

建設常任委員会行政視察報告書

・視察期間 平成25年10月23日(水)～平成25年10月25日(金) 2泊3日

・視察先 川越市 水道事業の組織統合について
武蔵野市 橋りょう長寿命化計画について
大田区 狭あい道路拡幅整備事業について
市原市 コミュニティバスについて

・視察委員 副委員長 谷 本 豊
委 員 大川原 成 彦
" 草 加 智 清
" 杉山 たかのり
" 中 尾 孝 夫
" 中 川 經 夫
" 山 口 英 治
" 吉 岡 政 和

※上記の順に行政視察報告書を掲載しています。

建設常任委員会行政視察報告書

委員氏名 谷本 豊

調査の期間 平成 25 年（2013 年）10 月 23 日（水）～10 月 25 日（金）

調査先及び
調査事項 川 越 市：水道事業の組織統合について
武蔵野市：橋りょう長寿命化計画について
大 田 区：狭あい道路拡幅整備事業について
市 原 市：コミュニティバスについて

川越市（上下水道の組織統合について）

視察の趣旨

西宮市では、平成 23 年 9 月に水道事業管理者を委員長とした上下水道組織統合準備委員会を設置し、水道局及び土木局のほか総務局等の関係部局を含めた庁内の体制を整えた。現在は委員会の下に設けた部会及び作業部会において関係部局との調整を行い、あわせて各所管において来年 4 月 1 日からの組織統合に向けた作業を行っている。そこで平成 15 年に組織統合した、西宮市と同じ中核都市の川越市を考えたい。組織統合してもすぐには効果が出ない。川越市は統合して約 10 年、様々な運営のどういう形で効果が出てきたらどうか。

視察に行つて

川越市は平成 15 年度に、公共下水道事業が地方公営企業法を全部適用することにあわせて、水道事業及び公共下水道事業の統合を行い、両事業で 1 人の事業管理者のもと川越市上下水道局を設置した。統合前は下水道使用料の収納については水道部に委託していたが、統合により水道料金と下水道使用料に関する収納部門の統合を行うことができ、事務の効率化を図ることができた。又、総務、人事、管財、契約、電算、企画、経理、広報等の管理部門をそれぞれ統合し、経営資源（人、物、金、情報等）別に所管を分けることにより、専門性の向上と責任分担の明確化を図ることができた。災害等への対応についても、事業管理者のもとで指揮命令系統が一元化された。

当局への提言

統合してもすぐには効果が出ないと思われる。

川越市は今年度、水道料金等に関する事務を担当する料金課を廃止した。又、料金課の一部の業務と給水課を統合して給水サービス課としたり、下水計画課と下水工務課を統合し下水道整備課としたりして組織改正を行った。したがって統合後も円滑な業務執行を図ることができると判断すれば組織編成してほしい。

武蔵野市（橋りょう長寿命化計画について）

視察の趣旨

西宮市では、橋りょう長寿命化計画において、事業費・人材という2つの大きな課題がある。今後20年間、毎年1億6000万、将来的にずっと確保できるだろうか。又橋りょう分野は他の分野と違って、専門性が必要。したがってその辺りの人材の育成・職員のスキルアップが大切である。武蔵野市は西宮市と比べて人口規模は四分の一、橋りょうは十分の一以下。規模が小さい分、全てが把握できるので計画的な管理ができていると思われる。又武蔵野市は公共施設保全整備の方針の取り組みとして先進自治体である。したがって武蔵野市は、市の所有している資産全体の保全計画を策定していてその全体計画の中に橋りょうも位置付けられていると考えられる。西宮市も市全体で橋りょう長寿命化計画を考えていかなければならないのではないだろうか。

視察に行って

武蔵野市橋りょう長寿命化計画は、損傷が深刻化してから対応する「事後保全型管理（対症療法型管理）」から、劣化の進行を予測して損傷が深刻化する前に対応する「予防保全型管理」に転換し、5年に1度の定期点検を実施して、ひびわれや剥離などの損傷の有無を正確に把握しているが、点検結果を見ても判断できる人材がいなのが課題である。

当局への提言

中核都市の中で、西宮の橋りょう長寿命化計画は進んでいる。しかしながら西宮市は橋りょうの数が多いので4人の職員では対応しにくいと思われる。又橋りょうに関してはかなり専門的な知識が要求されるが異動もあり技術者をとどめておくことはできない。したがって西宮市は今後橋りょう長寿命化計画に関して道路部だけでなく市全体のテーマとして取り組み、劣化予想など長期にわたってとび抜けて綿密な計画性が求められると思われる。

大田区（狭あい道路拡張整備事業について）

視察の趣旨

西宮市では、建築基準法第 42 条 2 項に規定する幅員 4m 未満の道路（2 項道路）が 100 km 余りあるため、救急車など緊急自動車等の通行に支障があることや、災害時の避難路として充分でないことなど、様々な問題をかかえている。そこで本市は、平成 2 年度より、この 2 項道路のうち「市が管理する市道（公道）を対象として、建築確認申請の際に後退用地について「寄付または無償使用賃借」を条件に、市の管理する道路として舗装・側溝などの拡幅工事を行い、こうした課題の改善を図ることを目的とした「西宮市建築行為に関わる狭あい道路拡幅整備要綱」の運用を行っている。今後西宮市では「すみ切りの確保」「建築確認を伴わない場合へ適用」とした要綱の整備・「2 項道路の私道部」への拡充について制度の拡充を検討しているが、そういった点から言っても先進都市である大田区から学んでいきたい。

視察にあって

大田区は事前協議の手続き条例化前は、確認が降りたあとに、建築主の任意の協力の下に道路を築造していたが、協力が得られない場合は塀が再度突出することになっていた。民間確認申請が増えている現状において、要綱では事前協議を徹底することができないので条例により事前協議を義務づけることとした。条例化することにより事前協議で建築確認の前に道路上にすることを約束されて道路を築造することになるのでより確実に道路の拡幅が進んでいる。

当局への提言

条例化すると事前協議を義務づけることはできるが、条例化してもそこだけが違うだけなので大田区の私道部の後退用地・すみ切り用地整備後の再突出防止の担保、2 項道路以外の狭あい道路がある場合の取り扱いを参考にしていってほしい。

