

○議長（石橋英和君）順番13、14番 辻本君。

〔14番（辻本 勉君）登壇〕

○14番（辻本 勉君）お疲れのところ、もう少しおつき合いをいただきますように。できるだけ早く終わるようにしたいと思っています。

まず、冒頭で平木市長にお礼を申し上げたいんですけども、県立体育館、運動公園の下に、原田小峰台線と京奈和自動車道側道の交差点があります。ここが、北馬場のほうに側道が抜けてから、大変交通量が増えまして、事故がたくさん起こっています。幸いにも、人が亡くなったという事故はないんですけども、かなり大きな事故が頻繁に起こっておりまして、地元区としましても、信号機の設置について強い要望を上げておりました。平木市長のお力添えもいただきまして、現在信号機は立っています。工事のほうは一応終わっているんですけども、まだ稼働するまでは至っていないんですけども、恐らく近いうちには稼働されるんじゃないかなと思います。市長、本当にいろいろお力添えありがとうございました。

今回、きょうの最後なんですけども、私も議員をさせていただいてから、48回一般質問する機会がありまして、きょうを入れますと、そのうちの45回になります。選挙の関係とか合併のときとか、いろんな事情がありましたので、3回はやめていますけども、それ以外はずっとさせていただいています。

それでは、議長のお許しをいただきましたので、一般質問に入っていきたいと思います。今回は、コミュニティバスの件と旧の三石保育園の問題についてやりたいと思います。

まず1項目め、コミュニティバスについて。公共交通との共存共栄と、将来へわたって継続して運行するためということとさせていただきます。

昨年4月から、北ルートが実証運行され、東・中・西・北の4ルートで、コミュニティバス運行が実現いたしました。市民の移動手段として、公共交通といわれる民間の電車や路線バスやタクシー等の交通事業者と市のコミュニティバスとの共存共栄が、市民生活にとって必要不可欠であります。

そのことから、市は本年2月に、コミュニティバスに関するアンケートというのを実施いたしました。これは、2月28日までに投函ということで、無作為で市民3,000人からアンケートをとっておるということであります。

高齢化が、やはり急激に進む中で、自家用車移動が困難になると、公共交通に頼らざるを得なくなる可能性が大であります。将来にわたって、コミュニティバスを市民の交通手段の一つとして継続していくために、今、いろんな角度から見直しや検討が必要ではないでしょうか。

よって、以下についてお尋ねいたしたいと思います。

先ほども言いましたアンケート結果なんですけども、まだ集約はされてないと思いますので、これはまた後日改めて集約ができた段階で、議会のほうにも報告をいただけたらと思うんですけども、とりあえずは、アンケート結果を受けて、どのような見直しをされるのですかということと、また現在、平成26年度のデータがあるかどうかわかりませんが、近々のコミュニティバスに係る財源内訳、こ

これは運賃収入とか国の補助金、また市の負担金等についてお教え願いたいのと、4ルートの乗車状況について教えていただきたい。これにつきましては、特に無料者といえますか75歳以上が無料になっていますし、障がい者の方も無料ということで、この辺の割合が基本的にはどのようになっておるのかということも知りたいということがあります。

二つ目としまして、国のコミュニティバスガイドラインというのがあるんですけども、これに沿って、他の交通機関との競合についてどのように考えておられますか。路線バス、これは林間バスと和歌山バス那賀と、タクシーもあります。この辺との競合について、どのように考えておられるのでしょうか。

続きまして、北ルートにつきまして、1年間の実証運行ということで、現在されております。間もなく1年間の実証運行が終了するわけですが、その終了後、北ルートについてはどのように考えておられるのかお尋ねしたいと思います。

続きまして、2項目め、旧の三石保育園の園舎についてであります。

旧の三石保育園は、土石流の危険性が大きいため閉鎖され、別のところに新築され、開園しています。平成4年度に建設されたといえますか、平成5年4月に開園をとりとるんですけども、ものであり、建屋は耐震性もあり、今のままで放置しておいてよいものでしょうか。当局の考えをお尋ねしたいと。地元の方からも、若干の要望も上がっておると聞いておるんですけども、当局、それは把握しているかどうかちょっとわかりませんが、私のほうには少し要望としても上がってきています。そういうことで、旧の三石保育園の園舎について、今後どのようにしていくのかという当局の基本的な方針をお伺いしたいと思います。

