

令和4年1月21日 生活環境委員会 議事録  
10時19分 開会

○出席委員 (8人)

委員長 日域 究

副委員長 和田 芳弘

委員 賀屋 幸治、藤川 和弘、原田 孝徳、北地 範久、細川 雅子、  
寺岡 公章

○欠席委員 なし

○日域委員長 定足数に達しておりますので、ただいまから生活環境委員会を開会いたします。

開会に当たり、市長に御挨拶をいただきたいと思えます。

市長。

○入山市長 生活環境委員会、開催ありがとうございます。よろしく御審議お願い申し上げます。

○日域委員長 それでは、議事に入る前に、委員と執行部の皆さんにお願いを申し上げます。

委員の皆様には、委員会での質疑につきまして会議規則第56条の規定では、3回までとなっておりますので、御協力のお願いを申し上げますとともに、限られた時間の中ですので再質問等の必要がないように、執行部の皆様にも簡潔なる御答弁を併せてお願い申し上げます。

また、執行部におかれましては、答弁をされる場合は挙手していただき、委員長から指名を受けてください。指名を受けましたら、課名と職名、名前を名乗ってから答弁していただきたいと思えます。

それでは、議事日程にしたがって進めさせていただきます。

日程第1、議案第1号製造の請負契約の締結について(阿多田～小方航路旅客船兼自動車航送船建造工事)を議題といたします。

本件につきましては本会議場で提案理由の説明がございました。また、本委員会においても、初めに執行部から補足説明がある旨を聞いておりますので、お願いいたします。

課長。

○外谷自治振興課長 自治振興課長の外谷です。本日はよろしくお願いたします。

それでは、議案第1号につきまして、補足説明のほうをさせていただきます。

資料を配付させていただいておりますが、A4サイズ縦長1部の資料1、それからA3サイズ横長1部の資料2の計2部となっております。まず、資料1を御覧ください。

資料上側に、このたび建造を請け負う事業者、神原造船株式会社の会社概要を記載しております。所在地は尾道市です。業務は、鋼製各種小型船舶の建造及び修繕となっております。なお、現行船「涼風」を建造した事業者でもあります。

資料下側に、同種の建造実績として、官公庁に対してのものを記載しております。

1つは、愛媛県上島町で就航しています「ゆめしま」です。もう1つは、広島県尾道市で就航している「百風」になります。

次に、資料2を御覧ください。

新造船の基本計画として示しました一般配置図になります。

なお、席の配置等につきましては、今後の詳細設計により確定しますことを御了承ください。

図面につきましては、一番上が側面から見た図、それ以外につきましては、上から階層ごとに見た図となっております。また、右側が前方、左側が後方となっております。

これまでも御説明してまいりましたとおり、新船は涼風を踏襲した形となっておりますが、大きく異なるのが主機関につきまして、涼風では1基1軸でございましたのが、新船では2基2軸となることと、サイドスラスタを装備することとでございます。

側面図の最下層部分を御覧いただきたいんですが、中央の機関室に主機関2基を並列に設置して、前側のスラスタ室にサイドスラスタを設置する予定です。一番下の図では、主機関の配置が並列になっているのがわかりますので、あわせて御確認いただきたいと思っております。

次に、上から3番目の図ですが、中央が立ち席、中央前よりが操縦室となっております。中央から後方部分が旅客室ですが、前側と後ろ側に分かれております。前側の旅客室のうち、図でいきますと下側の列の座席を学生優先エリアとして設定することで対応したいと考えています。なお、学生優先エリアにつきましては、通学時間帯以外に一般客も利用できるようにすることで、島を訪れる観光客にも利用できるよう利便性を高めたものとしたと考えております。

次に、下から2番目の図ですが、前方から大部分が自動車を積載する部分となります。それより後方部分に自動ドアを設置しまして、バリアフリーのトイレ、車椅子スペースなどのバリアフリー客室を設置することとしております。新船の出入口、ランプドアにつきましては、涼風と同じく前方と左側面に、図でいきますと右側と中央上側に設置します。それ以外は運賃も含め、これまで島民がなれ親しんできた現行船の仕様を原則踏襲し、これからは長期間にわたって親しまれるフェリーを建造してまいりたいと考えています。