市原市（コミュニティバスについて）

視察の趣旨

西宮市では、生瀬地区等におけるコミュニティ交通導入に向けて地域住民が中心となって取り組んできた。今年の12月には西宮市都市交通会議（地域公共交通分科会）での関係者協議が行われ、来年の3月頃には有料社会実験が実施される。そこで定期定路線型の先進的な取り組み導入事例として市原市のコミュニティバスを考えたい。市原市では地域住民自らが主体となって平成17年11月から「あおばす」平成20年1月から「コスモス南総」が運行されている。この2路線のコミバスは地域性も運行距離も異なるので、お互いを比較する事によっても参考になるのではないだろうか。

視察に行って

「あおばす」は収支比率が50%を超えており、地元負担は発生していない。「コスモス南総」については収支比率が50%に達していないため、地元負担が発生し、平成24年度のコスモス南総の地元負担額は3,903,976円である。又コミュニティバス運行を維持するための今後の課題は2点あり、1つは収入が運行経費の1/2を下回る場合、運営主体が金銭的に不足分を補う状況となることから継続運行するため地域の協力が必要となること、もう1つは運営主体は地域組織となるため人材の育成とコアメンバーの発掘が重要ということである。

当局への提言

コミュニティバスは、地域ぐるみで支えていく体制がどれだけとれるかが大切である。地元でどこまで頑張れてどこまで税金負担が可能か、生瀬地区を1つのモデルとしていってほしい。

最後に

今回、4つの街を視察した。

それぞれの街には違った魅力があり、個性がある。そして西宮市も西宮独自の魅力をもっている。他の街の良い部分は参考にして、西宮市がもっと素敵な街になっていってほしいと願う。

又、様々な場所へ行って様々な人と会うのは勉強になる。去年から視察への市職員の随行は廃止になったが、視察で様々な都市へ行く事は職員にとっても勉強になるのではと感じる。今後も日常からできる限り多くの場所へ行って多くの人と出会い自分自身を磨いていきたいと思う。

委員会所管事務調査報告

建設常任委員会

大川原成彦

調査の期間 平成 25 年 10 月 23 日(水)～10 月 25 日(金)

調査先及び調査事項

- ①川越市 ・上下水道の組織統合について
- ②武蔵野市 ・橋りょう長賞寿命化計画について
- ③大田区 ・狭あい道路拡幅整備事業について
- ④市原市 ・コミュニティバスについて

感想・意見

① 川越市 上下水道の組織統合について

- ・ 埼玉県中央部やや南より、武蔵野台地の東北端に位置し、おおむね平坦な土地柄であり、荒川と入間川が市内で合流する。地勢的に交通の要衝であり、戦国の時代から関東の覇権を制する拠点都市として栄えた。明治時代に東北方面への鉄道ルートが大宮経由となったことから、大規模な工業都市化は進まなかったが、それが幸いし戦争での空襲被害を免れたため、江戸の情緒ある町並みを残すこととなり、大きな観光資源となっている。
- ・ 平成 15 年度に、公共下水道事業が地方公営企業法を全部適用することにあわせて、水道事業と公共下水道事業の統合を行い、上下水道局が設置された。
- ・ 統合により水道料金と下水道使用料の収納部門の統合がなされ、事務の効率化が図られたが、さらに平成 25 年度には料金関係業務を一括して外部委託したことから、職員の大幅削減と、市民サービスの向上との二重の効果を得た。
- ・ 埼玉県全体がそうだが、海に面していないことが西宮市と決定的に異なることから下水処理の考え方も異なり、川越市の下水最終処理はすべて埼玉県に頼っている。
- ・ 検討を重ねてきた課題は、水道と下水道の、計画部門、工事部門の統合により、水循環という観点から新たな施策を創造することが可能となること、工事部門では要員の削減や重機や部材の共有化が可能となることである。
- ・ しかしながら、水道と下水道では所管する省庁が異なり、補助金の交付対象などそれぞれの細かな取扱いに違いがあることや、両事業の費用負担をどう割り振るかという問題があり、実現には至っていない。

②武蔵野市 橋りょう長賞寿命化計画について

- ・ 多摩地区の東端に位置し、区部と境界を接している隣接 5 市の内の一つである。人口密度が高い街で、市内には学者や専門家が多く住民の意識が高いことから、住民生活に根ざした数々の先進的事業を行ってきた。財政基盤が堅牢で国や都からの補助金を受けずに独自事業を行うことができることも、その理由の一つとされる。

- ・ 現在、市が管理している橋梁は 46 橋あり、今後、建設後 50 年以上の高齢橋の更新時期が集中するため、短期間に大きな財政負担が生じることになる。このため、計画的かつ予防保全的な管理への転換により、橋梁の長寿命化、安全性の確保、コストの平準化及び縮減を図ること、所謂ファシリティマネジメントの橋梁版が、この計画の目的である。
- ・ 基本的な考え方は、損傷が深刻化してから対応する「事後保全型管理（対症療法型管理）」から、劣化の進行を予測して損傷が深刻化する前に対応する「予防保全型管理」に転換することにある。
- ・ 市内の橋梁のほとんどが 5～6 m 規模の小型橋のため、補修・更新のコストは全国の標準的行政コストに比べ割高となっていることも、計画的保全が必須である理由の一つ。点検のコスト削減も大きな課題で、所管部署に専門職を置かない代わりに、担当職員が東京都の技術講習を受講し、素人でも点検ぐらいはできるスキルを取得して対応している。

③大田区 狭あい道路拡幅整備事業について

- ・ 大田区は東京の空の窓口、羽田空港を擁し、京浜工業地帯を形成する東部と閑静な住宅地域が展開する西部からなる。
- ・ 特に工業地帯では中小の町工場が集積し、西の東大阪・尼崎と並び、日本の産業技術を支える役割を果たしている。
- ・ 一方、古い町並みの残る地域では、火災が延焼しやすく、緊急車両の通行が困難など防災上の問題点を抱えており、災害に強いまちづくりの観点から、狭あい道路拡幅整備事業は重要な施策である。
- ・ 昭和 54 年の狭あい道路基本調査にはじまり、狭あい道路整備計画、狭あい道路拡幅整備助成規則の策定など一連の事業を進めてきたが、従前の制度では建築確認後に建築主の任意の協力のもとに道路を築造する、という手順のため、協力が得られない場合には効果がないことが課題であった。
- ・ 平成 16 年の条例制定は、条例により事前協議を義務付けることで建築確認の前に道路状にすることを約束させて道路を築造する、という手順を確立させ、道路の拡幅が一定推進された。
- ・ 課題点は、旧規則寄付地の引継ぎが完了していない案件が約 300 件残存していること、自主整備案件の完了報告がないケースがあること、寄付の場合に時間がかかること、高低差のある案件、私道内の電柱の移設についてなどである。

