

第 2 回 館 山 市 議 会 臨 時 会 議 録

1 平成9年12月2日(火曜日)午前10時

1 館山市役所議場

1 出席議員 25名

| | | | |
|-----|---------|-----|---------|
| 1番 | 辻 田 実 | 2番 | 本 橋 亮 一 |
| 3番 | 三 上 英 男 | 4番 | 小 幡 一 宏 |
| 5番 | 忍 足 利 彦 | 6番 | 鈴 木 順 子 |
| 7番 | 斉 藤 実 | 8番 | 増 田 基 彦 |
| 9番 | 島 田 保 | 10番 | 宮 沢 治 海 |
| 11番 | 秋 山 光 章 | 12番 | 植 木 馨 |
| 13番 | 脇 田 安 保 | 14番 | 永 井 龍 平 |
| 15番 | 山 崎 雅 己 | 16番 | 鈴 木 忠 夫 |
| 17番 | 岩 村 勝 弘 | 18番 | 日 下 君 敏 |
| 19番 | 川 名 正 二 | 20番 | 神 田 守 隆 |
| 21番 | 山 中 金治郎 | 22番 | 榎 本 春 光 |
| 23番 | 石 井 昌 治 | 24番 | 福 原 勤 |
| 25番 | 飯 田 義 男 | | |

1 欠席議員 なし

1 出席説明員

| | | | |
|---------|---------|-------------|---------|
| 市 長 | 庄 司 厚 | 助 役 | 小 幡 清 之 |
| 収 入 役 | 永 野 修 | 企 画 部 長 | 寺 嶋 清 |
| 総 務 部 長 | 鈴 木 完 二 | 経 済 環 境 部 長 | 小 沼 晃 |
| 建 設 部 長 | 鈴 木 信 一 | | |

1 出席事務局職員

| | | | |
|---------|---------|-------------|---------|
| 事 務 局 長 | 兵 藤 恭 一 | 事 務 局 長 補 佐 | 鈴 木 哲 |
| 書 記 | 四ノ宮 朗 | 書 記 | 鈴 木 達 也 |
| 書 記 | 加 藤 浩 一 | 書 記 | 松 浮 郁 夏 |

1 議事日程

平成9年12月2日午前10時開議

日程第1 会議録署名議員の指名

日程第2 会期の決定

日程第3 議案第54号 契約の締結について

開 会 午前10時01分

◎議長（石井昌治君） 本日の出席議員数25名、これより平成9年第2回市議会臨時会を開会し、直ちに本日の会議を開きます。

議長の報告

◎議長（石井昌治君） 本臨時会議案審議のため、地方自治法第121条の規定による出席要求に対し、お手元に配付のとおり出席報告がありましたので、御了承願います。

議案の配付

◎議長（石井昌治君） ただいま市長から議案並びに説明書の送付がありました。

議案並びに説明書を配付いたします。

配付漏れはありませんか。 — 配付漏れなしと認めます。

本日の議事は、お手元に配付の日程表により行います。

会議録署名議員の指名

◎議長（石井昌治君） 日程第1、会議録署名議員の指名を行います。

3番議員三上英男君、22番議員榎本春光君、以上兩名を指名いたします。

会期の決定

◎議長（石井昌治君） 日程第2、会期の決定を行います。

本臨時会の会期につき、議会運営委員会の意見は本日1日ということであります。

お諮りいたします。会期を本日1日と定めますことに御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

◎議長（石井昌治君） 御異議なしと認めます。よって、会期は本日1日と決定いたしました。

議案の上程

◎議長（石井昌治君） 日程第3、議案第54号契約の締結についてを議題といたします。

議案の朗読を願います。

（書記朗読）

◎議長（石井昌治君） 朗読は終わりました。

議案の内容説明

◎議長（石井昌治君） 議案の説明を求めます。

庄司市長。

（市長庄司 厚君登壇）

◎市長（庄司 厚君） 本日ここに第2回市議会臨時会を招集いたしましたところ、議員の皆様方におかれましては御多用の折、御出席を賜り、まことにありがとうございます。

今回御審議をお願いいたします案件は、一般議案1件でございます。よろしくお願い申し上げます。

議案第54号契約の締結についてでございますが、館山駅橋上駅舎等建設工事の施行に関しまして、東日本旅客鉄道株式会社と工事費17億 7,085万円のうち館山市の負担額16億 557万円をもって契約を締結しようとするものでございます。工事内容といたしましては、南房総の中核都市の玄関口として、また館山駅東西市街地の一体性を確保し、市民及び観光客等の利便性の向上を図るため、自由通路等の館山市施設 1,086平方メートル及び橋上駅舎 841平方メートルを建設し、平成10年度中の供用開始を目指すものでございます。よろしく御審議のほどお願い申し上げます。

