

## 発 言 通 告 書

発言者氏名	小林伸行
発言の会議	令和4年 6月 8日 本会議
発言の種類	質 疑、 <u>一般質問</u> 、緊急質問、討 論、その他
質疑等の方式	一 括、 <u>一問一答</u>
答弁を求める者	市 長

### 【件名及び発言の要旨】

#### Ⅰ 横須賀港港湾計画改訂と新港地区における新埠頭について

- (1) 改訂に向けて実施したパブリック・コメントの資料（以下、計画案）では、費用見込みを示している。計画の投資額 532 億円のうち、378 億円を新港地区の新埠頭に充てる内容で、横須賀芸術劇場に投じた 377 億円を上回る。費用便益分析は行われているのか。いわゆる B/C（費用便益比）は示されるか。
- (2) 横須賀港の稼働状況を表す主な指標の一つが取扱貨物量だ。計画案を見ると、「計画貨物量」として、近年 1,000 万トン未満で推移しているものが、令和 10 年代後半には 2,056 万トンへ増加する想定だ。しかし、過去を振り返れば、平成 17 年度に策定された前計画では、同年に約 1,900 万トンだった取扱貨物量が平成 20 年代後半には約 2,500 万トンに増加すると見込んでいた。ところが、実際には、平成 27 年度の取扱貨物量は、想定のおおよそ半分にも満たない約 950 万トンにとどまった。つまり、前計画は達成どころか減少している。今回の計画案で示された想定値は、前計画から約 500 万トンの下方修正をしているものの、前計画の策定時点よりもさらに背伸びが必要な目標だ。市長の見立てでは、どの程度達成可能だとお考えなのか。
- (3) 前回と今回には似た背景がある。前計画は、前年に大分航路

フェリーが就航という時期に策定された。今回の案も、昨年に北九州航路のフェリーが就航し、期待に胸が膨らんでいる時期に策定されている。そのため、つい過大な想定をしている可能性はないか。計画案策定に際した心模様を伺う。

- (4) そもそも、目標設定のやり方が合理的ではないように感じる。横須賀港には、公共埠頭と専用埠頭があり、専用埠頭は事業者が自社専用として整備している埠頭だ。取扱貨物量の増加想定の要因として横須賀火力発電所の稼働に伴う石炭の取扱い増を見込んでいるようだが、専用埠頭を用いるため本市が整備する公共埠頭の在り方とは基本的に無関係だ。とりわけ、令和2年度の取扱貨物量760万トンのうち630万トンが専用貨物であり、公共貨物130万トンは2割にも満たない状況だ。港湾計画では公共貨物と専用貨物を分け、基本的には公共貨物についての取扱量を想定して計画を策定したほうがすっきりするはずだ。改訂に当たっては、そのような改善をすべきだと考える。市長のお考えを伺う。
- (5) 地区別の需要見込みも把握する必要がある。港湾施設の需要は、その周辺の交通インフラや設備能力なども併せて考えなければならない。そこで、計画案に示された想定値の内訳を資料照会した。それによると、新港地区では令和2年度実績で39万トンに留まった取扱貨物量が668万トンまで増加するという想定だ。実に17倍以上となる。うち、北九州航路分で478万トンの増、新規フェリー分で120万トンの増を見込んでいるため、それ以外で31万トンの増ということになる。北九州航路分は現在の埠頭を用いるのだから、378億円かけて整備を検討している新埠頭などの設備は、新規フェリー分120万トンとそれ以外の31万トン前後の増に対応した整備ということになるのか。
- (6) 稼働率という観点からも、今回の計画案の妥当性を評価する必要がある。現在の設備でどれだけの貨物量を取扱いてできるのか。そして、計画案で示された投資を行うことで、取扱いてできる貨物量はどれだけ増えるのか。新港地区の公共貨物について伺う。
- (7) フェリー就航によって、新港埠頭で事業を行ってきた事業者

は大きな影響を受けるとして、係争があった経緯がある。こうしたことから、「既存事業者に対し、別途、新埠頭の整備を約束することで、何とか同意を取り付けたのではないか」という疑問を呈する声も耳にする。まだ決定していないにもかかわらず、空手形を切って、事業者側に新埠頭の整備を既に約束してしまっているなどということはないか。

