

梅木加津子 議員

(一問一答方式)



- ①長浜港内港埋立事業基本計画策定業務について
- ②国土交通省が進めるウォーターPPPと大洲市の上下水道施策について
- ③JR伊予大洲駅の利便性の向上と整備について
- ④大洲市地域自治組織再編計画について
- ⑤地域公共交通について

長浜港内埋立事業基本計画について

問 埋立事業基本計画の策定業務が民間委託されているが、国・県との分担調整や埋め立て土砂の受け入れは有料にするかなど、方針はどうなっているか。また、総工費はどの程度を見込んでいるか。

答 概算事業費の算定や愛媛県との事業の分担等については、現在協議を行っています。

埋め立てに使用する土砂については、阿蔵高山と同様に有料とし、周辺の各種事業で発生する建設残土を受け入れることを想定しています。受け入れる土砂の量は80万から100万立方メートルを想定していますが、土砂の受け入れ単価等については現在検討しています。

埋立整備に要する総工事費等は、本年3月に策定した基本構想案では、埋立造成及び施設整備で概算事業費を約71億円と試算をしていましたが、現在、基本計画の策定にて再度概算事業費を算定しており、県との事業分担等についても協議中のため再試算はできていません。

今後、概算事業費の算定ができれば、基本計画の中で土砂受け入れ量、総事業費等について示していきたいと考えています。

赤字鉄道路線に関するJRとの協議について

問 JR四国は赤字路線に関して今後自治体と協議を行い、路線存続などを結論付けていくとしている。先般、本市でも利用が低迷している予讃線海回りに係る協議が実施されたとあったが、その結果はどのようなものか。

答 8月31日に、公共交通の在り方等を協議する大洲市地域公共交通活性化協議会を開催し、その中で同協議会の構成員であるJR四国からローカル鉄道の再構築に関する仕組みや乗降客数の現状などについての説明のほか、先進地で実施されている取組などの紹介がありましたが、JR沿線における人口減少が著しい中、長浜高校を含む高校生の利用や観光との連携など、引き続き利用促進を図るための議論を深めていくことになりました。

本市の地域公共交通計画において、海回り線を含むJR予讃線は広域幹線として位置づけており、現在市内全域での整備を進めている支線のデマンド型交通では、この幹線への接続を前提とした運行計画としているため、この幹線を守っていくことが支線を守ることにつながるものと考えています。

地域公共交通について

問 市内全域でデマンド型交通が進められているが、どの地域で、どのように計画されているのか。

答 市内全域におけるデマンド型交通の導入については、地域公共交通計画に基づき、順次進めているところですが、現在、道路運送法に基づく本格運行を行っている地域は、久米地区、南久米地区、上須戒地区、五郎地区、柳沢地区、新谷地区、豊茂地区、今坊地区の8地区8路線となっています。

デマンド型交通の導入の進め方としては、地元の関係者と協議を行いながら運行計画を作成し、実証運行により明らかになった課題の改善を行ったうえで、本格運行に移行するようにしています。

本格運行は、週2日、1日2往復が基本となりますが、導入前の運行水準と比べ大きく低下する場合には、同等程度の運行を行える仕組みにしています。

また、1便当たり2人以上の利用者確保を目標とし、自治会と協定を締結したうえで、運行内容の随時見直しや利用促進を図ることとしています。