④市原市 コミュニティバスについて

- ・ 首都東京から約 50km 圏内の千葉市に隣接する同市は、北西部の東京湾臨海部埋立地には敷地面積 10 万 m²を超える大企業が多数立地する一方、東西 22km 南北 36km 面積約 368k m²の県内 1 広い市域には、ゴルフ場 33 コース（全国 1 位）を有するなど、ユニークなまちづくりを行っている。
- ・ 広大な市域であることから、公共交通サービスの提供に制約があり、高齢化社会に向けてその課題を補完するあり方を整理する目的から「市原市交通マスタープラン」が策定され、地域の特性に応じた方法論が展開されている。

- ・ コミュニティバス等運行支援事業はそうした交通手段の一つとして位置づけられ、運営主体を地域団体とした市独自の補助金交付制度により、運行支援を行っている。
- ・ 補助対象者は、交通空白・不便地帯において、コミュニティバスの運行を行う町会が認めた団体。補助対象経費は、コミュニティバス等の運行に係る人件費・燃料費・車両購入費・バス停の整備に要する費用等。補助金の額は、補助対象経費の1/2を上限として予算の範囲内で支援。(車両購入費は全額)
- ・ 現在、2路線2団体が対象となり運行しているが、「あおばす」は収支比率73%、「コスモス南総」は同27%で、前者は地元負担は発生していないが、後者は390万円が地元負担となっている。
- ・ 地元負担が発生する場合、運行継続には地域の協力が必要であり、運営主体となる地域団体を支える人材の育成、発掘が課題である。そのモチベーションの維持が事業継続のカギであるが、交通政策でありながら、実質地域支援として半額助成する、しかも財源に国・県の補助金無しに市単独の事業である取り組みは、大変ユニークで同市ならではの施策である。

以上

委員会行政視察報告書

委員氏名 草加 智清

調査の期間 平成 25 年 (2013 年) 10 月 23 日 (木) ~ 10 月 25 日 (金)

調査先及び 川越市 水道事業の組織統合について

調査事項 武蔵野市 橋りょう長寿化計画について

大田区 狭あい道路拡幅整備事業について

市原市 コミュニティバスについて

川越市 水道事業の組織統合について 川越市は、平成 15 年度に公共下水道事業が地方公営企業法を全部適用することにあわせて、水道事業及び公共下水道事業の統合を行った。よって 1 人の事業管理者のもと川越市上下水道局が誕生したことで、まず、災害等への対応について、事業管理者のもとで指揮命令系統が一元化されたことにより、これまで以上に危機管理の向上を図る事が可能になったことを挙げている。それはその通りだと思う。それから、統合により水道料金と下水道使用料に関する収納部分の統合が可能になり、事務の効率化を図ることが出来るようになったこと。また、総務、人事、管財、契約、電算、企画、経理、広報等の管理部門をそれぞれ統合し、経営資源（人、物、金、情報等）別に所管を分けることにより専門性の向上と責任分担の明確化を図ることができたことも、挙げている。今年度の上下水道局の取り組みでは、組織改正で「2 部 8 課体制」を「2 部 6 課体制」とし、水道料金等に関する事務を担当する料金課の廃止、料金課の一部の業務と給水課を統合して給水サービス課とし、下水計画課と下水公務課を統合し下水整備課としたことです。料金課の廃止の利用として、料金課が行ってきた業務に関する複数の業務（検針、精算、窓口、電話受付、料金収納、滞納整理等）を一括して一つの業者に平成 25 年から委託を行ったためである。これは、この委託化によって業務量が大幅に縮小されるので、説明にあったように料金課を廃止しすることが出来たと思う。それで、新たに設置した給水サービス課の中に水道料金等に関する業務の受託業者の管理監督を行う一担当を設けた。前年度まで給水課と料金課に分かれていた給水工事申請から水道料金収納までの事務を一課にまとめ、事務の効率化、市民サービスの向上を図る事が出来たということで理解できる。一例では、料金課業務の業務を委託したことにより、局内の執務場所とは別に、水道料金等に関する受付窓口が受託業者の負担によって川越駅前設置され、営業時間も（月）～（土）午前 8 時 30 分～午後 6 時まで拡大された。また、下水計画課と下水工務課の統合の理由としては、公共下水道の整備に関する計画を担当していた下水計画課と、

公共下水道の汚水施設及び雨水施設の設計・工事等を担当していた下水工務課を統合し、1課で公共下水道の整備計画から工事の執行に至るまで一括担当する事により、汚水と雨水の計画を総括的に推進・これまでよりも円滑に業務執行を図ることが出来ると判断されたのは、間違いなかったと思う。

統合後の10年間の効果として、職員数の削減を継続的に行ってきたことを、挙げている。職員数・平成14年度（統合前）207人～平成15年度（統合）202人・－5人 平成25年度 156人・－46人

統合後10年経過した時点での今後の課題として、水道事業と公共下水道事業における、計画部門、工事部門の統合。施設整備に関する計画部門を統合することにより、水循環という観点から新たな施策を創造できる。水道管及び下水道管に関する工事部門の統合により、要員の削減や重機の共有化等を図ることが可能。しかし、水道と下水道では国での所管する省庁が違い補助金の交付対象などそれぞれの細かな取り扱いに違いがあることや、水道事業と下水道事業の費用負担をどのように割り振るかという問題があり、実現は至っていないということです。川越市の上下水道局にとって、県水の料金が安い。これまで県水の料金が上がっていないということが、非常に恵まれている。