- (8) 計画案では、「大型のプレジャーボート拠点の形成として、大型のプレジャーボート受入機能の強化、まちづくりと連携した拠点整備に取り組む」と記されている。漁港の稼働率が著しく低くなっているため、マリナーなどレジャーに活用することが私の持論だった。漁業に影響のない範囲であれば国土交通省も認める方向になっており、本市は首都圏の海洋レジャーのニーズに応える絶好の位置にある。については、プレジャーボート受入れに当たっては、新たな設備投資をするのではなく、既に過剰に整備されている漁港を活用するほうが合理的だと考える。市長のお考えを伺う。

## 2 墓地行政の在り方について

- (1) 本市の墓地行政を考える上で参考となるのが、厚生労働省が平成12年に発表した「墓地経営・管理の指針等について」という技術的助言だ。「墓地経営主体は、市町村等の地方公共団体が原則」としている。本市ではかつて、公益法人による墓地経営への新規許可は行わなかった。しかし、公園墓地の第5期1万区画の増設を見送ったことから、墓地需要に応えるべく「墓地等の経営の許可等に関する条例」を2015年に改正し、新規許可も行う方向性にかじを切った。改正後、墓地経営の新規許可を与えた事業者は何件あったか。また、宗教法人も含めた既存の民間事業者による拡張はどの程度の規模であったか。
- (2) 公園墓地の経営モデルは、基本的に永代使用を想定して、利用者が墓地使用料を払って使用权を手に入れ、毎年の管理料を払って維持するという格好だ。墓所が計2万5300区画あり、期限後合祀型合葬墓が3,150体分あって、全ての区画等が一旦契約済みだ。ただし、毎年100区画前後が返還されており、現在でも800区画程度が空き区画となっている状況を見れば、本市

における墓所の需要は、既にある程度満たされていると考えられる。ところで、この空き区画の再募集を、今もまだ行っていないようであり、3月3日の都市整備常任委員会では、「一応、形的には切りのいい数字で募集はさせていただく」「区切りのよい数字にさせていただきましたのは、需要の確認みたいなものも含まれてはいる」という答弁があった。区切りのよい数にすることにどのような合理性があるのか。墓じまいがきちんと済んだものは、数の区切りなど関係なく、まとめて再募集すればいいように思う。改めて、市長に再募集をどのように行うのか伺う。

- (3) 期限後合祀型合葬墓の高い人気の背景には承継の問題がある。年間7,700円の管理料を負担して墓を引き継ぐ親族がいない方や、子孫になるべく負担を負わせたくない方も増えている。そこで新たに「承継不能後合祀型墓所」を設けてはどうか。区画別の墓所を好む方は一定割合おり、誰もが承継されず墓が荒れることは避けたい。とはいえ、「永代供養信託」等には費用もかさむ。そのため、当初の墓地使用料と併せ墓じまい費用もデポジット型でお支払いいただき、埋葬後に管理費に滞納が生じた時点で承継不能になったと判断し、別途整備した合葬墓に合祀するスキームだ。墓所の空き区画募集はまだ行っていないため、一定割合を「承継不能後合祀型墓所」として募集してはどうか。市長に伺う。
- (4) 公園墓地管理料の2019年度督促件数は1,533件にも上った。実に17区画に1区画分だ。「公園墓地条例」では、「墓所を市長が命じた維持管理を行わないで3年を経過したとき」に市長は「墓所の使用許可を取り消すことができる」と定めている。しかし、現在は管理料が3年支払われなかった際に、ようやく対応している。また、承継の届出がないまま10年を経過した場合には「墓所の使用権は消滅する」と定めており、併せて管理料が支払われなかった場合には本市が撤去してよいとしている。しかし、これも実際の運用としては10年以上未払いでもお墓を撤去した事例はない。いかにお墓であっても、条例に沿って、もう少し厳格に執行してほしい。市長の見解を伺う。
- (5) 令和2年度決算における公園墓地管理料の滞納繰越分の収納率は29%で、7割以上が回収できなかった。墓所の空き区画募

集はまだ行っていないため、今後契約する分については、当初の墓地使用料と併せてあらかじめ墓じまい費用もお支払いいただき、市がデポジット型で預かることを条件としてはどうか。市長に伺う。

- (6) 再び墓地経営の許可の件に戻るが、墓所の需要は落ち着く一方、合祀型合葬墓の需要は高まっており、民間でも移行が進んでいる。墓地の面的な拡大を、今後は想定しにくい。そのため、国の助言も踏まえ、公益法人による墓地経営への新規許可は、再び行わないこととするのがよいのではないか。あわせて、公園墓地の既存の土地を上手に活用しながら、合祀型合葬墓の増設と段階的募集を行うことで、来るべき多死社会と無縁社会と格差社会における墓地需要にこたえていくことが望ましいのではないか。市長の考えを伺う。