

平成23年11月25日

生駒市議会議長 井上充生様

都市建設委員会委員長 中谷尚敬

委員会調査報告書

当委員会で調査した事件の調査結果について、生駒市議会会議規則第107条の規定により、下記のとおり報告します。

記

- 1 派遣期間 平成23年11月17日(木)～18日(金)
- 2 派遣場所 愛知県小牧市及び愛知県安城市
- 3 事 件 (1) 愛知県小牧市
 - ・総合交通計画の策定の経緯について
 - ・ユニバーサルデザインを取り入れた交通環境の形成、バリアフリー化施策の促進の取組について(2) 愛知県安城市
 - ・総合交通計画の策定の経緯について
 - ・公共施設のバリアフリー・ユニバーサルデザイン化推進の取組について
- 4 派遣委員 中谷尚敬、吉村善明、有村京子、成田智樹、桑原義隆
- 5 欠席委員 吉田正人
- 6 概 要 別紙のとおり

◇小牧市の概要

小牧市は、名古屋市の北方約 15km、濃尾平野のほぼ中心に位置し、市域面積は 62.82 平方 km です。昭和 30(1955)年 1 月 1 日、小牧町、味岡村、篠岡村の 3 町村が合併し、人口約 3 万 2 千人、県下 21 番目の市として誕生しました。昭和 38(1963)年には北里村と合併して、現在の市の規模となり、昭和 34(1959)年、小牧市などに未曾有の被害をもたらした伊勢湾台風による復興を契機に、農業依存からの転換と財政基盤の確立のため、積極的な工場誘致と大型団地の誘致を図ってきました。高度経済成長期に入ると、中部の空の玄関・名古屋空港、さらには、名神高速道路、東名高速道路、中央自動車道の 3 大ハイウェイの結節点という立地条件にも恵まれ「小牧菜どころ米どころ」といわれたかつての田園都市から、陸上交通要衝都市の性格を有する内陸工業都市へと大きく変貌し、中部の中核都市へと発展しました。

また、小牧市を大きく変貌させた事業の 1 つに桃花台ニュータウンの建設事業があります。桃花台ニュータウンは、愛知県を事業主体として、322ha の新住宅市街地開発事業により開発が進められました。さらに、平成 13 年には名古屋都心部と小牧インターチェンジを直結する名古屋高速道路高速 11 号小牧線が開通し、陸上交通要衝としての地位をさらに確固たるものとなりました。

1 総合交通計画の策定の経緯について

(1) 総合交通計画の策定について

- (a) 策定を主導した主体について（住民ニーズによるものか行政需要によるものか）
 - ・行政主導。「第 6 次小牧市総合計画」「小牧市都市計画マスタープラン」との整合を図っている。
 - ・総合交通計画の策定については、自治会からの要望や市民アンケートにより、住民ニーズも高かったが、状況の変化に対応しなければならないという行政需要の高まりもあった。
- (b) 策定委員会における構成メンバーの選定方法について
 - ・小牧市総合交通計画策定委員会設置要綱第 3 条第 2 項各号に定められた者を市長が委嘱する。
- (c) 策定業務にかかる予算及び財源（事業費補助金）について
 - ・債務負担約 5,750 万円（一般財源）
- (d) 新交通システム桃花台線が廃線となった原因及びそれに伴う市の経費負担

(廃線となった理由)

- ・ニュータウン人口の伸び悩み、モータリゼーションの予想以上の進展、JR中央本線の利便性向上

(市の経費負担)

- ・市出資額 3 億円
貸付金 1 億 8,750 万円のうち 6,700 万円は弁済された。(ただし、土地現物)
残額は債権放棄

(2) 「こまき巡回バス (市コミュニティバス)」の運行拡充施策について

(a) 運行の拡充と公共交通空白地の減少との関係について

- ・当初 (H10.3.16) : 6 コース週 4 日 8 時台から 17 時台まで
- ・現在 : 8 コース毎日 6 時台から 21 時台まで。概ね市内全域を網羅
- ・料金は大人 200 円、小学生 100 円

(b) 運行の拡充に伴う市民の反応について

- ・導入から 5 年目まで利用者は毎年増加したが、6、7 年目ともに前年減となったことをうけ、翌 H17 年度に、巡回コースの往復コースへの変更、運行時間の延長、回数券の導入等の施策を実施したことで、前年比 165% の大幅増となった。
- ・H19、21 年度には「こまき巡回バス協議会」を開催。その他アンケート等を順次実施し、市民・利用者のニーズ把握に努めている。
- ・現在、概ね 2 時間ごとの運行のため、せめて 1 時間ごとにしてほしいなど、増便要望は多い。利用しない市民から不公平だとの意見もある。
- ・過去に実施したダイヤ再編時に病院の診療時間との関係で、多くの市民から苦情が入った。以後、ダイヤ変更は慎重に行っている。
- ・今後、デマンド運行への移行も検討。