壇上での質問を終わります。

○議長（石橋英和君）14番 辻本君の質問項目1、コミュニティバスに関する質問に対する答弁を求めます。

総務部長。

〔総務部長（栢谷俊介君）登壇〕

○総務部長（栢谷俊介君）本市では、市民の生活を支え、誰もが安心して暮らせるまちの基盤として、効率的で持続可能な公共交通体系を創り、育てますを基本方針として、平成26年3月に、第二次橋本市生活交通ネットワーク計画を策定し、コミュニティバスとほかの公共交通機関が連携し、地域公共交通体系の改善に取り組んでいるところです。

その取り組みの一つとして、現在コミュニティバス利用者の乗降調査及び15歳以上の3,000人を対象とした市民アンケート調査を実施しています。この調査結果をもとに、路線バスやタクシー等とコミュニティバスが共存共栄していくためのルート、ダイヤ、料金体系等の見直しやデマンド交通の導入の可能性について、橋本市生活交通ネットワーク協議会で検討していきたいと考えています。

次に、平成26年度の財源内訳ですが、運行経費は約5,992万8,000円で、そのうち国庫補助金は車両減価償却費補助を含め2,594万6,000円、運賃収入が約426万1,000円で、差額の2,972万1,000円が市の負担となる見込みです。なお、平成27年1月末現在の乗車状況ですが、東ルートが8,839人（月平均884人）、中ルートが2万1,241人（月平均2,124人）、西ルートが7,782人（月平均778人）、北ルートが1万1,593人（月平均1,159人）、合計4万9,455人（月平均4,946人）となり、年間約6万人の利用見込みとなります。

次に、国土交通省により示されているコミュニティバス導入に関するガイドラインについてご説明をさせていただきます。

このガイドラインは、市町村等が交通空白地域、交通不便地域の解消を図るため、コミュニティバスを導入するにあたって留意すべき点を定めたものであり、具体的には公的資金によって支えられているコミュニティバスは、自立運営を原則とする路線バスを補完し、路線区域、運行時間等において、路線バスとの整合性を図ること、つまり路線バスと実質的に競合することのないよう十分に検討することとされています。

本市のコミュニティバスについては、一部区間において路線バスと競合している状況にあるため、今後は市民の皆さまの利便性の維持向上にも配慮しながら、国庫補助金の交付要件、効率的で持続可能な公共交通体系を構築のため、見直しの検討が必要であると考えます。

最後に、2月16日に開催された橋本市生活交通橋本市生活交通ネットワーク協議会の内容についてご報告をさせていただきます。

協議会において、北ルートの運行継続のための条件が提示されました。一つは、ルートの競合に係る交通事業者への影響の精査と競合回避の具体的検討を、住民の利便性の維持向上も勘案しながら行うことです。二つ目は、今後第二次橋本市生活交通ネットワーク計画に基づき、全ルートの見直しについて検討することです。これらを条件として、4月以降の暫定運行の協議が整ったところです。

○議長（石橋英和君）14番 辻本君、再質問ありますか。

14番 辻本君。

○14番（辻本 勉君）いろいろとご答弁いただいたんですが、ちょっと少しずつ詰めていきたいと思っております。

アンケート結果が出ておりませんので、市民の方がどのように考えておられるかというのはまだわからないのであれなんですが、そ

れを受けてでも、どのように見直しをされるかということなんですが、ご答弁は、橋本市生活交通ネットワーク協議会のほうで議論をいただくということなんですが、当局としての基本的な考え方っていうのを私は聞きたいわけでありまして、それを、やはり橋本市生活交通ネットワーク協議会の中に出していただいて、議論をいただくというのが本筋ではないのかな。

市内のいろんな交通業者、公共交通の業者がいろいろ話をする土台として、当局がどういうふうな見直しをするんかということを出すのが、当然の当局の仕事ではないのかなと私は思うんです。

