



◆令和2年度当初予算について

新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大により、上田市でも予断を許さない状況となっています（3月末現在）。また、それに伴う世界経済の悪化がリーマンショック以上になることが確実となりました。そのような状況の中、令和2年度当初予算が可決されました。

一般会計 754億円（前年度比+11.3%）
特別会計 340億円（前年度比▲0.2%）
企業会計 188億円（前年度比+4.4%）
総合計 1,282億円（前年度比+7.0%）
→市民一人あたり約82万円（3月1日現在、上田市の人口156,554人）

予算の大きなポイントは以下3点です。

- ①**合併後最大**の予算であること。
- ②一般会計が**赤字予算**であること（借金の返済額より新たな借金額が上回っている）。
- ③令和元年東日本台風（19号）の災害復旧費は織り込まれているが、**コロナショックに伴う経済対策は織り込まれていない（当初予算には間に合わない）**こと。

合併後最大かつ赤字予算になったのは、台風の災害復旧費に加え、市庁舎や各自治センターの整備事業費がかさんだこと等が主な要因ですが、今後の経済状況を考えると、より一層無駄のない財政運営が求められます。3月議会の一般質問では裏面の項目以外に、令和2年度当初予算について、市長公約「上田再構築」の視点から既存事業を見直し、休廃止した事業数と金額を尋ねましたが、それに対する答弁は、25事業、9,600万円余（一般会計、休廃止以外に縮小含む）でした。一方で、新規の歳入確保の取組は、ふるさと上田応援基金の拡充による5,000万円のみです。これだけでは、まだまだ不十分と言わざるを得ません。

また、3月議会では令和元年度3月補正予算も可決されましたが、私の所属する産業水道委員会では、番所ヶ原スキー場の災害復旧事業（8,100万円余）について、以下2点の意見を附し、予算の執行にあたっては十分留意するよう、委員会の総意として強く要請しました。

◆番所ヶ原スキー場災害復旧費について

1. 災害の影響を受けやすい地形等のリスクを十分に考慮した上で、復旧工事を実施すること。
2. 主な利用者である練馬区と復旧後の利用について十分な協議が行われているとは認められないため、練馬区の意向を正確に把握しながら協議を行い、その上でスキー場のあり方について十分な検討を行うこと。



被災前の番所ヶ原スキー場

長野市では長野冬季五輪の会場にもなった飯綱高原スキー場の今シーズン限りでの廃止を決定しました（年平均9,800万円を補てん）。番所ヶ原スキー場も、この10年で年平均6,600万円の経費がかかっています。主な利用者の意向や地域の方々の声も、もちろん大切ですが、上田市全体の視点から、地域特性等を踏まえたスキー場のあり方について、真剣かつ十分な検討が行われることを望みます。

◆別所線を含む公共交通について

問 別所線の損益分岐点となる利用客数はどうか。また、損益分岐点を上回る利用客数を確保するための対策はどうか。

答（藤澤都市建設部長）損益分岐点となる輸送人員は、条件設定の仕方により異なるが、例えば30年度の経常損失約3,000万円を**損失ゼロとするためには、30年度実績である129万9,000人を145万人まで増加させる必要がある。**今般の災害の影響により、移送人員及び収入は同年同月期と比較して、それぞれ3割程度減少している状況にあることから、直ちに30年度実績の130万人規模に回復させることは、困難な状況にある。別所線の全線運行再開に見込まれる来年春には、善光寺並びに北向観音の60年ぶりとなるご開帳が予定されており、また、インバウンド施策の展開など、観光事業を復興の足がかりとして利用客数を確保したい。

問 別所線の鉄橋のネーミングライツの導入や、鉄橋の公有化に伴う別所線応援通行税の導入など、別所線復旧後を見据えた具体的な財源確保策はどうか。また、上田電鉄の経営状況はどのように確認していくか。

答（藤澤都市建設部長）ネーミングライツについては、集客力の多い野球場やサッカー場などのスポーツ施設、文化施設に導入される事例が多い。ネーミングライツや通行税の取組については、鉄道施設の公共施設としての取扱い、あるいは部分保有の場合の取扱いに関する課題整理、また利用者や地域住民の理解など、慎重に検討する必要がある。上田電鉄の経営状況をどのように確認するかは、別所線の輸送人員を回復させ、真の復興を成し遂げるためにも、収支決算や設備投資など会社の経営について、引き続き着実に確認、精査していきたい。

問 市の人口が減少に転じて以降の別所線沿線としなの鉄道沿線自治会の人口推移を市全体と比較した場合、状況はどうか。また、比較結果を踏まえて、基幹交通を軸にしたコンパクトシティづくりを再検討できないか。

答（藤澤都市建設部長）上田市の人口は合併前の平成13年度（2001年度）をピークに減少に転じており、その傾向は今後も続く予想される。市全体の人口推移は、合併後直近の平成18年10月の住民基本台帳における総人口16万7,779人を100%として、13年後の令和元年10月と比較すると人口が15万7,143人で、マイナス1万636人、減少率6.3%。**別所線沿線自治会の人口推移は、**城下地域から別所地域までの39自治会を範囲として、平成18年10月の人口が4万3,080人、令和元年が4万2,539人でマイナス541人、**減少率1.3%と、市全体より少ない状況。**

また、しなの鉄道沿線の人口推移については、駅から歩いていける半径800メートル以内にある自治会を範囲として、上田駅を除く西上田駅、信濃国分寺駅、大屋駅の3駅、15自治会について同時期の比較をすると、平成18年の人口が1万4,924人、令和元年が1万4,220人でマイナス704人、減少率4.7%。

※基幹交通を軸にしたコンパクトシティづくりの再検討については、答弁が得られませんでした。

問 公共交通のあるべき姿は、上田電鉄や路線バスの運行事業者だけでなく、タクシー業界や市民も交えながら検討すべきと考えるが、見解はどうか。

答（藤澤都市建設部長）市民、交通事業者、行政が一体となって地域の交通を考える取組としては、真田地域公共交通利用促進協議会が先駆的に活動されている。また、丸子地域協議会の交通分科会と住民自治組織である丸子まちづくり会議の交通部会では、地域交通に関する合同会議を開催し、今後においては交通事業者も加えた検討を予定している。こうした地域の状況を踏まえつつ、**市民、事業者、行政が共同経営者として公共交通の在り方を議論できるよう、検討していきたい。**

※ウエダマテマチカ主催の「○○について考えナイト！」は新型コロナウイルスの状況が落ち着くまで、当面自粛いたします。