武蔵野市 橋りょう長寿命化計画について 武蔵野市は46の橋梁を管理している、(西宮市・H・25・10現在・647橋)最も古い橋梁で1932年に建設されているものがある。1950年代後半から1970年代後半にかけて多くの橋梁が整備され、2011年時点で建設後50年を迎える高齢化橋梁は11橋で管理橋梁の24%となっているが、10年後には18橋で43%、20年後は27橋で64%もの橋梁が高齢化に至ることになる。このまま橋梁を放置しておけば架替え時期を一斉に迎えることになり、短期間に大きな財政負担を生じることが予想される。西宮市より、はるかに小数ですが規模が小さいだけで、武蔵野市もおおむね事情は同じである。目的としても同様であり、限られた予算の中、これまでの事後保全的な対応から計画的かつ予防的な対応に転換することで橋梁の長寿命化を図り、予算の平準化と維持管理コストの縮減を行う。これにより次世代に大きな負担をかけることなく、道路交通の安全性と信頼性を将来にわたり確保する事としている。橋梁長寿化計画策定の考え方としても、同様であるが、武蔵野市は東京都の「橋梁点検要領」に基づいた点検を行い、その結果から現状の損傷把握と健全度を算出し、各橋梁の健全度ランクを決定している。橋梁長寿命化計画を策定する事の効果については、橋梁の長寿命化として、計画的に修繕を行う予防保全型管理により、重大な損傷が発見されるまで修繕を行わない事後保全型管理よりも橋梁の長寿命化が図れるとし、(自治体管理・道路橋の長寿命

化修繕計画策定マニュアル)によれば、コンクリート橋は75年から85年又は100年、鋼橋は60年から100年の延命が期待される。高い安全性の確保としては、事後保全型管理では重大な損傷が発見されるまで放置される為、健全度ランクの期間が長期に渡るが、予防保全型管理を行うことにより健全度ランクがより以上に保たれる為、安全性がさらに確保される。ライフサイクルコストの縮減については、補助事業制度をうまく活用し計画的な修繕によって橋梁の長寿命化を図る事により、架け替えや大規模修繕によって工事費が大きくなる事後保全型管理よりもライフサイクルコストの縮減が図れるといっている。よって維持管理に係わる費用が短期間に集中しないよう修繕実施時期を計画する事により、維持管理コストの平準化を図ろうというものである。橋を造る時は、必要性に応じてある程度集中して建設されて来たことも、その橋をいかにコスト意識を持って安全性を維持しながら、計画を立てて延命させていかななくてはならない事情は、何処の自治体でも同じである。

大田区 狭あい道路拡幅整備事業について 大田区狭あい道路拡幅整備条例が、平成16年3月16日より条例化されている。この条例は、区民の理解と協力の下に、狭あい道路の拡幅整備を推進することにより、安全で快適な住環境の形成と災害に強いまちづくりに資することを目的としています。このように、条例化されたことでどのような効果が、あったのかが一番の関心が寄せられる。つまり条例化前との違いですが、旧制度では、確認が降りた後に、建築主の任意の協力の下に道路を築造していたようで、協力が得られない場合は塀が再度突出することになっていたということです。当然そうであったと思います。民間確認申請が増えている現状において、要綱では事前協議を徹底する事ができないので、事前協議の義務付ける事を条例化した。条例化したことで、事前協議で建築確認の前に道路上にすることを約束させた上で、道路を築造することになるのでより確実に道路の拡幅が進んだ。なるほど一番分かりやすいと言うか、一番肝心なところである。又、私道部の後退用地、隅切用地整備後の再突出防止の担保については、事前協議を義務付け、建築確認前に道路上に整備することを約束させている。協議の内容が自主整備の場合、後退位置と整備主体を確認するため、再協議の対象としている。私道、公道にかかわらず隅切り奨励金を設けている。2項道路以外の狭あい道路がある場合の取り扱いについては、大田区の条例では、2項道路以外の狭あい道路がある場合の扱いは対象としていないということでした。但し、現況幅員が4m未満の附則5項道路で、1路線を全て拡幅整備するものは特例としている。市民への広報活動については、ホームページによる周知活動を始め、大田区報への掲載を年1回している。係員による事前協

議当該地周辺への周知活動も行っている。これらのことは、本市でも充分参考になるのではないか。最後に課題点ですが、まず、旧規則寄付地の引継ぎについて、建築主から寄付を受けた土地が土木部署への引継ぎができておらず、建築調整課で管理している状態となっているのが約300件とのこと。資料の整備のほかに土地境界図の作成が必要で、現在年間15件分の予算を確保しており、昨年度の引継ぎ実績は8件ということです。別途旧規則無償使用承諾地については約600件存在している。自主整備案件の完了報告についての課題点ですが、自主整備については、先方の完了報告をもって完了確認を行うようになっており、完了の報告の無い案件があるということ。再協議時に再度自主整備を選択した場合、同じ状態が継続してしまう。つまり（後退の意思表示あり）の状態のままとなる。寄付の場合に時間がかかる点については、権利者の関係など、種々の条件で処理に時間がかかる。高低差のある案件。私道内の電柱の移設についてなどが挙げられる。せまい道を広げて住み良いまちづくりをすすめる、先進都市、大田区ならではの学べることが、多々ありましたが、やはり時間がかかるということでは、条例化をしたことによって、ややスピード感は感じますが、同じなのかも知れません。

市原市 コミュニティバスについて 「市原市コミュニティバス等運行支援事業補助金交付要綱」により運行支援をしており、内容について簡単に触れますと、補助対象者として、交通空白・不便地域において、コミュニティバスの運行を行う町会が認めた団体。補助対象経費では、コミュニティバス等の運行に係わる人件費・燃料費・車輛購入費・バス停の整備に要する費用等。補助金の額については、補助対象費の2/1を上限として予算の範囲内で支援する。但し車輛購入費は全額である。現在の運行状況として、「あおばす」が平成17年11月1日から「コスモス南総」が平成20年1月15日から合わせて2路線で運行を開始している。地元の負担金を比較すると「あおばす」の方は、収支比率が50%を超えており、地元負担は発生してないですが、「コスモス南総」については、終始比率が50%に達していないため、地元負担が発生し、平成24年度の「コスモス南総」の地元負担額は、3903,976円となっています。この金額を参加町会の町民1500世帯（全所帯の約9割）で負担することになる。（赤字補填）このように「市原市コミュニティバス等運行支援事業補助金交付要綱」で、繰り返しになりますが、補助対象経費の2分の1を上限として予算の範囲内で支援する制度であることから、収支率が50%未満の場合は、市が50%まで補助し、残りの50%は運賃等の収入の他、地元運営組織が負担することになります。国・県からの補助金もありませんし、全く加入していない町民も1割ほど居てる中での