以上で補足説明を終わります。

○日域委員長 ありがとうございます。

それでは、続きまして質疑に入りたいと思います。

本件に関し、質疑の通告を受けておりますので、発言を許可します。

通告した委員の方は挙手をお願いいたします。

原田委員。

○原田委員 よろしく願いいたします。

今回の新造船につきまして通告させていただいたんですが、国庫補助金と財源の内訳がわかれば教えていただきたいんですが。もし、以前に説明があったのであれば、重複になるんですが教えていただきたいのと、細かい数字はもちろんなんですけど、国庫補助金の

パーセンテージがわかれば教えていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○日域委員長 課長。

○外谷自治振興課長 今回の補助金ですけども、国の地域公共交通確保維持改善事業の離島航路構造改革補助のメニューを活用することとしております。

こちらのほうの、今回、船舶の公設民営化に関しましては、まずは30%が国庫補助、それから残りの70%が起債となっております。こちらの起債のほうには、過疎債または辺地対策事業債の活用が可能ということで、このたび市のほうでは辺地対策事業債のほうを活用させていただくということになっております。辺地対策事業債につきましては、そのうち80%が交付税の基準財政需要額に算入されるということをお聞きしているところでございます。

以上です。

○日域委員長 原田委員。

○原田委員 ありがとうございます。

この今の国庫補助金の30%というのが、前回この涼風を建造したときと、これは一緒のパーセンテージというかですね、そういうものなのか、それと先ほどすみません、長くて私聞き取れなかったんですけど、地域公共何とかと言われたんですが、それというのは、以前も涼風のときにも当てはまったことだったのか、違いですね。涼風と今回との違い、その辺がもしわかれば、そこを通告していなかったのも、わかればでよろしいんですけどお願いいたします。

○日域委員長 課長。

○外谷自治振興課長 すみません、マスクして話させていただいているので、聞き取りにくかったかと思いますが。

最初に、メニューにつきましては、地域公共交通確保維持改善事業という名称でございます。その中の離島航路構造改革補助というものでございます。

現行の涼風なんですけども、こちらは阿多田島汽船のほうが建造いたしまして、そのときはJ R T Tという独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構という国の外郭団体があるんですけども、そちらのほうと共有建造という形でされております。

これの分につきましても、今回も一応メニューの中にはあるんですが、このメニューでいきますと、国のほうの補助が10%、残り90%が自主財源という形ですかね。共有建造なので、J R T Tと阿多田島汽船のほうで負担するという中身になっております。なので今回の補助のメニューについては少し幅が違うということで、今回は阿多田島汽船の負担を減らすと、それから島民の皆様のフェリー代の分の運賃値上げを抑えるということで、こちらの船舶の公設民営化ということでメニューを使わせていただくことで対応させていただくこととしております。

以上です。

○日域委員長 原田委員。

○原田委員 前回のそういうメニューも使えるし、今回のような形も使えるし、両方使えるんですけども、今回の30%を使うほうが先ほどの運賃とかですね、そういうものに影響が少

ないということで、ですから前回のような形でできたけれども、今回のような形でやらせてもらってるということの認識でよろしいですかね。

すみません、最後にですね。これも通告してなかったんでわかれば結構なんですけど、この離島のこういう航路の支援というものと、それから一般的に道路とかの補助金とかというものというのは、制度とかシステムというのは違いがあるものなのではないでしょうか。わかれば結構ですのでお願いいたします。

○日域委員長 課長。

○外谷自治振興課長 なかなかお答えしにくいところがありますが、それぞれ陸上の交通と海上の交通ではやっぱり諸条件とかが違うと思いますので、船のほうとかになりますと、特に日本なんかはいろいろ離島がございまして、小さな島から大きな島までいろいろありますけども、その中でやっぱり小さな島というのが多いということで、そこに住まわれてる方の航路を今の民間でやろうと思ったら、やはりなかなか難しいということで、それはそれでメニューとしてされてるようでございます。なので一概に比較するというのは難しいかなと思ってます。すみません、拙い説明で。