◎議長（石井昌治君） 説明は終わりました。

質 疑 応 答

◎議長（石井昌治君） これより質疑を行います。

20番神田守隆君。

◎20番（神田守隆君） この橋上駅舎の契約の問題ですけれども、地方財政再建促進特別措置法24条の2項ですか、これでは地方財政の健全性を確保するためにはということで、国、公団等への寄附行為を禁止しているわけです。JRの駅舎の負担というものは、地方財政再建特別措置法で禁止している寄附行為等に該当するものではないかと思うんですが、これについてどのようにお考えになっておりますか。確かにこの財政再建特別措置法の中では、原則禁止という中でただし書きで認めているという例があるんですが、JRになる前の国鉄の時代には、年間25億円にすぎなかったものが、現在JRになって 282億というように、大体JRになってから大変地方自治体に対する寄附行為という形を通じての財政負担が10倍以上にふえているという、とんでもない事態が生じているわけで、館山市の場合には、まさにこれに該当する事態ではないかなと思いますので、その辺どういうふうにお考えになっておりますか。

次に、寄附行為で16億 557万円という具体的な金額が館山市の負担分とされているわけですが、この基準についてどうも非常につかみ金的な性格が感じられると。どうも明快な基準がどこでもないようで、結局は力関係の押し合い、へし合いの中で具体的な金額が決まるというような、逆に自治体の担当者にとっては — 市の担当者にとっては大変な努力だったんだろうなと

いうふうに思うわけでなんですが、しかしながら公金、市民の税金をつぎ込む以上、これについてどういう基準なり条件のもとでこの金額が算定されるのか、どういうふうなお考えでこの基準というもの——基準的なものと言ったらいいですか、こういったものがあったというふうに考えておられるのか。この根拠について御説明をいただきたいと思うんです。

それから、3つ目の問題は、17億 7,085万円というこの工事費は、J Rにおいてこの工事を実施するということになろうと思うんですが、そのほとんどは市民の税金をつぎ込む形になるわけで、したがって公金の使用に当たって通常は競争入札によるという、公平性というんですか、工事の公平性というものが大前提になろうかと思うんですが、この具体的な工事を行うに当たって、入札等公平性が確保されているというふうに考えられるのかどうか、この辺がどうかという問題です。大変 J R が、いわゆる国鉄一家というんですか、昔のそういう流れの中で、工事費がどこでも割高になっている、こういう疑念を聞くものですから、やはりこの辺に市の今回の工事に当たっては、どういうふうに公平性の確保という問題が担保されているのかということです。

それと、第4点目としては、公共下水道の場合ですと、工事を発注する事業団とそれを受ける具体的な施工業者との間で、いわゆるキックバックみたいなことがありますれば、これは当然贈収賄が適用になるという問題があったわけです。J R が具体的な工事施工業者に契約を結んでいく場合には、こうした贈収賄にかかわる刑法の規定とかというものが適用にならないんではないかというふうに思うんですが、その辺は単なる民間会社の取引になるのか、J R も類推適用でそうした適用があるのかどうか、その辺はいかがでしょうか。

◎議長（石井昌治君） 建設部長。

◎建設部長（鈴木信一君） まず、第1点の J R の負担についての自治省協議の関係なんですが、この駅舎建設の負担を地方公共団体が行うことは、御指摘のとおり地方財政再建促進特別措置法によりまして禁止をされてございます。これに基づきまして自治省の協議を今日まで重ねてきたわけございまして、県の地方課協議が8年2月29日に入りまして、県の地方課が国への開始を5月21日に行って、8年10月21日にこの協議が調ったわけございまして。その中で駅舎の建設工事に対する市の負担額、こういったものを協議をしたわけですが、まず1に負担をしようとする必要性だとか、あるいは市の負担の限度額、それから市の財政運営に与える状況だとか、そういうものを自治省と協議を行いまして、今日詳細設計が算出されましたその金額が自治省協議を下回っているということでございます。

それから、負担額の基準というものでございまして、これは J R の負担につきましては、今の駅舎をおおむね20年後の乗降乗客数、あるいは駅員の数に対応して設計をして、その J R 分が負担をするということでございまして、あくまでもこれは東西を結ぶ自由通路を市が建設をするという中で、J R の駅舎の部分を負担をするんだというようなことで今日まで進めてきております。

特別な基準というものはそんなようなところでございます。

それから、3番目の入札の公平性ということでございますが、これは前回の議会でも御説明申し上げましたように、まず業者選定、市からJRに委託をいたします。その後の業者選定の関係でございますが、まず営業線の近接工事ということで、特殊な言葉なんです、営業線の近接工事のためにJRに指名願いを提出している鉄道特異業者、これは特別な施行の技術を持った業者ということでございますが、その特異業者等に工事の施行を発注をするということでございまして、見積もりを徴してその決定をするというようなことでございます。公平性ということにつきましては、JRの中で公平性をしていくということでございます。

以上でございます。

◎議長（石井昌治君） 総務部長。

◎総務部長（鈴木完二君） 4番目の御質問でございます。請負業者からのマージンのものがJR側に戻された場合、刑法197条の贈収賄の疑いがないかということでございますけれども、刑法の規定は公務員の行為に限られております。それから、仲裁人の行為に限られておりますことから、御指摘のように――詳細に検討しておりませんが、刑法の適用はないものと考えられるということでございます。ただし、JR側はそれによりまして不当な利得を得るということでございますので、不法行為責任によります不当利得ということになると考えられます。したがって、そういったものが明らかになった場合は、JR側にその部分についての返還を求めることは可能かと考えております。