運営ですし、加入していない者もバスを利用できるという現実もあります。今後の課題ですが、先ほどから紹介してるように、収入が運行経費の2分の1を下回る場合、運営主体が金銭的に不足分を支払う状況となることから継続運行するための地域の協力が必要ですし、運行主体は地域組織となるため、人材の育成とコアメンバーの発掘が重要である。市原市のコミュニティバスについて、色々と課題は当然ありますが、まず、最初に感心したのは、勉強会・意見交換会をとおして「無いよりあったほうが良い」という考えではなく、本当の必要性を認識し、従来の要望・署名活動等で実現できるという考えも改め、市民自らが主体となって「バスが必要」「バスを走らせたい」という強い思いが行動への原動力となってバスを走らせる取り組みが出来ることを訴えたことである。合わせて短期間の運行とならないためにも、利用者を含めた地域の市民全員が経営者としての意識を持ち、マイバス精神を共有し、地域でバスを支え、運行を持続させなければならないことを説明し、そのためのルールや仕組み創りが必要であることから、市は、市としての協働による取り組みを前提に、市民の活動に対し経済的、人的な支援を行っていくとした取り組み方を始め、当初の入り方の姿勢、取り組み内容について、今後、本市も充分参考にすべきではないか。

視察報告

◎埼玉県川越市

西宮市は、来年4月より水道局と土木局下水道部が統合され、下水道会計についても、公営企業法の一部適用から全部適用に変わり、水道、工水、下水の3企業会計で一人の管理者を配置することになる。

川越市は、2003年度に水道と下水道の組織統合が行われ、今年度は統合以来はじめての組織改編を実施しており、西宮市よりもかなり先行している。

統合による効果は、一般的には、スケールメリット、人件費や事務費など、コストの削減が考えられる。

川越市でも、経営や会計などの事務部門は統合時に統合された部分で、メリットは見えるが、施設等は単に水道と下水の部署が一つになっただけで、人事交流も難しく、意外と経費面での組織統合のメリットは少ないとのこと。水道も下水道も独自の会計のため、経費の負担を明確化することが大事であるとも説明があった。

また、上下水道局という名称は定着しにくいのではないかと尋ねたが、そのようで、「水道・下水道局」の方が、市民的には親しみが持てるかもしれない。

どちらも企業会計で、料金徴収を統一的にやっている、浄水場や浄化センターなど施設もあるなど共通することも多いが、水道と下水道は似て非なるもので、水道と下水道の統合は、庁舎や事務部門を統合するメリットはあるが、技術面ではほとんど統合のメリットはないと考えられる。

今後も市民へのアピール、全庁的な人事交流などを積極的に取り組むことが非常に大事だと思う。

◎東京都大田区

消防などの緊急車両の通行などに支障のある4m未満の狭あい道路は市内に多数ある。この狭あい道路の公費助成による拡幅整備事業は西宮市では遅々としてすすんでいない。今年から所管が、土木局道路部から都市局都市総括室に、道路からまちづくりに移ったことから、まちづくりの観点から進めていく必要がある。

大田区では、①住宅建築の際、条例で狭あい道路の拡幅について区との協議を義務付けている②私道も助成対象③隅切も助成対象、と西宮市よりも条例による協議の義務付けや助成対象を拡大するなど、思い切った取り組みが行われています。災害に強いまちづくりという点で、西宮市でも市民の協力とともに、制度拡充が必要。

西宮市は要綱で対応しているが、大田区は条例なので、住宅建築の際の拡幅整備は一定数あるが、それ以外についてはなかなか進んでいない。

いずれにしても、住宅建築の際だけでも、市との協議を強制化する、条例化を今後検討するべきだと思う。

◎東京都武蔵野市

公共施設については、改築費や維持管理費の負担が大きすぎることから、寿命を伸ばすことによって、費用を大幅に減らす取り組みがはじまっている。

武蔵野市で橋りょうの定期的に点検、補修することで、橋の寿命を100年に延命し、改築の時期も分散し、経費の削減と平準化を図っている。武蔵野市は、橋りょうの数が少なく、ひとつの橋の長さも短いことから、予算額も少なく、職員数も少ない。

その意味では、市全体の維持管理費の中で、橋りょうを位置づけることが求められる。

西宮市でも、同様に超寿命化に取り組んでいるが、橋りょうの設置数が多数で、橋りょうそのものの維持管理費が多額の予算を要する。その点が大きく違う。また、大型の橋も多く、専門技術者の確保が課題。武蔵野市も、職員の課題は同様だとのこと。研修により点検を職員ができるようにしている。

武蔵野市では計画の立案に近隣大学の援助を受けており、西宮市でも技術や知識等の不足については、大学などの支援を受けるということも選択肢に入れるべきだと思う。武蔵野市では、通常は大学とは連携はないとのこと。

◎千葉県市原市

人口28万人、西宮の3.6倍の面積の市原市にとって交通政策は最重要施策のひとつになっている。交通マスタープランを策定し、一定体系だったものとなっている。

現在、地域主体のコミュニティバスが2系統あり、「コミュニティバス等運行支援事業補助金交付要綱」を策定し、市として支援を行なっている。具体的には、補助対象経費の2分の1を上限に市が助成、赤字は地域（自治会）が負担するというもの。

自治会費に上乗せして市民が負担するというのは、よほど交通に困っているか、議論がすすんでいるか。それでも離脱する自治会もあるとのこと。市民と自治体との協働によるコミュニティバスの運行は非常に努力がいる。

西宮市でも、北部地域をはじめ、南部地域にも交通空白地域が存在し、コミュニティバスやデマンドタクシーなどの運行が求められている。

また、さくらやまなみバスのように、市の支援の内容が、もともと決まっておらず、その時そのとき決めるのも検討が必要だと思う。コミュニティバス運行に対する市の支援内容、金額をある程度決めておけば、さまざまな地域で検討が始められるかもしれない。

しかし、なかなか地域主体のコミュニティバス運行は、採算から見ればかなり厳しく、交通不便地区の存在は、市のまちづくりの不十分さとも言えることから、市営交通をもたない自治体なら、西宮市が主体になって運行をすることも必要ではないかと思う。

