

2023.4.6 (木)  
第35回例会  
(通算3704回)

# 2022-2023 年度 釧路ロータリークラブ会報

会長スローガン「創り出そう身近な奉仕を 友情、愛情 そして熱意で」

2022-2023 年度  
国際ロータリーテーマ



2022-2023 年度  
RI会長 ジェニファー・ジョーンズ  
第2500地区ガバナー  
久木 佐知子 (旭川西 RC)

第85代会長 滝越 康雄  
副会長 清水 輝彦  
幹事 中島 政徳  
編集責任者 クラブ会報・雑誌委員会

例会日 毎週木曜日 12:30 ~ 13:30 夜間例会 18:00  
例会場 釧路センチュリーキャッスルホテル  
事務局 釧路市錦町 5-3 ミツ輪ビル 2F  
☎ 0154-24-0860 ☎ 0154-24-0411

月間テーマ	母子の健康月間
本日のプログラム	市長講話 「令和5年度の予算に基づく釧路市の街づくり」(プログラム委員会)
次週例会	会員卓話「本日は2部構成です」(プログラム委員会)

- ロータリーソング：君が代、奉仕の理想      ■ ソングリーダー：浅川 正紳君
- 会員数 98名
- ビジター なし
- ゲスト 釧路市長 蝦名 大也様

## 会長の時間 滝越 康雄会長

ロータリーのことに関しては、まだまだ年度末に行事がありまして、幹事と一緒につめておりますので、皆さんよろしくお願いたします。



世間は、雰囲気的に入学・転勤・転入と身の周りの入れ替わりが非常に激しいです。私も釧路は長いですが、どこかへ転勤してフレッシュになりたい気持ちです。

最近、街を歩いてみたら、小さい園児さん・児童さん・学生さんの制服が新鮮ですね。私の孫も先日、保育園から幼稚園へ上がって、小さいですけど制服を着て自慢をしています。

ところで、日本の官庁・学校は4月始まりです。予算・人事も4月1日がスタートという所が定番ですが、この「年度」に関して話したいと思います。この年度は、世界各国で少し違います。4月から3月が日本・イギリス・カナダ・インド。7月から6月がノルウェー・スウェーデン・ギリシャ。10月から9月がアメリカ・タイ・ミャンマーということです。そして、この日本の年度を調べたら面白いのです。5回ぐらい変わっています。明治元年が2月から1月、

これは旧暦のせいですね。明治2年は10月から9月、これも旧暦時代です。明治6年になって1月から12月。明治8年で7月から6月。明治19年で4月から3月という形で現在に至っています。

なぜ年度がコロコロ変わるかといいますと、明治政府は財源が不安定で、お金がなかったというよりも、まずは明治維新、版籍奉還で、税のことで藩から明治政府に徴税権が変わりましたが、依然として昔の武士に対しては俸禄を払わなければいけません。まだ武士が残っていますから、萩の乱や大きいものでは西南戦争などが発生して、まさに国内は内乱で財政が綱渡りで、明治政府は財政が真っ赤だったということです。それで何を行ったかという、赤字になりそうだなと思ったら、支払いの前に年度を変えてしまい、黒字にします。翌年は何とかなるということで、翌年に削減をしたりして、そのようにコロコロ変わって、その辺の仕組みを裏技で行っていたそうです。要するに、税金が入ってくる時に締めて、支払いの時に繰り越して次年度として操作をしたようです。

お金がかかる話をすれば、この財源不足で有名なことは、1894年に日清戦争がありました。この時になぜ戦争ができたかという、日清戦争の財源が酒税と砂糖税。酒税で1億円。砂糖税で3,200万円。ここから陸軍・海軍を養う経費が出ました。だからお酒を飲ませて、甘いもの・お汁粉でも食べさせて、それで戦争を行ってきたということです。

このようなことで、変な話ですけど、市長を目の前にして言うのもなんですけど、会計で苦しければ、明治政府で行っていたのですから10カ月で締めるとか、延期をして12月で締めるとか。明治政府は正しいことばかりをしていた訳ではないので、そのようなひとつの方法があったということ報告して、会長挨拶に代えます。  
どうもありがとうございました。