以上でございます。

◎議長（石井昌治君） 20番神田守隆君。

◎20番（神田守隆君） 第1の質問については今までの経過の御説明で、一応これから該当するに当たって、いわゆるただし書きの規定だということから、了解いたします。

その次の基準ですか、この問題では、何か御説明を伺っても、今の駅舎の部分については、20年後の乗降数あるいは駅員の数、こういうものを基準にしてというんですが、その意味がよくわからないんです。その乗降数や駅員の20年後の見込みをもとにして1億6,000万円がJRの負担になるという御説明なんですけれども、その辺がどういうふうにつながるのかがよくわからないということで、もう少し御説明いただきたいと思うんですが。

それから、業者の選定ということですが、JRは具体的な工事施工業者にはどういうふうに業者を選定するのか、その辺のことでいわゆる公正な競争入札によるものなのか、あるいは随意契約によるものなのか、どういう形でやるものなのか。

というのは、現実的には公共下水道の場合でもそうですけれども、工事でやってみたら、入札の結果安くなってしまうということは十分あり得るわけです。価格が実際には公正な競争入札の

結果ずっと安くなりましたよ、そういうふうになれば、当然これは精算ということが必要になりますでしょうし、そうすると精算の結果、返還されるというようなことが当然出てくるんではないかなというふうに思うわけで、そういう点で業者の選定が具体的にどういうふうに行われ、そしてまたその結果、当初の見積もりと具体的な工事費用との差額が生じた場合、逆に高くなる場合もあるいはあるのかなという気もするんですが、その辺についてはどういうふうになるのかということですよ。

その次に、結局はそういう点では、あくまでも民間会社同士の契約関係になれば、これは隠されちゃうといえますか、隠されちゃったとしても、その利得部分が——たとえば実際の見積もりよりも現実には安くなりましたよという場合があったとしても、やれバックマージンだとか何だとかキックバックだとかというような手法で、これは公共事業体が行えば当然刑罰の対象になるという形で、そういうことがないように制裁措置が加えられているわけですがけれども、民間事業者の場合ではその規定はないということになると、ますます業者選定の経緯や経過についてきちんとした報告をさせてもらおうと、その辺についての市の監督といえますか、適切でないかもしれませんがけれども、その経過について必ずきちんと報告を求めたり、問題がある場合にはきちんと申し入れをするなり措置をとるなりということが当然ななければならないと思うんです。その辺についてはどういうふうになっておられるのか、お聞かせいただきたいと思います。

◎議長（石井昌治君） 建設部長。

◎建設部長（鈴木信一君） 先ほど申し上げました基準の点でございますが、今の駅を建設する場合に、20年後の乗降客あるいは駅員の数、そういったものを想定をして費用を算出する。この算出が、JRの分としては1億6,528万円だと、こういうことでございます。現在の仮想駅舎は250平米でございますが、これを今回は841平米というようなことから、基準というものはそのような考え方で駅舎部分、いわゆる自由通路を建設するに当たって橋上駅舎化するんだという中で、JRの負担が1億6,528万の負担をするというようなことで、あくまでも自由通路をつくるためにこの駅舎の移転をしなければならないというようなことから、JRの負担の基準というものが一応示されるということでございます。

それから、業者の選定ということでございますが、先ほど申し上げましたとおりにJRの指名業者、JRに指名願いを提出されました鉄道の特異業者、そういう業者を選定するわけでございますが、これは電車が運行している中での工事を行うということから、特殊な状況の中での工事施行ができる、またその実績ある業者ということでございますが、そこから見積もりを徴して決定をするということで、工事の完成後には精算をするということになります。したがって、17億7,085万円の総事業費でございますが、これを一括ということではないということでございますが、駅舎の取り壊しだとか、あるいは新設の駅舎の部分だとか、あるいは保線関係の部分だとい

うようなことで、分割をされるということを聞いております。

経過報告ということでございますが、これはその精算ということの中で経過報告を求めてまいりたいということでございます。

以上でございます。

◎議長（石井昌治君） 20番議員神田守隆君。

◎20番（神田守隆君） 20年後の乗降数、駅員でJRの基準というお話だったわけですが、そうすると1億6,000万ということですから、この駅舎部分については6億5,000万相当が大体該当しますよということでしたから、4億9,000万円ぐらいは市が駅舎部分について負担をすると、こういうことになるかと思うんですが、ということは駅舎部分6億5,000万円というけれども、そのうち4億9,000万円については、JRの基準から見れば必要のないものだと言葉きついかもしれませんけれども、JRの基準から見ればいわば必要がないという。したがって、それについては、市がたっお願いするんだから市で負担してくださいと、こういうことになるかと思うんですが、そこで20年後の乗降数や駅員の見込みが本当にどういうふうになっているのかということなんですが、これは現在の乗降数に比べて20年後はふえるというふうに、ならどのくらいふえる、あるいは減るんならどのくらい減ると、駅員についてはどういうふうな現況に比べて見込みのもとに立っているのか、その見込み自身が果たして適正と言えるかどうかということが当然問題になるかと思うんで、その具体的な算定の見込みがどういうふうになっているのか、お聞かせいただきたいと思います。その点だけ。