○日域委員長 いいですか。

○原田委員 はい。

○日域委員長 他にございませんか。

細川委員。

○細川委員 おはようございます。

事前通告を3点ほどさせていただきましたが、それに沿って質問いたします。

まず、1点目は財源について、2点目が造船の管理業務について、3点目が引き渡し後についてということで、3つになっております。

1点目の財源については、先ほどの原田委員の質疑と少しかぶってるんですけども、財源のパーセントについては以前より御説明いただいてたんでいいんですけども、実際、今回の契約4億2,900万円ですかね、ここに落としたときのもう少し具体的な金額について教えていただきたいのが1つです。

2点目の船舶建造監理業務についてですが、これ当初予算のほうで船舶建造監理業務200万円ほど組んでいたと思うんですけども、この委託先と委託業務の内容というか、あのあたりを紹介いただければと思います。さらに、来年度はどうなるのかということも併せてお願いします。

3点目は、今回は公設民営ということで、できあがったら阿多田島汽船に貸し出すようになるんですかね、とは思うんですけども、その後の維持管理について、また、今後引き渡しが済んだ後のこういった船の場合は保証期間というのがあるのかどうか、製造者の。あのあたりを教えてください。

以上、3点お願いします。

○日域委員長 課長。

○外谷自治振興課長 まず、船舶建造監理業務についてでございます。

船舶建造監理業務の委託先につきましては、一般財団法人日本造船技術センターを予定

しております。

こちらの法人は、建造業者の選定におけます基本要件事項や契約締結における仕様書の検討業務、こちらのほうでも支援いただいた法人でございます。引き続き、建造工事が市の要求基準を満たして適正に施工されるよう監督・管理をするとともに、市に対しまして、当該建設工事に関する技術支援を行っていただこうと考えております。

内容ですけれども、主な業務としましては、まずは仕様書とそれから設計図書等の照合確認、それから建造と設計図書等の照合確認、建造の検査業務など、建造監理業務全般を予定しております。今回の契約が今年度から来年度までになりますので、それに合わせて監理をお願いしたいと考えております。

それから、新船引き渡し後の維持管理等についてでございます。

委員が御指摘しましたとおり、新船につきましては、造船所から完成引き渡しを受けましたら、阿多田島汽船のほうに無償貸し付けをしたいと考えております。当然、時期が来ましたら財産の無償貸し付けについて、改めて議会の皆様のほうにお諮りしたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

それから、無償貸し付け後の離島航路の事業における船舶の維持管理なんですけれども、基本的には貸し付けさせていただいた上で、かかった経費については阿多田島汽船のほうで負担していただくというふうに考えております。かかった経費につきましては、離島航路の今後は運営補助のほうで支援していくということになるかと考えております。

実際に新船にかかる造船会社の保証期間なんですけれども、この分につきましては原則としては引き渡し後1年となっております。そのため、実際は汽船のほうで運行していただきながら、ふぐあい等があれば汽船のほうから造船会社のほうにいろいろ対応をお願いしてもらおうということになるかと考えております。

○日域委員長 部長。

○三原市民生活部長 国庫補助金の内訳でございます。

この事業が2カ年度にわたって行われますので、補助金の交付申請もその年に使うものということで2回に分けてすることになります。既に交付申請をして決定を受けておりますが、来年度についてはまた来年度ということになりますが、そのときの計画を国に出しておりますので、その数字をお答えさせていただきます。

今年度の対象費が2,920万円、補助金が876万円。次年度が4億1,542万円、これが補助対象事業費。これに対して国庫補助が、1億2,462万6,000円。これが補助の額として、今計画ですが出しているところです。今年度分の876万円というのはもう交付決定が来ております。

起債のほうなんですけど、これも計画を出してございまして、起債のほうは実は繰り越しということがございますので、現在、同意額6,450万円来ております。これもほぼ予算の9割以上がついておりますので、今年度使う分を实际使って、あとは繰り越していこうと考えております。この起債のほうも来年度もう一度残りの部分を申請をするという形になりますので、うまくつけばトータルで、先ほど説明しましたとおり、国庫補助金が3割、残りを起債でと考えております。