そんな中で、現在の状況を踏まえて、当局がどのように見直しをしたいんかということをも、もう一度答弁をいただきたいと思っております。

○議長（石橋英和君）総務部長。

○総務部長（栢谷俊介君）今後のコミュニティバスを運行していくために、当局はどういうふうな見解を持っているかとおたがいでございますが、一番に言われておりますのが、競合回避ということを言われております。この競合回避なくして、運行はなかなかやりにくいという現状がございますので、当局といたしましては、いろいろルートの変更とか、競合回避またそれにかわる具体策というのを、当局としては考えております。

一つとしては、一番ずばりとしては、ルートの変更でございます。それからもう一つは、交通事業者への損失補填、北ルートの競合区間が、コミュニティバスと競合することになりますので、路線バスの乗客が減少しておりますので、これをどういうふうにしていくかということ。それから、そのためには、損失補填という方法があると思っております。それから、三つ目としては、コミュニティバスの運賃の変更がございます。現在、コミュニティバス

の運賃は、大人200円、中学生以下100円で、75歳以上の方、それから障がい者の方は無料となっております。この辺の運賃をどういうふうにしていくかということがあります。

まず、当局といたしましては、ルートの変更というのは、先ほどから再三述べさせていただいておりますように、利便性を追求するという意味から、なかなか住民の皆さんのご理解を得るのが難しいと考えておまして、北ルートに関しましては、交通事業者への損失補填とか、それからコミュニティバスの運賃変更、この辺を重点的に考えてまいりたいと思っております。

○議長（石橋英和君）14番 辻本君。

○14番（辻本 勉君）これ、見直しと絡めますと、2番のガイドラインの部分とも関係してきますので、もう1と2と一緒にやらさせていただきます。

そんな中で、乗車状況を報告いただいたんですが、運賃収入が426万1,000円ということなんですが、これ、無料の方がどれくらい乗られて、合計で、平成27年1月現在で4万9,455人ということなんですが、その中で無料の方が何人おられるのかということについては、把握されておるのでしょうか。把握されておるようであれば教えてください。

○議長（石橋英和君）総務部長。

○総務部長（栢谷俊介君）無料の方でございますが、敬老パスをお持ちの無料の方、75歳以上の方がだいたい47%、それから障害の手帳をお持ちの方が13%、敬老パスと障害の手帳をお持ちの方が全部で59%おられますので、全体100%としますと、約6割の方が無料で乗車されておられます。人数につきましては、随時変わっておりますので、4万9,455人の今現在の人数からしますと、敬老パスが2万3,032人、それから障がいの方が6,371人で、2万9,403人でございます。

○議長（石橋英和君）14番 辻本君。

○14番（辻本 勉君）ありがとうございます。

やはり6割の方が無料で乗られているということなんですが、先ほども総務部長のほうから答弁があったとおり、運賃の変更ということも視野に入れて考えていかないかというご答弁があったんですけども、市民の方から見たときには、無料というのはありがたいとは思うんですけども、やはり持続していこうと思えば、基本的には運賃をもらっていくということも考えなくてはならぬの違うかなと思うんですけども、それはやはり急に変更するとなかなか難しい部分があると思うんです。

私、木下前市長にも、その旨の話をさせてもらいました。全てワンコインでいったらどうですかと、100円でね。そしたら、公約で75歳以上無料ということでやったんで、なかなか今さらするわけにいかんという話をされておりました。

木下市長がやられたやつを、平木市長がまたお金をとるといようなことを、なかなかできにくいかなとは思うんですけども、平木市長がいつも言われているとおり、コミュニティバスの国の補助金自体がいつまで今のよう状況で続くかとなってきたときに、これはやはりいろんな面で受益者負担をしていただくかと、継続できなくなってくる可能性もあろうかなと思うんです。

それを、国の補助金がなくなっても、これは市単でやり切るんやという意味があれば、それは問題はないとは思いますが、それがないんであれば、やはり継続していこうと思えば、一定の負担をお願いせざるを得んと思うんで、その辺のことも十分今後議論をいただきたいと思うんです。

そんな中で、この実態を、やはり市民に知らしていくということが大変大事なかなと。私

は、当初から国の補助金が基本的には赤字分の8割ということで聞いておったんですが、どうなんでしょうね。かなり市の負担分があると思うんです、金額的にね。6,000万円ぐらいの中で、3,000万円弱ですね。2,974万1,000円ということになりますと、5割か。6,000万円のうちの3,000万円近くが市の負担分になってくると。収入もありますけど、負担金があるということになってきますと、ちょっと大きいかなという気がするんです。