委員会行政視察報告書

委員氏名 中尾 孝夫

調査の期間	平成25年(2013年)10月23日(水)～10月25日(金)
調査先及び調査事項	川越市水道事業の組織統合について 武蔵野市 橋りょう長寿命化計画について 大田区 狭あい道路拡幅整備事業について 市原市 コミュニティバスについて
10月23日(水)	
川越市「上下水道の組織統合について」	
●平成15年度に下水道事業の地公企法全部適用に伴い上下水道を組織統合したが、総務省の一般会計繰出基準外の繰出しはあるか？→年々、0.0-0.0万円の繰出しあり。努力しているが、中々0にならない⇒(本市)数億円を繰り出しており、独立採算制を厳格に遵守して、0を目指すべき。	
●汚水の分野は上下水道局(地公企法の全部適用、料金負担)で、雨水は市長部局(税金負担)だが、殆どの市域が合流区域で、県処理場で処理している。汚水・雨水の負担区分はどうしているか？→晴天時の平均下水処理量と降雨時の下水処理量との差を雨水分とし、税負担としている。	
●検査機能は上下水道局の組織にないが、どうなっているか？→市長部局で行っている⇒地公企法の趣旨に反しているのではないのか？→殆どが年度末の検査だが、各部から2名の臨時検査員を出しており、上下水道局からも2名出している(併任辞令)、実質上は反していない。	
●上下水道の料金算定期間は同一か？→料金改定は上水道が平成9年、下水道が同21年で、経営審議会も別々。同一の経営審議会にすべきと考えている。	
●貯蔵品はどうなっているか？→水道のみある。直営工事が一部ある。下水道は貯蔵品をあまり必要としない。	

10月24日(木)

武蔵野市「橋りょう長寿命化計画について」

●市西部と北端のみに橋りょう長寿命化計画が集中しているが、なぜか？

→市域はフラット(合流式)で中央部には河川がない。東隣の杉並区の河川へ流れ込んでいる。

●橋りょうの耐用年数は60～75年としている。それを補修等の延命で100年に延ばす計画だが、平準化して年間8～9橋を点検(5年に1度定期点検)するとしている。2橋が72年間経過しているが、平成33年度までの計画では点検2回のみで補修計画がない。なぜか？→損傷が認められないので、点検のみに留めている。

●国庫補助率はどうか？→長さ2m以上の橋りょうが対象の55%だが、都の補助はない。

●予算は？→3億の道路維持費のうち点検に2～3,000万円。

●点検には専門性が必要だが、どうしているか→職員に研修させている。例えば打音では、正常は高音で、不調はビビリのある低音になる。

10月24日(木)

大田区「狭あい道路拡幅整備事業について」

●平成16年に狭あい道路拡幅整備助成規則から条例化しているが、その理由？→以前はお願いであったが、条例化で義務付けができた。

●区内のどのエリアで狭あい道路が多いのか？→羽田、大森北、南馬込。

●狭あい道路(2項道路)は幅員4m以下1.4m以上としているが、1.4m未満の対応は？→現状を把握していない。→(本市)幅員1～半間の四輪車が通行できない狭あい道路が旧集落内に沢山ある。アメニティ豊かな住環境とは相対するもので、面的整備が急がれる。

10月25日(金)

市原市「コミュニティバスについて」

●交通空白地域を鉄道駅1 km以上、バス停500 m以上（本市は300 m以上）としているが、その状況は？→市中南部が農山村地域なので、相当数ある。

●市補助制度は？→地域団体に対して運行経費の2分の1を上限として補助している（バス購入費は全額補助）。

●コミュニティバスを2地域で運行している。「あおぼす」は青葉台地区というニュータウンで2,000世帯、6,000人が居住している。JR駅まで2 kmの距離。住民組織が運営主体で運行は民営バス会社に委託している。収支比率は73%なので赤字年額476万円は全額市補助（地元負担なし）。

●もう一つの「コスモス南総」（1,500世帯）は運行距離23 kmで運賃160～270円だが、収支比率が27%と低く、市補助977万円、地元負担390万円となっている。自治会員の90%から月額200円の賛助金を徴収しているが、残り10%の自治会員や自治会未加入者（加入率70%）もバスを利用しており、不公平感が増大し、問題となっている。これが進行するとバス廃止に追い込まれる可能性あり。→（本市）さくらやまなみバスの収支比率は60%で、市原市の例なら赤字額全額が市（補助と経費）が、現在生瀬地区でコミュニティバスの社会実験（試験運行）が行われようとしており、また他の地区でも追従の可能性があり、運行経費の2分の1を上限とした補助を検討する必要がある。

●他に、今年度から2地区でデマンドタクシーを曜日を限定して運行しており、2分の1市補助だが、年度途中で収支比率は出ていない。

●他の交通空白地域は市による病院無料バス、スーパーマーケットが運行している無料バスがある。

●収支比率の引き上げ（乗客数の増加）のために他地域からの入込客の増加策（イベントの開催、特産品の創造等）といった地元の努力を行っていない。

委員会行政視察報告書

委員氏名 中川 高夫

調査の期間	平成25年(2013年)10月23日(水)～10月25日(金)
調査先及び調査事項	川越市 水道事業の組織統合について 武蔵野市 橋りょう長寿命化計画について 大田区 狭あい道路拡幅整備事業について 市原市 コミュニティバスについて

川越市 - 水道事業の組織統合について -
 本市の議会に答申に答えてから、上下水道局に於ける会計上の負担の軽減、事務取扱基準を統一し、目的や管理層の統一、統制、人件費等、又庁舎利用の軽減等、今後、本市もそれらの取組基準を統一する、推進していかねばならないと思ふ。

武蔵野市 - 橋りょう長寿命化計画について -
 本市と比較して事業費も少く、橋の長さも15m以上多く有利な答申に答えて、課題として、小規模橋が多いため、工事の仕方の統一、業者の競争を促すこと、技術者、設計者の育成を推進すること、同様の課題は、同様の理由と連携し、技術の内容も学ぶ。又、民間の会社に依頼してその現状

民間に依頼する為 及び 市の負担

大田区 - 狭い道路幅整備事業として -
災害に強いまちづくりのために防災まちづくり整備
計画を定めています。特に利用地は木造住宅密集
地域として大地震の発生に際し延焼火災に
対する被害の危惧が強い地域です。道路整備が必要
である。重点整備路線に指定し幅員6mの道路
へ幅員を整備し取り除くこと。合わせて公園も
優先公園として整備し公園整備も取り除くこと
本市の木造住宅密集地域として道路幅整備
が必要である。また自治体や鉄
道の協力も得られ、今後大田区課題として取り組む。

