ＪＲ高山本線というのは、名古屋市と富山県、いわゆる太平洋と日本海を結ぶ大切な路線である。だから本線だというようなことを習ったような覚えもあります。そういった意味も込めて、今後そういった公共交通、それはバスも含めて当然そうなんですけども、しっかり議論していきながら、飛騨市の市民の方の交通の足といいますか、そういったものを確保したいというようなことを感じております。

○11番（前川文博）

ぜひ議論を進めていただいて、鉄道が切れることのないようなことをやっていっていただきたいなと思います。本当に人が少ないということで、いろいろなところで不便が出てきます。ドライバーがいないので、タクシーもいないということもありますが、公共交通、本当に夜の足も大切ですので、頑張って維持していただきたいと思います。

以上で終わります。

〔11番　前川文博　着席〕