## 幹事報告 中島 徳政幹事

幹事報告をさせていただきます。今月のロータリーレートは先月と変わらず133円になっておりますのでお願いいたします。



パーソナルボックスに『ロータリーの友』4月号を入れておりますのでお持ち帰りください。パーソナルボックスの上に『ガバナー月信』vol.10が来ております。ご覧になる方がいらっしゃいましたらお持ちいただければと思います。  
また本日の例会終了後、理事会がございますので、対象の方はローズホールへお集まりください。

### ■本日のプログラム■

市長講話 「令和5年度の予算に基づく釧路市の街づくり」

## 釧路市長 蝦名 大也様



皆様こんにちは。  
本日は、釧路ロータリークラブの例会にお招きをいただき、誠にありがとうございます。併せて皆様にお話

しをする機会をいただきましたことに、深く感謝申し上げます。

今、滝越会長のご挨拶の中にありましたけれども、世の中の色々な流れや仕組みを当たり前と思わずに、どうしてそうなっているのかを考えることは、やはり素晴らしいことであり、嬉しい思いで聞かせていただいたところでありました。地方自治体は勝手に会計年度を変えるわけにはいきませんが、私は、北海道や東北、北陸などの積雪寒冷地のためには、会計年度を暦年の1月1日～12月31日にすべきだと考えております。というのは、予算等が決まり、国からの補助金や交付金が確定した後に、事業が始まります。道路などの建設関係の場合、予算が確定する3月末から積算などを行って事業を発注することとなりますが、ど

うしてもそこに2か月から3か月という期間がかかってしまうため、北海道などの工事の適期を4月から11月までとしたときに、初めの2、3か月は潰れてしまうこととなります。また、国が景気対策等々で、秋くらいに追加の補正予算があった場合、工事が最盛期を迎えているため、事業を消化できない状況となります。会計年度を暦年の1月1日～12月31日にしますと、12月31日に予算が確定しますので、そこから積算などを行えば2月ぐらいに準備が整い、3月末から4月には発注などを行うことができるため、本来であればそうすべきだろうと思います。これにつきましては、昭和47年、田中角栄さんが国会議員の時代に、秋田県から会計年度を変えるよう要請がありまして、角栄さんが関係各所に働きかけを行いました、認められませんでした。私も北海道議会議員時代に、同様の働きかけを行っていましたが、やはり認められませんでした。そのような原理や原則がどのように決まってきたかを調べると面白いことがたくさんあるということ、会長のお話を聞きながら思ったところでもあります。是非とも、このようになれば良いと思っています。

今日は、鉄道高架を基本とした都心部のまちづくりについて資料を用意しています。時間が限られておりますので、速やかに話をしていきたいと思っています。昨年も、この場で同様のお話をさせていただきましたが、あの時、当時の杉村会長から終了時に、「極めて合理的な考え方に基づいたお話しをしていただいた」というご挨拶をいただき、私は合理主義者だと思われるようですから、本日は情緒的に説明したいと考えておりますので、よろしく願いいたします。(会場より笑)

さて、鉄道高架についてでございますが、ニュースでも出ておりますけれど、国から連続立体交差事業調査の採択を受けました。つまり、大きな第一歩を踏み出したということです。この鉄道高架は、釧路市としては昭和40年代から議論がありながら、出たは潰れての繰り返しだったわけですけども、初めて国の事業としての調査の採択を受け、第一歩がスタートしたのです。今日、地元の新聞にも、この採択で大きな第一歩ということに対して、どちらかと言うと否定的な論調の記事もありました。計画は進んだかもしれないけれど、中身が中々見えない、というような論調でした。今までも色々説明をしているところですけど、この調査がスタートしてから実際にJR北海道様と協議などが始まってきます。本日は、戸川支社長もいらっしゃいますけれど、今までの議論の中では、JR北海道様はオブザーバーとして参加していただき、どのような動きになるのかという情報を我々がしっかり提供するような状況でございました。国から計上されたこの調査費をどうするのかにつきましては、測量調査等