以上です。

○日域委員長 細川委員。

○細川委員 ありがとうございます。

一応今の起債の確認なんですけども、国庫補助はもう決定している部分もあるところですが、だから補助以外は全部起債ということで理解して間違いないですよ。

それと、先ほど資料の中で、ごめんなさい、これは事前通告してなかったんですけども、同種建造実績というのを御紹介いただきましたね。ゆめしまというのが194トンで契約金額3億9,600万円、百風が174トンで3億4,600万円ぐらいだと思うんですが、このたびの新造船は99トンという御説明だったと思うんですよ。単純に、私素人なんで、トン数が半分ぐらいなのに契約金額が高いと思ったんですけども。同じ程度の船がこうでしたよという紹介だったので、その割に何か契約金額が高いような気がするんですけどね。そこら辺で何か特別な違いがあったのかどうかというのを教えてください。これはお金のことで。

2つ目の先ほどの船舶建造監理業務ですが、これは引き渡しが終わった時点で終わりということでしょうか。例えば、引き渡しが終わった後もいろいろトラブルがあったりすることもあると思うんですよ。だからこそその保証期間だと思うんですけども、この辺のフォローをしてもらえるのかどうかあたりが心配だったので、ぜひフォローしていただけるようにしてほしいなと思うんですけども。そこら辺何かお考えがあるかどうか。

あと3つ目、保証期間が1年なんですけどね。これは一般的に造船の場合はそうなんですか。素人なので教えてください。電化製品なんかでしたら少し短いんじゃないかという気がするもんですからね。そこら辺お願いします。

○日域委員長 課長。

○外谷自治振興課長 委員が御指摘のとおり、今回の新造船につきましては99トンなんですけども、このたび請け負っていただく造船会社のほうが建造した分で、近いものということで一応挙げさせていただいたので、トン数は大きいんですけども。実際の製造した年度がそれぞれ違うんですが、大竹市より大きいのに、今回の新造船の金額が高くなる理由については、当然お聞きしたところなんですけども、実際には例えば、鉄とか鋼とか電線、家具類など、いろいろ資材について、やはり高騰しているというのが一番大きな要因ですというふうにはお聞きしているところであります。

建造監理業務なんですけども、これは基本あくまでも建造監理についてのものなので、それが完成して引き渡しを受ければ、併せてその報告書もいただくということになりますので、そこで終了という形にはなります。ただ、今対応していただいている方に、その都度聞くというのはなかなか難しいかなとは思いますが、その後の分についてはまたこちらのほうで考えさせていただくという形になるかなとは思いますが。

保証の分なんですけども、実際にやはり保証というのはどれぐらいなのかというのをこちらのほうでも協議させていただいた中で、やっぱり造船の中では基本は1年ということだそうなんです。当然、メーカーとかの部品とかについては、それぞれのメーカーの保証とかいうのがあるんだと思うんですけども、船自体については一応1年ということですので、その間に先ほども御説明させていただきましたけども、実際に動かしてもらおうというのは

阿多田島汽船のほうなので、そちらの船員のほうで、毎日の運行とか点検の中で何かあれば、その間にしっかり造船会社のほうに言っていただくということで、対応せざるを得んかなと考えてるところでございます。

以上です。

○日域委員長 細川委員。

○細川委員 ありがとうございます。

資材の高騰ということであればどうにもならない部分もあるのかなと。予定どおり、むしろ逆にちゃんと資材が入ってくれることを祈るばかりというところがありますので、よくわかりました。

あと、船舶建造監理業務なんですけど、一般社団法人日本造船技術センターですか、このホームページを見ましたらね、引き渡し後のフォローも何かしてくれそうな雰囲気のことを書いてあったんで、それでこういう質問だったんですけどもね。まあ何て言っても私も素人でもございますので、そこのフォローについてもいろいろ検討されたいかがかなと思うもので私の意見です。保証期間についてはわかりました。ありがとうございます。

○日域委員長 他にございませんか。

寺岡委員。

○寺岡委員 3点ほど通告をさせていただいております。

新造船と涼風の大きな違いの1つが主機関の仕様が変わるということです。それで、専門的なことはよくわからないんですけど、素人考えでは速くなるのかなというところとか感じたんですが、航海速力11ノット以上となっておりますよね、これ走らせてみないとわからないということなのかなと想像したんですけど、結局速くなったら今度はダイヤ改正とかもよりニーズに合ったようなことにも変えられるのかなとも思ったり。でも、逆に燃料代も高くなるんだったら、本数ふやすわけにもいかんもんだろうとか、いろいろ想像するんですけど、要は直接利用者に影響するダイヤ改正、あと、料金、この辺が何か変化があり得るのかなというところを聞いていきたいと思います。