(c) 運行の拡充に伴う経済効果と市の経費負担について

- ・H19 年度に 4 台増車したことにより市の負担金は大幅増となった。
- ・H22 年度実績

運行経費 136,075 千円 料金収入 23,660 千円

差引き市負担金 112,415 千円

新市長就任に伴い、本年 10 月、マニフェストに基づき 65 歳以上の無料化施策を導入した。今後、利用者増と反対に収入減が見込まれる。

2 公共施設のバリアフリー・ユニバーサルデザイン化推進の取組について

(1) 具体的な整備内容、状況について

(a) バス車両や交通結節点のバリアフリー化について

- ・ 全ての車両（8台）がノンステップバス
 - ・ 公共サインのデザインを統一して適性配置に努めている。
 - ・ 駅その他の施設についても、エレベーター設置等バリアフリー化を進めている。
- (b) バリアフリーに配慮した歩道や交通安全施設の整備、わかりやすい案内標識の設置をはじめとした道路、交通環境の改善について
- ・ わかりやすい案内、公共デザインの統一、サイン計画・配置計画等景観保全とのバランスの観点から取り組んでいる。

◇安城市の概要

安城市は、昭和 27 年 5 月 5 日に市制を施行し、県下 13 番目の市として誕生しました。明治用水の豊かな水にはぐくまれ「日本のデンマーク」と呼ばれるほど農業先進都市として発展してきましたが、中部経済圏の中心である名古屋市から 30km という近い距離や、豊田市などの内陸工業都市や碧南市などの衣浦臨海工業都市に隣接するという地理的条件にも恵まれ、自動車関連企業をはじめとする大企業の進出、住宅団地の建設が盛んになり、急速に都市化が進んできました。また、工場や住宅がたくさんできたことによって商業も盛んになり、市制施行当時約 3 万 8,000 人であった人口は、今では 17 万人を上回るほどに成長し、農・工・商業のバランスのとれたまちとなっています。

近年は、平成 10 年に「地球にやさしい環境都市宣言」を行い、さらには平成 12 年に環境の国際規格 ISO14001 の認証を取得しました。そして、目指す都市像を「市民とともに育む環境首都・安城」とし、街づくりを市民の皆さんと協働して進めています。

1 総合交通計画の策定の経緯について

(1) 総合交通計画の策定について

(a) 策定を主導した主体について（住民ニーズによるものか行政需要によるものか）

- ・行政主導。上位計画の「安城市総合計画」「都市計画マスタープラン」との連携を図っている。

(b) 総合交通会議における構成メンバーの選定方法について

- ・安城市総合交通会議設置要綱第 3 条第 1 項各号に定められた者を市長が委嘱する。（公募は行っていない）

(c) 策定業務にかかる予算及び財源（事業費補助金）について

- ・策定に要した 2 年間で、約 1,200 万円（うち 245 万円は国庫からの補助金）

(2) 「あんくるバス（市コミュニティバス）」の運行等について

(a) 市の経費負担について

（民間バス会社への赤字路線に対する補てんと「あんくるバス」運行経費との比較）

- ・東海ブロックのバス輸送標準単価が 388 円/km のところ、あんくるバスは 250 円/km で運行している。（民間会社は必ず利益がでるように単価が設定されている。）

- ・ あんくるバスは 10 路線で、収入から経費を差し引いて、年間 1 億 1,520 万円を持ち出している。
- ・ 毎年民間の路線バスには、年間 1,700 万円の補助金を出している。リーマンショック前は、800 万円程度だったが、人の移動が激減し、以前の 2 倍の額となった。(H23 年度は 1,100 万円)
- ・ 通常、バスは 1 日 1 台当たり 75 千円の経費がかかるが、あんくるバスは、一般競争入札により、1 台当たり 45 千円の委託料で運行している。
- ・ 民間事業者の路線を残し、補助金を支払って運行してもらう方が経費支出は少ない。
- ・ 隣の刈谷市は 4 路線無料運行で、年間 2 億円を支出している。
- ・ 碧南市では、市が車両を保有し燃料代を負担して、運転手のみ委託の方式で行っている。
(※刈谷市、碧南市ともに普通交付税不交付団体)
- ・ 現在、高齢者への優待は行っていない。
- ・ 運行上の課題は利用者の伸び悩みであり、収支よりも利用者の増をはかるために、安い料金設定(1回 100 円)や定期券発行(1ヶ月 1,000 円)、運転免許自主返納者に 2 年間の無料乗車券の配布などを実施している。