を具体的に実施し、鉄道高架を行った場合にどれだけのコストがかかるのかという検討を行うものであり、基本的に2か年にわたり調査を実施するものです。この調査の主体は北海道となり、北海道がJR北海道に委託をして調査が進むという形でして、来年の秋くらいには事業費などの規模感が出てくるものと思っております。それでは、この調査からどのような成果が得られるのか。昨日、北海道新幹線の整備費用に対する便益効果が1を超えなかったということが話題となっていました。一般的に言われるB(便益効果を貨幣価値に換算した数値) / C(整備費用)、費用対便益の話ですが、1を超えないので、さてどうするのかというものでありました。これはまちづくりのお話とは別の話題となりますけれども、公共交通に関してB / Cをこのように公表するのはどうかと思います。もちろん一つの事業でありますから、収益・採算性は重要なことでありますので、便益の中には当然収益が入ってきます。でもこのB / Cの計算式を見ますと、時間短縮効果などをお金に換算した数字など、明確になるもの以外は便益の中に一切入らないのです。例えば、何か事業を実施し、それに伴って民間がビジネスチャンスと見て投資などをする効果は、Bの中には入りません。

例えば、釧路港の国際バルク戦略港湾もそうでした。最終的にあそこは180億円くらいの事業費でしたけれど、民間投資等々も含めたその効果は、200億円を超えております。中部飼料さんが工場を造ることは、その200億円の中に一切入っていません。ですから、便益とは当初の計算式以上の便益が必ずあるものでありまして、特に公共交通の場合には、専門用語で「正便益」という言葉があります。正しい便益、単に数字の上でプラスだマイナスだと言うのみならず、まず目的がしっかりと存在しないとイケないという考え方が、公共交通では特に重要だと言われます。「1」を超えない「0.9」という北海道新幹線の数字は、国の責任において今後しっかりと対応されていくものだと思います。このような仕組の中で、釧路駅周辺の鉄道高架事業についても、このB / Cの数値が出されてくるものとなっております。

次は、よく議論となる事業費についてです。「それだけのお金があるなら、何かほかの事業などをすべきではないか」という議論が多く出てくるわけです。確かに事業費などのお金の話をすると分かりやすいけれど、本質とは違うところに、皆様の議論や物事が進んでしまうという意味です。これは今まで我々の行政側にも問題があったと思います。例えばこのように考えて下さい。釧路市の今年度の一般会計予算は982億円で組んでおります。この982億円が昨年よりも増えたから積極財政で、減れば緊縮のような議論になりますけれども、私は誤解を恐れずに言いますと、

予算規模はそんなに問題ではないと考えております。市で発表しておいて、何を言っているのかと言われてしまいますが、実際にそうなのです。例えば帯広や苫小牧の一般会計事業予算の規模はいくらでしょうとなります。帯広は860億円、苫小牧は820億円ですから、釧路市と比較すると120億円～160億円ぐらゐの差



があります。それでは、帯広、苫小牧と釧路はどうしてそのような違いが生じるのかということなのです。これは会計のお話です

から、皆様ならよくご理解されておられると思いますが、右と左に数字を出したら規模はいくらでも増えます。バランスシートで、規模はそのようなものという意味合いです。

ですから、今回は金額ではなく仕組みについて皆さんにご理解いただきたく、この資料をお持ちしました。過去に示しておりました、釧路市が事業主体と想定した限度額立体交差による鉄道高架では、各関係機関の負担割合についてグラフに示しておりますように、国の負担は30%強です。そして北海道が14%になっております。そして事業主体である釧路市が53%、このような仕組みで事業を実施するという計画でした。この中で53%の負担は市の財政上、大変厳しいということに断念した経過がございます。

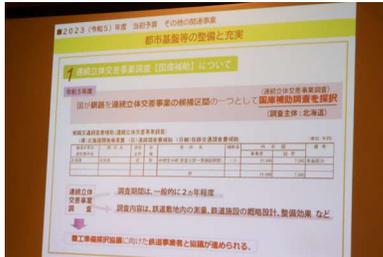
今回、私どもが進めている連続立体交差事業は、想定する事業主体が北海道となり、大きく負担割合が変わっています。国が33%から58%へと拡大し、そして北海道と釧路市がそれぞれ19%、全体の約2割、鉄道事業者は約4%という枠組みとなります。

これも冒頭の会計年度と同様でして、この連続立体交差事業の採択要件には、踏切の数や幹線道路の配置、踏切で遮断される自動車交通量などの基準があって釧路は該当しないという状況の下で進んでおりましたが、これを入れるような動きに変えていったのです。国や北海道に対し、例えば、東日本大震災を受けて、防災の観点を入れて事業を構築することが必要という話をしました。併せて、人口減少下においても自動車交通量が増加するという無理な基準、古い感覚での制度設計では日本全国の地方都市において、まちづくりはできないだろうという要請をしていく中で、確かにそのような論点があるという理解が進み、昔は基準に該当しなかった釧路市の鉄道高架が、連続立体交差事業に該当すると認められて、負担率が大きく変わってくるのでございます。平成19年の時は、約160億円の事業予定で、その内の半分を出さなければいけないという数字から、そのうちの約2割となりました。このように事業費の負担についても対応して進めてい