そんなことも考えていきますと、国の補助金が減ってきたら、当然市の負担分がかなり増えてくるんで、その辺を十分考慮していかなくてはならんのかなと。市民の方に対しては、やはり突然運賃を取るということになりませんので、やはりあらかじめそういう啓発といいますか、そういうふうな話をしていくべきではないかなと思います。それはお願いしておきたいと思うんですけれども。

あとルートの変更については、以前から言われていたとおりだと思うんです。実際、コミュニティバスがルート一つの1周をしてくのに1時間以上かかるルートもあります。この所要時間の長さというのが、やはり大きな問題ではないかなと思うんで、この辺をきちっとやっていかないと、なかなかコミバスが市民の方の交通手段として利用されにくいのではないかなと思います。

それと、ガイドラインに沿ってということなんですが、やはりバス会社、タクシー会社についてはそれなりの減収といいますか影響を受けておると思うんです。

そんな関係でいきますと、特に和歌山バス那賀の分が、橋本駅への乗り入れが、本当に平日2便になりましたね。2便になっていますね。土日祝はなしですか。そういう状況になっているというのは、実際のところ、橋本駅から国道24号を使って高野口方面へ行く方

が、大変不便をされとると思うんです。そのことについて、これは那賀バスの経営者のほうが、公共交通会議の中で減便について述べられておるんですね。いろんな状況があるんですけども、コミュニティバスの影響というものもあるのではないかなと。そのときの答弁が、自家用車やミニバイクの普及とか、少子高齢化とか、いろいろ出しておるんですけども、通勤客が減っているとか、いろいろ影響を出しておるんですけども、これは直接コミュニティバスの西ルートとか市民病院への無料バスが影響しているという解釈を、私は一定できるんじゃないかと思うんですけども。当局のお考えをお聞かせください。

○議長（石橋英和君）総務部長。

○総務部長（栢谷俊介君）西のほうへ運行する路線バスが、便数が減りました。乗客が少ないということでございますが、病院のバスも、西のほうへ走っているバスは、乗客が少ないです。それから、コミュニティバスも、西のほうへ走っている路線は乗客が少ない。全般的に見て、ご利用のする方が西のほうへ行くということが少ないと、私どもはそういうふうに解釈しております。

議員がおっしゃられたように、コミュニティバスによって那賀バスが2便になったというようなことは、私はそこまで影響はなかったと思います。走っている路線、場所がかなり違いますんで。とにかく全体的な利用者が少なくなったことが大きな影響かなと、私は考えております。

○議長（石橋英和君）14番 辻本君。

○14番（辻本 勉君）若干の見解の相違があると思うんですけども、何らかの形で影響を与えているというのは、私は事実ではないかなと思うんです。

それと、特にタクシーについても大分影響を受けておるのかなと。北部の北ルートの影

響も受けまして、タクシー会社についても若干影響を受けるとんかなと思うんですけども、その辺もいろんなことを考えながら、以前からデマンドタクシーの問題を、私も総務委員会のときにもいろいろ勉強させていただいて、いろんな議員がデマンドのタクシーの導入について提案をしておると思うんです。

これをすれば、バスが行かない過疎といいますか南部の山の上のほうといいますか西畑方面とか、北の山手、境原と向こうのほうがありますね、杉尾とかあの辺。かなり郡部のところが、デマンドタクシーを導入すれば解消をされる。なおかつ公共交通の業者に対しても、それなりの恩恵が出てくるんじゃないかなと。

それと、もう一点考えなくてはならんのが、国道24号の今の問題、西へ行く人が少ないって、それはちょっとあれかなと思うんですよ。せやから、きのうからも期日前投票の問題とか出ていたでしょう。そんなんで言うたら、役所はやっぱり来やすい状況をつくってやるということからえいえば、国道24号沿いにバスを走るとするのは、大変大事なことはないかなと。高野口の端から真土までの間、橋本市内の国道24号沿いの方が、そのことによって、ものすごく便利になる。利便性が向上するということなんで、今後、ただ単なるコミュニティバスだけじゃ考えとらんと、他の市町ではいろんな方法をとっとるんですよ。