◎議長（石井昌治君） 建設部長。

◎建設部長（鈴木信一君） JRの具体的な見込みということでございますが、それは細かい数字でこちらに示されてございません。したがって、現駅は面積が460平米、仮想面積が250平米、それから詳細設計では841平米、このようなことでございます。

以上でございます。

◎議長（石井昌治君） 3番議員三上君。

◎3番（三上英男君） 契約の方法の随意契約について御質問しますが、常々随意契約ということについては、入札不調により随意契約という形を今まで示しておったわけです。しかし、下水道に関しても、今回の駅舎のことについても、てっぺん随意契約という形だと思うんです。

そうしますと、今までいろんな機会に金額が示されていて、果たして数社の業者によってそれらの金額が出てきたものであるのか、もう提示してしまった金額によって契約したものか、その点公正さを欠くんじゃないかなという気がいたします。このまま随意契約でいきますと、そのような金額に対してのチェックというのが一切できないまま契約を締結してしまうという形になってしまいます。この議会でこういうことを言って締結されたとしても、外部の人たちに対し

ては、これはもう一方的なものというようにとらえてしまうおそれが多分にあると思います。ここではっきり金額の明朗性といいますか、透明さが無いということをお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

◎議長（石井昌治君） 建設部長。

◎建設部長（鈴木信一君） 御指摘の詳細設計、金額の明快性ということでございますけれども、契約の内容といたしましては、工事の位置、工程、工事費及びその負担、年度割の額、あるいは施設の帰属だとか引き渡し、用地の処理、精算、管理運営についての契約内容となるわけでございまして、これはあくまでも金額は詳細設計、これは詳細設計で積算をされた、積み上げた金額でございます。その金額に基づいてＪＲに委託をするということでございまして、先ほど申しましたように、その契約工事完成後は精算をするということになるわけでございます。

以上でございます。

◎議長（石井昌治君） １番議員辻田 実君。

◎１番（辻田 実君） 契約について、若干伺いたいと思います。

まず１つは、この契約の相手方がＪＲ東日本の千葉支社でございますけれども、ＪＲの千葉支社は鉄道運送業を目的とした法人だというふうに思います、民間になったわけでございますから。その中に果たして工事請負をする定款なり、そういう事業主体があるのかどうか。私ここで、千葉の鉄道支社にこういう形で１６億 ５５７万円を、工事請負ということで委託できるのかどうか。あそこにはそういった工事主体がないわけですから、あそこがまた再度 ― 今論議になっているように、いろいろな業者に選定して、そこに入札でやっていくという形になろうと思います。こういう経路というのは適法というんですか、問題起きないかどうかということ。水道公団につきましては、あれはもう水道事業をやるという公団ですから、あそこを一括してあそこが下請出すのは普通だと思うんですけれども、鉄道の千葉支社そのものがそういう請負契約を、この場合館山と請負契約して、それを今度また入札して出すと、こういう形をとるわけですが、法的に疑義なり問題点はないと思うんですけれども、そこら辺の関係について、一応念のために確認しておきたいと思いますので、ちょっとわかりやすく説明をしていただきたいと思います。

２番目に今質疑の中でもって、今回１７億 ７,０００万円の総事業については、いろいろな詳細設計に基づいて計算されて云々ということでございしますが、私どもはこの設計の概要というのをもらったわけでございしますが、この詳細設計の中でもって、これに基づくところの細かい ― 専門的な用語では、見積もり合わせというんですか、こういうものを、例えば工事材料はどんな材料でもって幾らと金が入るわけです。そういうものを一般の業者とやるときにある程度こちらで出すわけですが、そういうようなものについて、市の方とこの詳細設計を設計して委託するについて、それに基づいて館山市は１６億 ５５７万円をやるんだということですが、

ども、そういう通常の入札にかけるとなると設計、そういう見積もり、そういう見積もり合わせてというんですか、そういうものをきちんとされておるのか。特にこの場合に、具体的に言いますけれども、16億 557万円の市の部分について、そういった見積もり合わせ的なものがどの程度やられているのかということについて、お伺いをいたしたいわけでございます。そうでないと、何か向こうへ任しちゃって、向こうでまたやるということになると随分いいかげんなような感じがするわけですが、これは公共事業ですから、市の公金を使ってやるわけですから、そういう形がとられると思うんですけれども、そのところ説明していただきたい。

3番目には、鉄道のこういう工事の中でもって、これから変更とかそういうものが起きてくる可能性はどうか。今まで何カ所か私も委員会等でもって視察に行きまして駅でもって聞いたときに、いろいろな変更が出てくるとか、多くなっても安くなることはないよというようなこともよく言われましたんですけれども、具体的にどうこうというのはありませんでしたけれども、そういう事態というのはこれから起きてくる可能性があるのかどうかということについて、その場合にはどう対処されるのか、またそのとき追加工事ということでこちらでもってやるのかどうか、そういう可能性というんですか、そういう面についてはどうか。