るところです。

また、事業費の支出につきましても、初年度で全額を負担するものではなく、事業期間として想定される約30年の期間で対応するものですから、そのような時間軸を考えていくとしっかりと対応できるものと考えられ、併せて財政健全化を行いながら進めている事業であることから、バックアップいただければありがたいと思うところでございます。

次に、この事業の意義についてでございます。これは何度もお話をさせていただいております。まちづくりという中で利便性を高めていく、もしくは経済を優先させるという状況の中で、車中心のまちがつくられてきたことをしっかりと認識すべきであるとお話をさせていただいております。昔の北大通は、車道が狭かったため、自動車が円滑に通行できるよう拡幅して、現在の北大通になっております。その結果として、確かに車は通行し易いが、一方で通過するだけ、人が流れて行くだけで、そこに留まるということが無くなり、賑わいが失われてきたのです。



もう一つ、都市政策もあります。昔は住む場所と働く場所が同じで、1階が店舗で2階が居住スペースという家が多くありましたが、良好な住環境で生活することを目的に、まちを郊外に拡大し、住む場所は外、働く場所はまちなかという整理をしたことによって、都心部から人がいなくなることとなりました。昔、釧路で一番大きかったのが旧旭小学校でしたが、住む人がいなくなれば子供もいなくなり閉校となりました。その旭小学校は最盛期には約2,200人の生徒がおりましたが、閉校時には92人でした。また、航空写真の比較でみると、昔は密集して建物が立ち並んでおりましたが、今では空き地が広がっている状況となっております。

併せて、この北大通や駅周辺の施設が大津波発生時に、どのように市民の命を救っていくのかという観点のものであります。命を守るために、まちの中の高い建物に徒歩で避難していただくというのが原則ですが、走行中の自動車が通過する道路もある中で、災害が発生して自動車が集中すると渋滞し、動けなくなってしまいます。これは跨線橋のような道路では、何処でも起こることであり、シミュレーションの結果、釧路市の場合も通過できないとなりました。このような状況をしっかりと把握し、ここに住んでいる市民の皆様には高い建物に入って命を守っていただく、また、車に乗っている市民の皆様も避難できるようなプランニングを作っているところであります。

それでは、将来の都心部交通ネットワークをご覧ください。北大通の一部区間は、車線数を減らしますので、その意味でこの外側の都心部環状道路をバイパス路線として、通り抜けしやすい形とし、この中に人が動く流れを作っていくものです。是非とも、このような考え方をバックアップいただければありがたいと思います。

私も、この北大通に何とか賑わいを作り出すことができないかと、色々な営業活動を行ってきました。丸井今井が撤退した後、三越・伊勢丹のような大型の百貨店が、小さな店舗などを作っていく方針であることが新聞で発表された際、これは真っ先に当店のお願ひに行かなければいけないと思い、本社に伺って「是非とも北大通に当店をお願ひしたい」とお話をさせていただきましたが、釧路市の西部地域に当店はあったものの、北大通での出店は叶いませんでした。その他に、スターバックスも北大通に出店していただけるよう、色々な土地を示しましたが、最終的には西部地域の出店となりました。このようなことが何度も続く中で、どうして北大通は出店してもらえないのだろうかと疑問に思い、民間企業の方々とお話をしていくと、すごく簡単な答えが出てまいりました。「北大通は出店の基準をクリアしていない。およそ1日4,000人ぐらいの人通りがある所に出店しており、そこが一つの基準になる」と言うのです。私は見栄を張って、北大通は平日4,000人ぐらいの人通りがあると思えますよと話をしたら、どの民間企業からも、「土日は人通りが全くありませんよね」と言われました。しっかりと調査した上での話でした。

私は、様々な民間企業の方からそのお話を伺っている中で、1日当たり約4,000人の人通りが出店の目安になるのであれば、広い北海道の中で、ひがし北海道の拠点に基準を上回る場所を作ることができれば、企業誘致の活動をしなくても自然に企業が進出してくるのではないかと考えました。人が集まる基準を満たしている場所は、更なる充実が図られ、更に人々が集まるという過去の日本の歴史を見ても、まさしくその通りとなっております。このように、釧路駅や北大通を含む中心部だけ、車中心から人が中心となるエリアに変えていくものでございます。