2点目が、涼風が就航したときに、何年か阿多田島のほうに、その前の船、先代の船が泊まっとなって、例えば船体検査のときとかはそっちのほうを使ったという記憶があります。これから新造船がメインで就航するようになったときに、涼風はどこか行く先が変わるのか、要は、阿多田島汽船のほうでまた管理を続けてもらうのか、買い取ってもらったりするのか、どうなるのかなというところを聞いておきたいと思います。

3点目、新造船就航するまでに、涼風の名前って公募したじゃないですか。そのとき小学生が応募したのが採用されて、式典お披露目などもありました。当時の小学生の人に、長らく涼風活躍してくれました。ありがとうございますの報告のお手紙、行政的な堅苦しい文書じゃなくて、そういうものを送って報告しとったほうが親切だと思うんですけど。そういうのがふるさと感、もう成人されて30歳前ぐらいでしょうから、ふるさと納税にもつながってくるんじゃないかなと、勝手に期待しておるところなんですけどね。まあそういうのを、最後のフォローをどうするお考えでしょうかね。

以上です。

○日域委員長 課長。

○外谷自治振興課長 まず、主機関の仕様が大きく変わることで、航行速度の領域が広がるのか、また、ダイヤ改正はあり得るのかということなんですけども。

これまでの御説明のとおり、主機関については現行船は涼風については1基1軸で、新船では2基2軸になります。涼風のエンジンは441キロワット、約600馬力ぐらいですけども、今回の新船は374キロワットの約500馬力が2基ということになります。新船に関しては、航海速度については、涼風と同様に11ノットが維持できるようにということで、片道35分で航行できるようにしてもらおうということで進めております。燃費等の問題もあって、航行速度を今以上に速めてくれということではないんです。あと、構造上速く進ませても、抵抗があればそれ以上スピードが出ないという場合もありますので、そこまでは今回は求めているわけではないということは御理解いただきたいと思います。

ダイヤ改正なんですけども、実際に阿多田島汽船のほうにお伺いしてみたらどうなのかということで、フェリーの通常メンテナンスとか、それから船員の労働時間という問題もございまして、現行より便数をふやしたり時間を遅くしたりすることについては、難しいとお聞きしています。そのため、現行ダイヤでいく予定とお聞きしているところがございます。

続きまして、涼風の就航後にそれ以前の船、このときは第十一阿多田丸ですけども、これをどうしてたのかということと、それからその後どうするのかということとでございますけども。阿多田島汽船のほうからは、平成16年10月に現行船の涼風が完工されて、11月に就航するとともに、これまで使用していた第十一阿多田丸につきましては、売却したとお聞きしているところがございます。

このたび市が建造して、阿多田島汽船に無償貸し付けさせていただくことを考えておりますけども、阿多田島汽船のほうでは新船が就航後には、前回と同様に涼風の売却処分を考えているようでございます。売却の際は造船会社のほうに御相談されるんだろうなと思っております。

それから最後に、新船の就航までに、涼風の名づけ親の方に対して対応を考えたらどうかという御質問だったんですが、当時、現行船涼風を建造する際に、阿多田島汽船のほうで船名募集を行って130件の応募があったと。それから、地元で協議した結果、応募作品の中から地元住民の投票で決めることとなって、投票の結果、涼風に決まったと、当時の担当者のほうから報告を受けたという記録が残っています。その際に、どなたが名づけ親になったのかまだお聞きしてなくて、このたび委員のほうからそういう御質問があったということで改めてお聞きしたら、どうやら阿多田島にゆかりのある市外の小学生ということでございました。そのため今後のことについては、議会から意見をいただいたということで、阿多田島汽船にお伝えしたいと思うんですけど、なかなか市外の方では追っかけていくのが難しいのかなと思っているところがございます。

以上です。

○日域委員長 寺岡委員。

○寺岡委員 涼風そのものについては、今後どうなるかというのわかりました。ダイヤ改

正も今の時点では変更はないかなというのもわかりました。まあ可能性としてはあるでしょうね。であればですね、2基になって安全性が向上するのは何でなんかなと、すごく素朴なんですけど、安全性向上のために何とかかんとか書いてありますが、これわかりやすくお話いただければと思います。