(3) その他

(a) 公共交通への転換にむけた対策について

～移動手段として自動車に依存している市民が圧倒的多数である現状を踏まえて

- ・ 現在の公共交通利用と自家用車利用の割合を 3:7 から 4:6 とすることを目標として取り組んでいる。

(あんくるバス利用者増の取組)

- ・ 4 月は転入者も多いため、市の広報にチケット 4 枚を添付し、土日に無料で利用してもらう施策を実施している。10 月にも丸 1 日無料デーを実施し利用啓発に努めている。

(自転車利用促進の取組)

- ・ 放置自転車をノーパンクタイヤ装着車として改修を行い、レンタサイクルとして無料貸出しを実施している。(ただし、改修費用 15 千円/台)
- ・ モデル路線に自転車専用道路を整備した。

2 公共施設のバリアフリー・ユニバーサルデザイン化推進の取組について

(1) 具体的な整備内容、状況について

- つえや車椅子がはまらないよう細目のグレーチングにしたり、多目的トイレへの改修、スロープや二段手すり、段差のない昇降口、レバーハンドルなどの工夫がされ、バリアフリー適合証ステッカーが施設が目立つところに貼ってあるので、市民へのアピール度が高く利用しやすい。

(県の条例に基づく、文化センターなどの事例についての説明あり)

(2) 鉄道駅(安城駅)のバリアフリー化と行政のかかわりについて

(総事業費と市負担の割合、バリアフリー化の具体的な内容)

- 事業費は、市、国、民間事業者が各1/3負担

所 感

- ・今般調査を実施した両市においては、総合交通計画は、従来、自動車事故の増大、環境の悪化、人口や都市機能の郊外化による中心市街地の機能低下、社会資本の整備・維持コストの増大、公共交通（バス）の利用の減少等への対策として策定されてきた。現在では、そこに、少子高齢化対策、人口減少対策などの視点を加え、自治体（市）全体の活性化施策のひとつとして自治体主導で策定されている。
- ・両市ともに普通交付税不交付団体であり、良好な財政状態をベースに行政サービスの拡充、交通計画施策の実施にまじめに取り組まれているという印象をうけた。
- ・両市ともにコミュニティバス運行に係る経費負担が1億円を超える状況であり、特に小牧市においては、市長の公約を実現させるために、今後、今以上に市の負担が増大することは確実であるが、とり立てて問題とは考えていないようであった。
- ・本市において、コミュニティバス運行の拡充については、現在実施中の試験運行の経過、結果を踏まえたうえで、他の施策および費用と効果のバランスを見極めながら慎重に判断していく必要がある。
- ・コミュニティバスの円滑な運行のためには、バリアフリー、ユニバーサルデザイン化など各駅や市内主要施設の周辺整備、市内の道路整備の計画的な実施が必要である。
- ・市の財政基盤強化策の一環として、企業誘致策の強化についても検討が必要である。
- ・住民視点に立った行政の在り方が大切だと改めて痛感した。
本当に住民が望んでいるか。あったらいいな、してくれればいいなでは、実施した段階で住民の理解を得られない。発案者・指導者の自己満足に陥っていないか、が大きな課題だと思う。
- ・本市の場合は、コミュニティバスの運行に際して、出来るだけ赤字幅を圧縮する事業展開が必要であり、実際、十分な努力のうえにバスを運行しているものと思われる。コミュニティバスのルート選定については、本市のようにルート地の自治会との徹底した意見聴取がないと利用者数の確保が難しいと思われる。
- ・本市のように山坂の多い地形では限界があろうが、アシスト自転車の普及もあるので、安城市のような「エコサイクルシティ」の要素を幾分取り込める余地もあるかと思われる。
- ・高齢者や障害者に配慮した街づくりのため、バリアフリー新法に基づき鉄道の駅や公共施設が集まる地区全体のバリアフリー化の基本構想を策定した市区町村は、今年3月末時点で15%にとどまっているようだが、その理由のひとつに「担当部署がない」とある。多くの要素を持った施策だから

こそ多くの市民の方にとっても大切な施策であり、複数の部署で担当するとか、各部署から担当を選出してプロジェクトを立ち上げるなどして、検討する必要性を感じた。