公共交通のバスをコミバス扱いにして、前も僕、総務委員のときも言ったんですけども、京丹后市なんかは、市内全域を京丹後交通が路線バスを走らせている分をコミバス扱いにして、ほんで、市内どこ行っても200円にしているんですね。路線バスの運賃というのは200円では済みませんね。三百何ぼとか400円近くなるかもわかりませんが、それをバス会社と市が負担していっとるということなんで

ね。

せやから、この国道24号沿いについても、そういう方法をとっていけば、結構解消ができるわけでしょう。せやから、ただ単にコミバスということだけで考えとるから、狭い考えになってしまう。ほんで、市内全部回らないかんということになってきたら、1時間も1時間20分もかかるルートになってしまう。そしたら乗らない。お年寄り、乗ったらしんどなる。私が知っている人も、山内、平野を回ったんで、途中でおろしてくれって、おりた人がおりますわ。しんどくなってね。市民病院へ行きたいんやけど、あのくらい回られたら、とつてもやないけどもたんということだね。

そしたら、そのことをやっぱりもっとルート変更のときに、ほんまに今度はいろんなことを考慮した中で考えていかんとかあかんですけども、そういうことも含めて、市として一定の方針を出していただけるかどうか。総務部長、ご答弁いただけますか。

○議長（石橋英和君）総務部長。

○総務部長（栢谷俊介君）一定の考え方はございますけども、その考え方について、生活交通ネットワーク協議会の中でよろしいというふうに認めていただかないとできないというシステムになっておりますので、逐一会議の中で市の方針については、市の意見として出ささせていただきますが、それが全て通るといふわけではございませんので、市の意見を出しつつ、公共交通の皆さんのご意見を聞きつつ、また国の国土交通省の方のご意見を聞きつつ、何とかコミバスを含めた今後の継続した公共交通体系をつくっていきたくて、今考えているところでございます。

今、計画があと2年間残っておりますので、この2年間で早急にまとめてまいりたいと思っております。

○議長（石橋英和君）14番 辻本君。

○14番（辻本 勉君）市として責任を持って、公共交通会議のほうに提案をしていく。そうでしょう。何もなかって、公共交通会議といたら、いろんな方がおられますわな、公共交通をされとる業者がおられるんで、せやからその辺をきちっと、公共交通網全体を持続、充実する上で、鉄道や路線バス、タクシーの既存の公共交通との役割をきちっと分担してやったら、何も文句は出てこないはずなんでしょう。

せやから、北ルートの運行についても、その辺の条件が出されて、それを受けてやっているわけでしょう。今後3番に入りますけども、暫定運行するわけでしょう。これも、今先ほど言われたとおり、暫定運行ですね。認証運行っていうことでしょう、されておるのはね。実証運行か。コミュニティバスの北ルートは、4月から1年間の実証運行ということでされとるでしょう。実証運行というのは、どういうことなんやということになりますわね。実証運行というのは、結局、コミュニティバスが他の交通機関に減収益を与えないかを確認するために実施する一定の期間を定めた試験的な運行であるということだと思っんです。

そういう中で、他の交通機関の競合影響が出ていないか確認する必要があるんで、その辺をきちっとその影響を回避する措置を行うために、いろんなことをされたんかどうか。ただ、北ルートは重要性があるんで、利用客も多いんで、継続したいからということで、第二次のところでも全ルートの見直しをするから、一応認めてもらったということなんでしょう。

もっとその辺をきちっと押さえていかないと、次はないでしょう。ちゃんとしないと、国の補助金自体が、やはりガイドラインを守

れないようなコミュニティバスであれば、補助金が、はっきり言いまして削減される、なくなってくるということも考えなくてはならん自体になっては、これは大変な状況になりますんで、その辺も含めて十分検討していただきたいんですけど、最後、ちょっとこのところで、副市長、企画部長でも結構ですし、いろいろ今までかかわって来ましたんで、ちょっとご答弁を。

○議長（石橋英和君）副市長。

○副市長（森川嘉久君）いろんなご意見をいただいたわけでございますけども、確かにもう北ルートに関しましては、現在実証運行でございます。先ほども総務部長からも申し上げましたように、国土交通省のほう、運輸支局でございますけども、そちらのほうからもいろいろご指導をいただいております、その中で改善点ということで、先ほど総務部長が申し上げましたようなことも検討して、結果を出さなければ、本格運行はできませんよというご指導はいただいております。