4番目に、普通この契約提案のときに期間が大抵あると思うんですけれども、ここには何年何月までの工事請負期間というんですか、これが大抵明記されると思うんですけれども、ここには――予算上は云々ということだとか、言葉ではありますけれども、ここに通常期間というのが、何年何月を工事期間というんですか、受け渡し期間というようなものが明記されるわけでございますけれども、今回の工事請負については期間は定められていないのかどうか、その点について、以上4点について御質問申し上げます。

◎議長（石井昌治君） 建設部長。

◎建設部長（鈴木信一君） まず、JR、相手方との契約の締結ということでございますが、工事契約につきましては、工事の性質から、JR営業線近接工事という特殊な工事となりますので、地方自治法施行令第167条の2第1項第2号のこの性格または目的が競争入札に適さないものということに該当いたします。したがって、東日本旅客鉄道株式会社の工事の施行につきましては、随意契約ということで締結をするものでございます。

それから、見積もり合わせということでございますが、これは建設の設計に当たりまして、橋上駅舎、それから市の施設部分、そういったものの中で旧駅舎の撤去、あるいは機械の撤去だとか、仮設機械設置、電車線の設置、撤去、あるいは電車線の電線の新設、信号通信、ホームの上屋根撤去だとか新設、あるいは管理費、消費税、そういうものの中で細かくチェックをしてございます。

それから、変更ということでございますが、変更につきましては、先ほど申し上げましたよう

に、委託費の精算ということでございまして、変更があるんじゃないかならうかということでございますが、今後ＪＲとの月１回程度に工程表の会議、あるいは打ち合わせというものを設けながら事業の進行を進めてまいりたい、このように思っております。

それから、期間ということでございますが、期間はＪＲの工程表の中で示されております最終は11年9月末ということで、工程表がつけられました中での契約という形になるわけでございます。

以上でございます。

◎議長（石井昌治君） 1 番議員辻田 実君。

◎1 番（辻田 実君） 今の点についてでございますけれども、入札の場合、ＪＲそのものがそうであっても、ＪＲの指定する特殊業者と——市の工事ですから、そこへの入札は随意でも市が担当すべきじゃないかというのが通常じゃないかと思うんですけれども、そのことを白紙委任でもって、先ほど申した、要するに鉄道業の定款を持ったところに請負工事が、あれは持っていないものですから、そこへとそういう、又請負をさせるようなことはどうかということなんですけれども、その点について明確さを欠いているもんですから、その点は大丈夫なら大丈夫で結構なんですけれども、だといってそれがどうこうということになるとちょっと困ると思ひまして、念を押すだけでございますので、その点についてどうかということ。したがいまして、今の説明でございますると、特殊事業であるからということでございますけれども、市の部面については、通路等については11億 7,000万円、鉄道の施設以外のものになるわけですから、これは通常一般入札というんですか、やってもいいんじゃないかと。そうすると、それは今後どのようにタッチされていくのか、ちょっと適用にならないんじゃないかというふうに思うんですけれども、ここら辺の交通整理がどのようになされておるのか、重ねてお伺いしたいわけでございます。

それで、特に私がここでもって質問しておきたいのは、今工事の工程表によりましていろいろな打ち合わせを一月に一遍ぐらいやるということでございましたけれども、要するに設計と進捗状況におきますところの検査なり、そういうものは市が入れないということになるんですか、そういう途中で中間検査なり、そういうような形でもって——駅部分の特殊なものは別です。市の部分というのは駅の特殊な部分以外の通路等でございますから、ここは通常の業者がやってもできるんじゃないかなというふうに思うんですけれども、そこら辺契約上一括でやるということなんですけれども、契約上一括でやってもやはり途中のそういった検査なり、そういうようなものについては、市が入る余地があるんじゃないかと、そういうものをしていかないと、この種の工事ですから、いろいろと問題も起きるんじゃないかと思うんですけれども、その点はどのように考えるのか、2 点をお伺いしたい。

さらに、私は追加して2つの点について質問したいと思うわけでございます。この点について

は商工業者とか — 商工業者はあそこにいろんな店舗というんですか、特産品コーナー等を設けるというような意向があったようでございますけれども、何かそういうものがなくなったというので、その後の現在の概略設計に基づくところの設計についての合意というんですか、こういうものが、ちょっとそれも聞くと必ずしも十分じゃないような、かなり意見もあるようなふうでございますので、この点と、それから市民の方につきましても、私も新聞等で出ているものですから、いろんな人に聞かれるわけでございますけれども、市はそんな負担するということだったんかいということでもって、どうも市民の方は、館山市はせいぜい半分の負担ぐらいで済むんじゃないかというようなぼやとした感覚があったんじゃないかと。それがもう90%以上の負担ということになってくると、これはどっちの建物かいというようなことでもって、ちょっと今の時期に、こんな膨大なというような声はかなりあるものですから、この辺の声というのはちょっと無視できないんじゃないかというふうに、私はこの数日の間に感じたわけでございますけれども、ここら辺の市民の合意はどのようにお考えになっておるのか、この2点について改めてお伺いしたいと思います。