市原市 - 福祉サービスについて -
市原市には「西条町」と「アスピア南総」があり
「西条町」は6千人の住民が青葉台に対象して運営
費は100~200万円。1便当が8.2人、市は50%負担負担。
「アスピア南総」は運営費は160~270万円。1便当が5.9人、
収支率27.3%の地域で賛助金を集めています。102人の
規模は36人乗りの小型車、市からは970万円の補助を後
に付、地元負担は390万円。老人の乗降客の多さを今後
も運営。本市にこのほか福祉サービスは必要と思われる
市からの補助、地元負担金の集め方などからの課題です。

委員会行政視察報告書

委員氏名 山口 英治

調査の期間

平成 25 年 10 月 23 日(水)～10 月 25 日(金)

調査先及び調査事項

川越市 上下水道事業の組織統合について

武蔵野市 橋りょう長寿化計画について

大田区 狭あい道路拡幅整備事業について

市原市 市コミュニティバスについて

<川越市 上下水道事業の組織統合について>

西宮市は、上下水道事業の組織統合に向け準備を進めている中で、既に上下水道事業の組織統合をされた先進市である川越市で学ばせていただきました。なぜ上下水道事業の組織統合を進めるのか?この観点について考えた場合、大きくは2点に集約されると思われる。その1点目は、組織及び人員の効率化。2点目は、市民サービスの向上である。1点目の効率化において川越市は、水道料金と下水道使用

料に関する収納部門の統合を行うことができ、事務の効率化を図ることができた。組織の編成により、水道管理課、料金課と下水管理課の統合。水道料金等に関する事務を担当する料金課を廃止、料金課の一部の業務を給水課を統合して給水サービス課としたこと及び下水計画課と下水工務課を統合し下水道整備課として2部8課体制を2部6課体制とした。このような組織編成を行ってきたことにより、統合前平成14年度職員数207人に対して、平成25年度職員数156人となった。2点目の市民サービスの向上については、料金課業務のほぼ全ての業務を委託したことにより、局内の執務場所とは別に、水道料金等に関する受付窓口が受託業者の負担によって川越駅前に設置され、営業時間も月曜日から土曜日の午前8時30分から午後6時までと拡大し、市民サービスの向上が図られた。川越市については、上下水道事業の組織統合して10年の歳月を要して現在に至っている。組織の編成及び人員の効率化は、急激な変化をもたらすと必ずどこかに歪みが出てくる為、帰って市民に迷惑をかけることになると思われるので、慎重に取り組むべきと考える。まずは、市民サービスの向上という観点から、例えば川越市が採用された業務委託について、西宮市では、適用すべきなのか、他の先進市事例に

についても検証すべきと思う。

<武蔵野市 橋りょう長寿化計画について>

武蔵野市人口139,535人(西宮市の約29%) 面積10.73k㎡(西宮市の約10%) 武蔵野市の管理する橋りょう46(西宮市の約7%)である。西宮市における橋りょうの長寿命化修繕の進捗状況は平成26年度で90の橋料が終了する。逆に他市と比較した場合、先行していることが理解できた。その中で西宮市での問題点として、事業費の確保と人材の確保が挙げられる。武蔵野市は、国の補助金で充分対応しているが、西宮市は、20年間で30億円が必要であり、年平均1億6千5百万円が必要である。国の補助金では対応できない状況であることから、財源の確保について研究していきたい。さらに人材確保については、武蔵野市では、国交省及び東京都の研修を利用されているとのことである。西宮市は、更なる人材の確保が必要であり、民間との連携を強めること必要でないかと思われる。

<大田区 狭あい道路拡幅整備事業について>

狭あい道路拡幅整備事業については、既存の狭あい道路をどのようにするか、これからの対策をどのようにしていくかということが挙

げられる。既存の狭あい道路について、大田区では100万円を限度として土地の寄付奨励金、隅切り奨励金が設けられており、塀等の撤去等に対しても助成金が設けられている。ただ、既存については、居住等の問題から前に進まないのは、すべての自治体の現状である。大田区は、平成16年に狭あい道路拡幅整備条例を執行されている。大田区の旧制度では、確認が降りた後に、建築主の任意の協力の下に道路を築造していた。協力が得られない場合は塀が再度突出することになっていた。民間確認申請が増えている現状において、要綱では事前協議を徹底することができない。そこで条例により事前協議を義務付けることにした。その結果、条例化により事前協議で建築確認の前に道路上にすることを道路を築造することになるのでより確実に道路の拡幅が進んでいる。さらに私道まで対象にしていることは特質すべき点である。西宮市においても私道の考え方を再度見直すとともに、事前協議の義務化をどのようにしていくか考えていくべきと思う。

<市原市 市コミュニティバスについて>

西宮市においても自治会を中心にコミュニティバスの運行が実現に

向けて進められています。市原市は平成17年、平成20年に運行が開始されています。平成17年にスタートしたバス名称「あおばす」と平成20年にスタートしたバス名称「コスモス南総」の詳細は、別紙の通りである。市の助成は収支比率50%までであるため、「あおばす」は地元負担金0円、「コスモス南総」は、地元負担金3,903,976円である。コミュニティバスが必要な過疎地域における問題としてどうしても走行距離が長く、利用率も低くなり、そのことにより収支比率は低くなることにより地元負担金が大きくなる。ただ「コスモス南総」は、地域のすべての人が経営者の思いでコミュニティバスを利用する方、利用されない方に関係なく、一律に負担をされている。コミュニティバスをスタートするには、地域のすべての人が経営者であるという考え方がなければ継続しないと改めて思いました。