市民の皆さんからは、こう言われております。我々消費者や生活者は、そこに行く用事があれば行くが、何もないなら行かないと。それは正しいですよ。でも一方で、ビジネスを行う側に立てば、人がいない場所に出店するでしょうか。やはり人がいる場所に出店するでしょう。ですから、この地域に暮らしている市民の皆様方に、そのような環境を作ることにご協力いただきたいとお願ひをしながら、一生懸命この計画を進めていくよう取り組んでいるところであります。

私も、様々な説明会に出席した際、もちろん反対意見

も多くいただく中で、市民の意見を聞いていないのではないかとよく言われます。私は批判を覚悟で、「今現在、ここに暮らしている市民の皆さんだけが市民ではない。昔からこのまちをつくってきた先人の皆さんも市民であるし、これから生まれてくる皆さんも市民である。これから生まれてくる市民の皆さんの意見を聞くことはできないが、そこを踏まえてまちづくりを進めていくことが、市民の意見を聞くということではないか。」というお話をさせていただきました。これには様々なご意見があると思いますが、私はそう思っています。今この街に暮らす人たちもそうですが、次にこの街で暮らす人たちのために、この街の基盤（完成形ではなく、基礎となるもの）をどのように変えていくのか、このような考え方に基づいて、この計画を進めてまいりたいと思っております。

この鳥観図は、先日、新聞に掲載されたイメージ図です。私は、このようなデザインセンスを全く持っていないものですから、ここは様々な皆さんに議論をいただきながら、決めていくことが良いと思っております。私がこれまで一貫して主張してきたのは、車中心のエリアを人中心のエリアに変えていくことであり、そのためには市民の皆さんの協力が欠かせません。例えば、都心部に中央図書館を誘導しましたが、時間がかかりました。また、老朽化が進む市民文化会館など、市内に点在している公共施設を集約していく必要もあるということです。釧路市は、釧路川と新釧路川により東部、中部、西部の3つのブロックに分かれており、昔はそれぞれの地域で同じように対応してきました。例えば、ある施設を中部地域に整備したら、次は東部地域に整備するというようなやり方で事業を行ってまいりました。しかしながら、都心部に人が集まる場所をつくるという観点で、まちづくりを進めていく場合、公共施設を中心部に整備することが重要であり、併せてJRの駅やバスターミナルも存在することから、それらの交通結節点としての機能を高める中で、車中心

から人中心の空間に変えていくということでありませう。

何度も説明いたしますが、これは完成形ではなく基盤となるものであります。社会基盤だと思ってください。これをベースに民間企業がどのようなことを考えるのか、そして、それに対してどうするのかという動きが、今後、出てくると思います。それを「こうでなければいけない」「計画がなければ」と言うのは昔の話だと思っております。私は今、その基盤をこの釧路の都心部でしっかり構築することによって、新たな展開を生み出していくというイメージを持って取り組んでおりますので、是非、皆様にはバックアップいただきたいと思っております。やはり、前へ進んでいくようなプラス事業、そのようなものを目標にしていくことが重要なことだと思っております。

今回、国の調査費が付いたということは、我々が考えていることに対して、国から一定の評価が得られたということであり、大きな第一歩になるものと思っております。このような思いの中で、この事業を進めているところであります。是非、皆様のお力添えをいただきますよう、お願い申し上げます。

また、これ以外にも様々な分野についてお話をいただければ、前向きに色々なことに取り組んでまいりたいと思っておりますので、是非ご指導をお願いしたいと思っております。

ちょうど時間になりましたので、終わらせていただきますが、皆さんと力を合わせながら、このまちの将来展望を見通すことができる、期待値が少しでも上がるような取組を行ってまいりたいと考えておりますので、よろしくようお願い申し上げます。ご静聴ありがとうございました。

## 本日のニコニコ献金

- 天方 智順君 下期情報集会、今月に実施です。リーダー。サブリーダーの皆様、面倒をおかけしますが、何卒よろしくです。
- 横田 英喜君 50歳にしてやっと上の子が本日小学校に入学します。ありがとうございます。

今年度累計 361,000円