先日の橋本市生活交通ネットワーク協議会の中でも、そういうことも含めましてご審議をいただいた中で、とりあえず4月以降についても、現状の運行はしていくわけでございますけども、ただし、条件がついております、それについては、先ほど申し上げたような解決策をしていくという条件のもとでの本格運行への移行という形になっておるのは事実でございます。

それから、これは北ルートの計画でございますが、全般的な、先ほど総務部長からも申し上げましたように、現計画があと2年残っておりますので、先ほど議員ご指摘のようなデマンドのタクシー制度でありますとか、今のルートの不便さの解消でありますとか、その辺につきましては、今アンケート調査もし

ておりますし、乗降数調査もしておりますので、何とか先ほどの東ルートの途中でおりられたというような方のお話もいただきましたけども、運行距離がちょっと長過ぎるというのは確かでございますので、そこらを何とか解消できる方法がないかなということで、次の計画には、そういう形のものを出して、先ほど国道24号のこともご提案いただいたんですけども、これはバスのガイドラインの中で、公共交通との競合がございますので、そこは解決策として、京丹後交通のご提案もいただいたわけですけども、そういうことも含めまして、競合回避をしないと、これは運輸支局のほうから認めていただけないということもございますので、それを総合的に解決していくようなことを考えていかなければならないかなとは感じております。

当面は、現在実証運行中の北ルートに関しまして、本格運行に移行できる体制を十分整えていきたいということでございます。

それから、先ほど運賃制度の問題もご指摘をいただいたんですけども、確かにこれも現在無料という形で、高齢者の方、障がい者の方というのはそういう制度にしてあるわけでございますけども、今、アンケートをしておりますが、一部ご意見をいただいておりますのは、高齢者の方にしても、我々も別にただ乗せてほしいわけではないんだと。それよりは、こういう交通機関がなくなってしまうことが本当に困るので、何とか持続的にやってもらうについては、応分の負担をしますよというような意見もいただいておりますので、その辺も含めまして、他の公共交通との運賃差の面もございまして、そこらも含めて、次の計画に盛り込んだ形で、きちっとした形で、もう少し改善された形のものにしていきたいと考えております。

○議長（石橋英和君）14番 辻本君。

○14番（辻本 勉君）本当に見直しせんなん分はたくさんあると思いますので、きちっと早いうちに、いろんな観点から研究をさせていただいて、ちゃんとしたものを、公共交通会議に出していただくということを、くれぐれもお願いしておきたいなど。

交通政策基本法にのっとった中で、きちっとしたものをつくっていくということだと思いますので、よろしく願いしておきます。

1番、これで終わります。

○議長（石橋英和君）次に、質問項目2、旧三石保育園の園舎に関する質問に対する答弁を求めます。

健康福祉部長。

〔健康福祉部長（石橋章弘君）登壇〕

○健康福祉部長（石橋章弘君）旧三石保育園の園舎についてお答えします。

近年の土砂災害の頻発から、平成13年4月に、土砂災害防止法が施行されたのに伴い、和歌山県においても、土砂災害の防止のための基礎調査が行われ、その結果に基づき、平成18年8月にわかやま土砂災害マップが公表されました。

このマップには、土石流の発生のおそれがある区域が明示されており、三石保育園がその区域内にあることが判明しました。こうしたことから、園児の安全確保のため、砂防ダムの建設など対応策が市及び関係機関等で協議されましたが、保護者会の新築移転への要望が強く、最終的に平成25年4月に現在の場所に新築移転をしています。

このような経過と、園舎が土石流発生のおそれがある区域内にあり、現在は遊戯室と一部の保育室を倉庫として使用しているところですので、市民が利用する施設としての利活用は難しいと考えています。

○議長（石橋英和君）14番 辻本君、再質問ありますか。



14番 辻本君。

○14番（辻本 勉君）経過は十分わかってるので、その辺、説明していただかなくても結構でございますが、要は、今後あの園舎をどうするんだと。それを、私は聞きたいわけなんです。