◎議長（石井昌治君） 建設部長。

◎建設部長（鈴木信一君） まず、契約につきましては、JRへの工事の性格から、自治法から照らし合わせてそれは間違いない、できるということでございます。他の自治体もこのような形の中で契約をしているということでございます。また、千葉支社には、1級建築士事務所もございますので、そこらは十分大丈夫であるということでございます。

あと検査ということでございますが、先ほど言いました工程会議の中、あるいは建物をつくる中で細かくチェックをしていくということでございます。

それから、市の負担ということでございますが、まず駅舎部分6億5,946万5,000円の駅舎施設からJRが負担する1億6,528万円、それを引いた残りの4億9,418万5,000円、これが市が負担をするということでございまして、その11億1,138万5,000円というものは、これは自由通路分、それからあるいは観光案内、物産スペース、そういうものは市の施設でございまして、JRそのものについては4億9,418万5,000円の負担をするということになるわけでございます。

以上でございます。

◎議長（石井昌治君） 1番辻田 実君。

◎1番（辻田 実君） 大体法律的に問題ないということでございますので、安心しましたので、ひとつそれを信用いたしまして、今後そつのないように進めていただきたいと思うわけでございます。

これにまつわりまして、私改めて3つほどお伺いしたいと思うわけでございます。いろいろの話があるんですけれども、今回臨時議会が相次いで開かれまして、10日からは12月定例会が開か

れるわけでございますけれども、このように急いでやられたということについては、それぞれの事情があったらと思うわけでございますけれども、この点についてちょっと参考までに伺いたいんですけれども、今回駅舎については、ＪＲの方はまだ今改修して当分の間、現状でもって大丈夫なので、特に改築の必要はないという意向であったんだけど、市の方の都合で自由通路をつくるという中でもって、どうしてもこの際一緒にやってもらいたいと、こういうようなことでもって、ＪＲの方では余りこれに乗り気ではなかったんだけど、そういう市の方の意向であったので、それじゃ市の方でもって金を出してくれるんだったらつくってもらっても結構だと、こういうような形で出発したんだということを伺うわけでございます。これは、どの程度信頼性があるのかどうか分かりませんが、そういうことを耳にするわけでございまして、そういうことが館山市が膨大な負担をせざるを得なかったと、こういうことになってきているんじゃないかと。それについてはどうなのかお伺いをしたい。

そのことを確認したいのは、同時に今後そういうことであると、これからいろいろ工事上いろいろな問題が出てきたり、追加だとかそういうものになると、何でもかんでも館山市、館山市ということでもって、今度は無制限ということは言いませんけれども、館山の方へ覆いかぶさってきて、意外なまた予想している以上の出費なり負担というのが出てくるということも考えられるので、そこら辺対等な立場に立てればいいんですけれども、館山はそういう面で非常に弱い立場でもってＪＲの言い分も聞かなきゃいけないというような状況があるというようなことを聞いておりましたけれども、そこら辺の真相はどうかということでございます。

それから２番目に、この間県の職員の方とちょっといろいろと話をしたんですけれども、その中でもって知事は、今非常に県都、県内１時間でもって何か通えるという政策を推進しておって、これは知事の最大限の公約だということで、どこへ行ってもこれを言うと、県内１時間、千葉まで１時間ということで。ということになると、ＪＲはどうしても今の単線、または今の線路の状況からいって１時間半かかるわけでございます。そうすると、どうしても知事の言う１時間の方がずっと早くなっちゃうわけです。そうするとどうしてもマイカー時代になってくるんだから、むしろマイカーに対応した道の駅なりそういう方にこれだけの費用をかけるんだったらやった方がいいんじゃないかと。そういう面では、今の県の政策からいくと、県の政策は道路時代へと入って行って、むしろ鉄道というのは補助的になる方向にあるんじゃないかという中で、館山市が旧来依然のＪＲ中心の交通網に携わって、そして新しいマイカー時代、自動車時代に転換できないんじゃないかというそしりを受けるんじゃないかという、こういう見方があるんですけれども、知事の言う県の大方針である県庁まで１時間ということと、今の鉄道からいってもどう見ても自動車よりも遅くなるという中でもって、先ほど出ていたように乗降客の増加とかそういうものが果たして見られるのかどうかということ。

それから2番目に、アクアラインが今度は開通するわけでございますけれども、発表によりま
すると、当初は1日当たり2万5,000台の交通量が目標になっているそうでございます。現状で
はとてもいかなないのであって、あらゆるマイカーでもってアクアラインを使ってもらいたいとい
うキャンペーンを県は始めているそうでございます。これが数年後には3万5,000台にふやさな
ければならないことですが、朝日新聞の特集等を見ますと、果たしてこの数字がどうかとい
う時代に、県はマイカー時代へ移っていく中でもって、駅の通行量というのはかなり減ってい
くんじゃないかと、こういう時代背景をどのように把握されておるのか、そうした中で今回の
措置になるわけでございますけれども、一応執行部としてのこころを対するところの一つの県
政の流れ等々とあわせてどのようにお考えになったのか、3点についてお伺いさせていただき
たい。