コミュニティバス運行概要比較

平成24年度実績

バスの名称	あおばす	コスモス南総
運営主体	青葉台コミュニティバス運営協議会	南総西コミュニティバス運営委員会
対象地域	青葉台6・7丁目、ダイヤパレス町会 (3町会)	寺谷地区、枝、西国吉、皆吉団地 (10町会)
関係町会世帯数	約1,300世帯	約1,500世帯
地区の高齢化率	姉崎地区23.60%(H24年4月)	南総地区28.86%(H24年4月)
運行受託事業者	小湊鉄道(株)	小湊鉄道(株)
運行地域	青葉台6・7丁目、ダイヤパレス ～姉ヶ崎駅	光風台駅～栢橋～牛久駅 ～鶴舞循環器病センター
路線距離	6.2km(最長距離)	23.29km(最長距離)
運賃	100円～210円	160円～270円
運行日	平日、土曜日	平日、土曜日(土曜日は、補助対象外)
運行時間	(平日)6:05～23:25	(平日)6:15～21:37
	(土曜)7:05～20:00	(土曜)8:45～17:12
運行本数	(平日)上り23便、下り20便	(平日)上り8便、下り7便
	(土曜)上り15便、下り15便	(土曜)上り4便、下り4便
収入合計	12,650,762 円	5,124,484 円
支出合計	17,407,692 円	18,793,920 円
市原市補助	4,756,930 円	9,765,460 円
収支率	72.7%	27.3%
地元負担金	0円	3,903,976円
年間利用者数	92,324 人	23,135 人
平日1便当たり利用者数	8.2人/便	5.9人/便
運行開始日	平成17年11月1日	平成20年1月15日

川越市 <上下水道局統合について>

川越市水道事業には、工業用水道事業は無く、統合後も完全統合には至って無いという説明をうけた。上水は90%県から購入、残りは井戸水で運営している。西宮市における上下水道事業統合を考えるにあたって、特段の所見を得るに至らなかった。

但し、下水事業は雨水対策・河川対策など市長部局が主体的に行わなければならない事業とも関連が強くあり、それには膨大な設備投資も行わなければならないので下水収入のみでは現実的に対応不可能という課題に面している事は、西宮市も同様に懸念していたが、改めてその難しさを再確認した。

武蔵野市 <橋梁改修について>

武蔵野市の橋梁のほとんどが5m程度の河川にかかるもので、西宮市のように大きな橋梁は存在しない。規模があまりに違いすぎるので、武蔵野市の施策を西宮市に反映する事には無理があるように感じた。

大田区 <狭隘道路について>

大田区は利用者世界第4位の羽田空港を核にまちづくりを展開していた。旧集落を中心に約210kmの狭隘道路が存在する。

狭隘道路の抱える問題点は①防災上危険である②市街地の更新が進まず人口減や高齢化の傾向がみられる③住環境が改善しない（風通し・採光・緊急車両が入れない）などが指摘されている。

建築基準法が施行されて半世紀が経過しているのに狭隘道路が減らない理由として、法が立て替えの際に建物は後退する事が義務づけられているが、後

退後道路として整備する事は義務づけられていないので、建物自体は後退してもその後、塀を出したり、道路部分を占有し続けるケースが多く、結果未だに狭隘道路の拡幅につながってはいないという理由のほかに、建築主側の意識として「後退部分は自分の土地」という所有権はあるので自分の好きに土地活用したいという気持ちが強く、また隣近所が後退していない場合に「なぜ自分だけが後退しないと行けないのか」という不公平感も生み出し、道路拡張に意欲がわからないという一面もある。

大田区では、従来は規則で対応していたのを条例制定によって建築申請の前に自分の敷地の一部を道路にすることを約束させる「事前協議」を義務づけた。事前協議を要綱で対応している自治体があるが、それでは民間の建築確認審査機関にまで徹底させる事は困難であるためにより効力のある条例制定で対応する必要があった。また、大田区では「隅切り奨励金」という補助制度を設け、隅切りを最重要視して拡幅整備に取り組んでいる。

阪神大震災で大きなダメージを受けた西宮市においても狭隘道路は未だ多く存在し、その中には南海トラフ地震がおこった際に発生される津波の到達予測地域もふくまれている。従来の対応では狭隘道路拡幅整備の進捗は見込めないと再認識した。都市計画・道路整備・防災など多角的に効果的な施策検証し、それを迅速に実施する為には、組織再編も視野に入れて対応するべきと感じた。

市原市 <コミュニティバス導入について>

市原市においては現在2地域でコミュニティバスが運行されている。「市原市コミュニティバス運行支援事業補助金交付要綱」によって、経費の50%を市が負担しそれ以上の経費は地元が負担すると定めている。また、コミュニティバス導入調査費として10万円を補助し、職員と学識経験者も派遣する。

「あおばす」は現在、収支率72%で地元負担は発生していないが、「コスモス」については収支率27.3%で地元負担として3,903,976円発生。特筆すべきは地元負担金捻出方法だ。当該エリアは自治会加入率が70%で会員のうち90%が負担金捻出に理解を示し、月額200円を運営委員会に支払い賄っている。自治会未加入者も含む全住民の63%が負担金を支払っていることに

なり、バスは負担金を払っていない住民も利用出来る為に「公平性の担保」が課題となり、地域コミュニティにも悪い影響を与えるというリスクも背負っている。

地元負担を50%とする明確な根拠はなく、特別交付税の算定基準に対する市の考えもなかった。地元負担を求める事自体は悪くないが、自治体が国・県等の動向をしっかりと調査したうえで明確な根拠をもとに要綱を策定し地元負担を求めるべきで、西宮市においても同様に特別交付税についての考えは明確に示されていない。本当に健全な市民生活に必要なと認められる事業は行政主体で運営されるべきである。

< 常任委員会管外視察について >

昨年度より、議会改革の一環として常任委員会の管外視察は実施前に勉強会を開催し、その際には関係当局の職員も同席いただき、視察項目について西宮市の現状を説明していただくなど、従来の管外視察にくらべると各段に充実したものとなった。しかしながら実際に現地に出向き、先方当局の職員から説明を受けた際に、想定されていた効果とは違った視察となることも往々としてある。今回の視察項目には、私にとって想定された効果には到底達することの出来ない視察があり、報告書に反映する事すら困難なものとなりました。昨今、視察費用に日当が含まれている是非が問われる中で、私自身が議員として資質の向上に寄与されることのなかった視察に際して日当を受け取ることは非常に心苦しいことであり、返還を申し出たのですが、手続き上受理が困難である（公職選挙法寄付行為禁止に抵触のおそれあり）との回答を受けました。今後、議会改革で視察が議論される際にはこうした観点にも留意をする必要性を感じた。これまで述べた事はあくまでも私の今回視察の所見であり、他の議員には、それぞれ効果が得られた方も当然いらっしゃると思われま