現在、市の倉庫として使ってるんですけども、そうしたら将来的にはあれをどないするんですかと。あのままほっとくんですか。また、倉庫としてずっと使うんですか。どちらなんでしょうか。その辺だけきちっとご答弁をください。

○議長（石橋英和君）健康福祉部長。

○健康福祉部長（石橋章弘君）現在、ご答弁さしてもうたとおり、一部倉庫として利用してございます。当面の話といたしましては、先ほど来質問等ございましたこども園の建設等が遅れている関係上から、その関係の備品の保管場所等のことも考えております。さらに、議員おただしの今後の長期的な話ということになりますと、まずご答弁させていただいたとおり、土石流発生のおそれがある区域内ということでございますので、少なくともそういう経過から考えますと、一般の市民の方々が利用する施設としては、利活用は難しいだろうということは、現時点考えてございます。今後の利活用につきましては、利活用するかしないかも含めまして、公共施設管理総合計画策定の過程の中で、見きわめていくということになろうかと思えます。

○議長（石橋英和君）14番 辻本君。

○14番（辻本 勉君）あそこね、和歌山県の土砂災害マップで見たら、土砂災害危険箇所ということで載っているんですが、これは法指定区域ではないんですね。ちょっと今見ているんですが、それでいきますと、あの周辺、結構、急傾斜地被害想定範囲とか急傾斜地崩壊危険箇所、さらに土石流危険区域、土石流

危険溪流という四つの部分に分かれておりますね。そんなんで、一定あの周辺もかなり危険性があるんです。民家も建っていますけども、かなり危険性があるんですけども、現在のところ、管理はこども課でなっているんでしょうか。これは、当然もう保育園として全く用を足していないということなんで、こども課が管理すること自体が、私は基本的には間違いかなと。公共施設総合管理計画にのせていくのであれば、その現状の管理場所についても、きちっと向こうへ戻す。それなりの部課へ戻すというのが、基本ではないかと思うんですけども、それについて、ちょっとご答弁いただけますか。

○議長（石橋英和君）健康福祉部長。

○健康福祉部長（石橋章弘君）今おただしの件でございますけども、まずわかやま土砂災害マップ、私もちょっと手元で見えておるんですが、土石流危険区域に入っています。それと、見方によっては、急傾斜地被害想定範囲にもかかっている。現場が両サイド非常に急斜面の山がございまして、これが崩壊したときの被害想定範囲にも入っている。さらに、土石流危険溪流という大きな区域にも入っているというふうなマップが公表されておることとございます。ご指摘のとおり、法的規制はございません。

次に、実際、実は健康福祉部のこども課が現時点、管理してございます。これにつきましても、先ほど申し上げたとおり、現在利用しているという件と、今後、健康福祉部管轄の中でも、一時的にこども園の備品の管理に利用していくことも一応検討しているということもございます。ただ、方向的には、議員ご指摘のとおり、公共施設総合管理計画の中で位置づけていく段階になりましたら、その策定の過程で、実際管理部門も判断していくということになろうかと思えます。

○議長（石橋英和君）14番 辻本君。

○14番（辻本 勉君）ありがとうございます。

公共施設総合管理計画というのはわかるんですが、特にああいう危険箇所については、やはり早急に見直しとかどうしていくんだということを計画を立てると、近隣の住民の方も大変不安を持っておられると思うんです。あのままでほっといてね。あの建物を土石流の、まあ言うたら防波堤みたいに使うんかね。そうかそのまま土石流がぱんと来たときには、それも含めて流されてくると、近隣住民にとっては、大変大きな問題になるんですね。その辺も含めて、公共施設総合管理計画というのはわかるんですけども、こういうところについては、速やかにどうしていくんだということを検討すべきかなと思いますので、その辺、企画のほうによりしく願ひし

ときたいと思います。もう答弁は結構です。

これで終わります。

○議長（石橋英和君）14番 辻本君の一般質問は終わりました。

---

○議長（石橋英和君）お諮りいたします。

本日の会議はこの程度にとどめ、延会し、明3月4日午前9時30分から会議を開くことにいたしたいと思います。

これにご異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○議長（石橋英和君）ご異議なしと認めます。

よって、そのように決しました。

本日は、これにて延会いたします。

（午後4時43分 延会）