以上でございます。

◎議長（石井昌治君） 建設部長。

◎建設部長（鈴木信一君） JRと市の立場、対等じゃないじゃないかというような、弱いんじ
ゃないかというような御意見でございますが、今日までJRと協議を重ねてきた経過の中で、市
としてもこれだけの大きな金額を支出するわけございまして、そのために相当な時間をJRと
協議の中でやりとりをして今日まで来て、詳細設計がおくれたというのも一つの例じゃなかろう
か。今後も契約をしていった中で対等な立場でJRと交渉を持っていきたいというのが第1点で
ございます。

それから、マイカー時代で、駅そのものの利用客が少なくなるんじゃないかということ
でございますが、そういう御指摘の中でもやはり観光駅館山というような一つの顔としてこの駅舎
が必要じゃなかろうか。ましてや東西の自由通路、そういったものがこれから駅を中心としたも
のとしてはまず必要であるというような中から橋上駅舎化を進めていったわけでございます。

以上でございます。

◎議長（石井昌治君） 6番議員鈴木順子さん。

◎6番（鈴木順子君） 済みません、大分いろいろとお答えをいただいたんですが、若干ちょっ
と再度お聞きをいたしたいと思います。

まず、いま一つちょっとわからなかったんですが、率直に言って今日のこの契約の締結につい
ての臨時議会を招集されたわけなんです、せんだっての補正についてもそうだったんですけれ
ども、1週間後に定例会を控えているわけです。なぜここで急がなきゃならなかったのかなとい
うのは率直に疑問に思います。その辺について具体的にちょっとお聞かせを願いたいというこ
とを1つ。

それと、先ほど来のやりとりの中で見えてきた部分についてなんですが、業者選定について、

これはＪＲに委託をするということになっております。これについてなんですが、業者選定はＪＲとの契約の中で、ＪＲ側からの申し入れでちゃんと契約の中にうたわれているのか。例えば私はこれだけの大きな事業費、工事費をかけてやる事業ですから、地元の業者にというふうにも率直に言うて思うわけです。それを業者選定をＪＲの方に任せると、委託するというのが、ちょっと私は腑に落ちないというふうに思います。その辺が１つ。

それと、あと施行後のアフターサービスについて、せんだっての補正のときもこれは議論になっていたんですが、県内でもいろんなところで駅舎建設行われていますけれども、常に問題になるのは、施行後のアフターサービスについての責任分担がきちんとされていないという部分があるんじゃないかというふうにも聞いています。ここに議案の説明資料の中にも館山市の施設部分、あるいはＪＲ側の施設についての内容が書いてございますが、これではやっぱり不十分でありますので、細部にわたって細かいところまで将来的にもきちんとした責任分担がされるのかどうか、その辺のことをお聞かせを願いたいと思います。

◎議長（石井昌治君） 建設部長。

◎建設部長（鈴木信一君） まず、今回急いだ理由ということでございますが、これはスケジュールの中から、まず１２月、この年度内に契約をいたしまして、１０年度末の供用開始、そして１１年９月までの全駅舎の完成、自由通路からこの駅舎等の完成に向けましてのスケジュールを見ていきますと、今日このような議会をお願いをして進めていくのが最善かということをお願いをしたわけでございます。

それから、業者選定ということでございますが、これは先ほどから御答弁申し上げたとおり、その駅舎に係る特殊な工事でございますが、これはあくまでもＪＲ——安全面、そういったものからＪＲ千葉支社とあくまでも委託をするんだということになるわけでございます。

アフターサービスあるいは管理区分ということでございますが、これは駅舎部分と都市部分、自由通路部分については、これは管理区分をしっかりと管理をしていくということになるわけでございます。

以上でございます。

◎議長（石井昌治君） ６番鈴木順子さん。

◎６番（鈴木順子君） スケジュールの都合上ということですが、それで議会開会まで１週間待てなかったということですね。１２月は暮れですからいろいろあるかと思うんですが、その辺はそういうことであるならば了解をいたします。

それから、選定業者のことなんですけれども、特異業者、専門的な仕事をされる業者というふうに先ほど来おっしゃっていますが、私どもの方で聞いた限りでは以前は特異業者、専門的にやられる業者というのは少なかったけれども、最近たくさんできているということで、工事にかか

わるよからぬうわさもあるということもお聞きをしました。

そういった中で、特異業者は専門的な仕事ですから、恐らくＪＲ関係にお勤めだった方々がそういったお仕事の方に移られてつくられた会社なのかなというふうに思うんですが、その辺のことは把握していますでしょうか、お聞かせを願いたいと思います。

それで、施行後の先ほどのアフターサービスの件なんですが、これは細部にわたってということでお伺いしましたが、そういうことでいいんですね。細部にわたってきちんと責任分担をしていますよということによろしいんですね。