あと、当時の住所に送りつけたらいいんじゃないかなと思うんですけどね。気持ちの問題ですから。何もせずに、いつの間にか涼風が退役しとったというのより、何か一言あったほうがいいんじゃないかなと思う。市内外の在住は余り関係なく、人と人のつながりという意味で考えたら、そうなんじゃないかなと思うんですけどね。まあ、向こうのほうに言ってみていただきたいんですけど、どうでしょうかね。2点かな。

○日域委員長 部長。

○三原市民生活部長 2基2軸がなぜ安全性を高めるのかということですが、2基2軸の船は、実は2基とも動かさなくても1基1軸でも走行ができます。事故の回避性というのが1つありまして、カキいかだとかそういったものがたくさんありますし、瀬戸内海は大きな船が航行しております。何か事故が起きそうになったとき、力が強いとよけるのも簡単というのが1つと、もし事故があって片方のプロペラが損傷した場合でも、もう1つのプロペラを回しながら帰ってこれるところで安全性。

もう1つは、その小方港なんですけど、沖合に一文字の堤防を造りましたことで、大変潮流が複雑になっております。そのときに、新町川から風がおろしてくるんですけど、それに吹き戻されたときに立て直しが大変難しいということがありました。そのために、エンジン出力を上げてもらうと立て直しが簡単であるということが、阿多田島汽船のほうから意見として挙がっておりまして、その2点で安全性ということになります。

さっき言いましたけど、2基2軸になって374キロワットになっても、どんどん速力が上がるものではないみたいですね。曲線というのがあって見せてもらったんですけど、実際動かしてみたわけじゃなくて、テスト曲線を見せてもらったんですけど、12ノットがせいぜいかなと、どんなに頑張ってもそのぐらいかなというような感じの曲線でした。だから、2基つけたから上がるというもんじゃないということです。

お手紙の件ですが、言われるとおりのところに、まあ市内市外関わらずですね、個人情報関係で追うことはできませんので、元の住所のところに一度送ってみてもらえませんかということはお伝えをしたいと思います。

以上です。

○日域委員長 いいですか。

以上で、通告を受けた質問は終わりかと思いますが、他にありましたら質疑を。

藤川委員。

○藤川委員 すみません、通告しておりません。申し訳ないです。

先ほど、同僚議員から涼風を前回公募で決めたという発言がありましたけど、今回の新造船ですね、名前のつけ方等お考えがありましたら教えてください。

それともう一点、このコロナ禍の中で材料が入らないとか、スタッフ不足とかいろいろ懸念材料はあると思うんですが、スケジュールの発表がございましたけど変更はあります

でしょうか、お願いします。

○日域委員長 課長。

○外谷自治振興課長 まず、名称のことですけれども、前回の涼風の分を公募した経緯もあるので、今回の新造船につきましても公募をしたいと考えております。その方法等については、また追って考えたいと思っております。

それから、スケジュールにつきましては、今のところ変更はない予定です。一応、来年の2月末までには完工・引き渡しを受けるということで進めさせていただいています。ただ、今こういう御時世ですので、委員のほうからも御懸念があるとおり、例えば資材とか、また、人の関係とかいろいろございますので、今のところ造船会社のほうに聞いたら大丈夫ですとはいただいているんですが、そこはまた追っていろいろ確認しながら進めさせていただきたいと思っております。

以上です。

○日域委員長 いいですか。

他にございませんか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○日域委員長 他に質疑なしと認めます。

以上で、質疑を終結いたします。

続きまして、討論に入ります。

本件に関する討論はございませんか。

[「なし」と呼ぶ者あり]

○日域委員長 討論なしと認めます。

以上で、討論を終結いたします。

これより本件を採決いたします。

本件は原案のとおり可決すべきものと決して御異議ございませんか。

[「異議なし」と呼ぶ者あり]

○日域委員長 御異議なしと認めます。

よって、本件は原案のとおり可決すべきものと決しました。

以上で、本日の議事日程は全て終了いたしましたので、生活環境委員会を閉会いたします。ありがとうございました。

10時57分 閉会