◎議長（石井昌治君） 建設部長。

◎建設部長（鈴木信一君） まず、ＪＲに出ている業者は１社じゃございません。多数ございます。その中から見積もりを徴するということになるわけでございます。

それから、管理は、これはしっかり管理をしてやっていきます。

以上でございます。

◎議長（石井昌治君） 他に御質疑ありませんか。 — 御質疑なしと認めます。よって、質疑を終わります。

委員会付託の省略

◎議長（石井昌治君） お諮りいたします。

本案については委員会付託を省略したいと思います。これに御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

◎議長（石井昌治君） 御異議なしと認めます。よって、決定いたしました。

討 論

◎議長（石井昌治君） これより討論を行います。

討論はありませんか。

20番議員神田守隆君。

◎20番（神田守隆君） 今回の契約の締結に反対ということで討論いたします。

自治大臣の協議ということで、この原則禁止になっている地方財政再建措置法のいわば抜け穴を通りまして寄附行為を行うというのが本案の議案だろうというふうに思うんですが、ＪＲの負担するところが１億 6,528万円という点について承服しかねるという点であります。

先ほどの御答弁を通じて20年後の乗降客数あるいは駅員、これが想定され、その想定のもとにＪＲの負担の割合が算定されるんだと、こういう御説明があったわけでありましたが、その具体的な乗降客数あるいは駅員、こうした数字がＪＲ側から提示されていないとすれば、現実にはこの

負担割合の基準は何ら示されていないことと全く同じではないかと思うわけであります。そういう点では、ＪＲの負担のあり方については大変不明な点が多いという点であります。

私が調べた資料ですと、小樽築港駅というところではＪＲの負担は４００万円で、４７億６，１００万円を小樽市が負担するという駅舎の改築を行っているそうであります。これは大変極端な例であります。こういう事例からしますと、館山市の担当者が大変な御努力をされて１億６，０００万円という、こうしたＪＲの負担割合を出したんだらうということはそれとして理解するわけですが、だからといってＪＲの負担のあり方が不明なままにされるのは、市民の目から見て、市民の立場からして、当然承服できないわけであります。

ＪＲ側の経営戦略として自治体に負担をさせると、こういうあり方自身に問題があるかと思うんであります。国鉄時代に１９８６年では全国で負担した自治体の負担に比べ、１０年後の９６年度では自治体へのＪＲの寄附の金額は、総額において１１倍になっているという大変ＪＲになってから全くのさま変わりになっているわけであります。こうした地方自治体への財政負担を強いて駅舎の改築等を行っていくという、この路線を経営戦略としてＪＲがとっていること、そしてその路線を自治省が是認し、それをいわば後押ししていると言ってもいいような事態ではないかと思うんであります。こうした点は、今後の地方自治体の財政運営においても非常に大きな問題を招来するものであって、こういう具体的な一例として館山の例が考えられるわけであります。こうしたＪＲの経営姿勢、そしてそれに承認を与えている自治大臣のこうした対応には絶対に承服できないという点を強く主張いたしまして、この議案に対して反対いたします。

◎議長（石井昌治君）　３番議員三上君。

◎３番（三上英男君）　再三契約内容についてのことですが、今まで館山市がかかわってきた中で余りにも随意契約というのが多過ぎるんじゃないかと思うんです。今回特異業者ということで入札にそぐわないということで切り抜けておりますが、今後こういった形が多くとられるようになると、この中で工事金額の透明性というのが欠けてくるように思います。やはり原則入札ということをやっていないと、表に業者の名前も出ないし金額も出ないと、こういった不透明な部分が多くなるように思われます。私は、この随意契約ということに対して承服できないということで、反対いたします。

◎議長（石井昌治君）　６番議員鈴木順子さん。

◎６番（鈴木順子君）　反対の意見を述べたいと思います。

ＪＲサイドのお金は出さないけれども、駅舎建設専門の業者をきちんとそろえているという、こういったＪＲサイドの手際のよさというのは、非常にしたたかであるというふうに私は思っています。そういうことが館山だけじゃなくていろんなところでまかり通っているということなんですけれども、その陰で大変高額な大事な市民の税金が使われているということがあつたわけなんです。

そういった面を考え合わせましても、私は到底この議案に対して納得はできないというふうな意見を述べたいと思います。

◎議長（石井昌治君） 他に討論はありませんか。 — 討論なしと認めます。よって、討論を終わります。

採 決

◎議長（石井昌治君） これより採決いたします。

採決は起立によって行います。

本案を原案どおり可決することに賛成の皆さんの起立を求めます。

（賛成者起立）

◎議長（石井昌治君） 起立多数であります。よって、本案は原案どおり可決されました。

閉 会 午前11時07分

◎議長（石井昌治君） 以上で本臨時会に付議されました案件は議了いたしました。

よって、これにて第2回市議会臨時会を閉会いたします。

◎本日の会議に付した事件

- 1 会議録署名議員の指名
- 1 会期の決定
- 1 議案第54号

地方自治法第123条第2項の規定により署名する。

館山市議会議長

館山市議会議員

館山市議会議員

