

平成 24 年度市民建設委員会行政視察報告書

1. 視 察 日 程 平成 24 年 11 月 5 日（月）～11 月 7 日（水）
2. 視察先及び項目 富山県富山市
 - ・借り上げ市営住宅制度について
 - ・環境モデル都市について滋賀県長浜市
 - ・デマンドタクシー等を活用した公共交通対策について滋賀県近江八幡市
 - ・さざなみ浄苑について
3. 視 察 参 加 者 委 員 長 野角満昭
副委員長 出田泰三
委 員 脇 芳美
委 員 末包保広
委 員 植條敬介
委 員 大藤匡文
委 員 大前寛乗
同 行 平田敏夫（市民生活部長）
随 行 中西佐知子（議会事務局）

■視察内容

<富山県富山市役所>

11月5日(月)午後2時～

★富山市の概要 【人口 416,223人 面積 1241.85km²】

富山市は富山県のほぼ中央から南東部分までを占め、北には富山湾、東には雄大な立山連峰、西には丘陵山村地帯が連なり、北には田園風景や森林が広がっています。歴史的には江戸時代に富山藩十万石が置かれ、薬業や和紙などの産業が奨励され、飛騨街道や北前船航路などの交通物流網の整備や越中売薬の独特の商法と相まって「くすりのとやま」として全国に知られるようになりました。

現在では、都市基盤の整備や産業経済の進展により日本海側有数の商工業都市として発展し、平成8年には中核市へ移行し、県都として魅力あるまちづくりが進められています。

I 「環境モデル都市」について

【事業の概要】

富山市は平成20年7月、地球温暖化防止に先駆的に取り組む「環境モデル都市」として全国6都市(現在13都市)の一つに選ばれた。CO₂の削減目標は中期目標(2030年)30%減、長期目標(2050年)50%減(いずれも対2005年比)を目指している。

<CO₂削減実現のための取り組み>

1. 「公共交通の活性化によるコンパクトなまちづくり」

- (1) 旧JR線のLRT・次世代型路面電車(「富山ライトレール」。平成18年4月開業)化によって、利用者数が平日で約2.1倍、休日で約3.6倍と大幅増。利用者のうち約12%が自動車から転換。
- (2) 市内電車環状線(「セントラム」。平成21年12月開業)化によって、市内電車全体の利用者数が前年比10%増加。
- (3) 自転車市民共同利用システム(「アビレ」。市内中心街に15カ所設けた自転車ステーションから自由に自転車を借り、任意のステーションに自転車を返却できる)の導入。運営は民間事業者で広告収入が財源。

2. 「市民によるエコライフの推進」

- (1) 省エネ住宅やゴミ減量化・森林ボランティアを始めとする市民活動支援など

3. 「企業によるエコ企業活動の推進」

(1) 新エネルギーの活用などにより、企業活動に伴うCO₂排出量の削減を目指す

【視察後の感想】

- ・ 「低炭素化社会」の実現を掲げ、全国初の本格LRT導入を始めとする大規模事業から、市民のエコ意識を高める施策など、実に多種多様な取り組みを行っている点に感服した。
- ・ 市担当者へ事業実施のための財源について尋ねたところ、「年度によってばらつきはあるが、殆ど（半分以上）は国の補助と合併特例債で、なるべく持ち出しを少なくしようと工夫している」との返事。
- ・ 当然のことながら、人口も財政規模も違う富山市の施策を、そのまま本市へ導入とはいかないが、富山市勢要覧の巻頭に森雅志市長が述べている「住んでみたいと思われようような、上質で夢のあるまちづくりを目指す」との理念を着実に具現化しようとする姿勢を、私たちも真摯に学ばなければならないと感じた。
- ・ 例えば「自転車市民共同利用システム」のように、民間事業者が運営し、その財源を利用者料金以外に加え、「自転車ステーション」に設置した広告収入等で賄っている点（「民の力」を活用）に注目。今後のまちづくりを考える上で良いヒントになった。

II 「借り上げ市営住宅制度」について

【事業の概要】

富山市の目指す「コンパクトなまちづくり」政策の枠組みの中で、平成19年3月に策定した「富山市公営住宅等整備計画」（計画期間は平成28年度までの10年間）に基づいて設けた制度。

富山市が指定した「まちなか居住推進地区」「公共交通沿線居住推進地区」で、民間事業者等が建設した賃貸住宅を、富山市が一括して20年間借り上げ、市営住宅として入居者へ転貸。入居者の募集・選定、家賃徴収等は富山氏が行う。維持修繕は事業者と入居者が分担。計画では、老朽化等で安全性に課題がある郊外部の団地の建て替え更新対象約700戸のうち240戸を借り上げ市営住宅で供給する。

⇒平成20年度から事業者を募集し、これまでに6団地144戸が整備済み。

現在、建設中及び申請中を含めるとその数は合計202戸。

【現地視察】

ヒアリングの後、実際に現地（2か所）を視察したが、借り上げ市営住宅の条件が「新築物件」に限られているため、いずれも、民間共同住宅と全く遜色のない施設。

そのうち、H21年に入居が始まった「イーストタウンコート」（鉄筋コンクリート3

階建。1DK12戸、2DK12戸)の借上げ料は、1DK4万7400円、2DK6万5400円。借上げ料は20年間で2億8100万円。

【視察後の感想】

借上げ料は、あくまで市が事業者を支払う。入居者は、各々の所得に応じて家賃を市に支払うため、入居者ごとに差がある。事業者への支払い差額は国と富山市が各々2分の1負担している。借上げ料は、月末ごとに全戸数分（空室の有無に関わらず）を支払っている。

ヒアリングでの質問に対し、市の担当者は「特に、高齢者優先ということはず、入居は申し込み順」「特に、他の民間事業者からのクレームはない」との事。また事業費について、市担当者は「市内の優良地を市が直接購入して建てるよりはメリットがある。何割とは言えないが、借上げの方が安い」との答え。

☆「コンパクトシティ」化を目指す本市も今後、大いに検討すべきと考える。

★長浜市の概要 【人口 121,125人 面積 680.79km²】

長浜市は、滋賀県の東北部に位置し、ラムサール条約の登録湿地でもある琵琶湖に面する豊かな湖北平野と水鳥が集う湖岸風景が広がる優れた自然景観を有しています。

また、北國街道や戦国時代を偲ばせる長浜城及び小谷城跡、賤ヶ岳、姉川古戦場をはじめ竹生島の宝厳寺など優れた歴史的資産を有しています。

現在は、京阪神や中京、北陸の経済圏域の結節点としての位置にあることやJR北陸本線・湖西線や北陸自動車道を主な広域交通軸として、京都市、名古屋市並びに大阪市の経済圏域と利便性高く結びついています。

I. デマンド型乗合タクシーを利用した公共交通対策について

【調査の概要】

長岡市では、路線バス廃止代替バス（コミュニティバス）を運行することで地域の公共交通確保を図っている。

その中で、コミュニティバスでは非効率である地域への公共交通を確保する手段として、一般乗用タクシーの待機車両を活用して、デマンド型乗合タクシーを採用している。4地区で導入しており、利用するには事前の登録が必要であり、予約時には登録証番号の申告、乗車時には登録証の提示が必要としている。登録証は路線ごとに発行され路線間の共用はない。利用層は在宅高齢者が大半であり、大人300円、しょうがい者、小学生150円、乳幼児、無料。

デマンドタクシーの位置付けは、主幹交通である路線バス（コミュニティバス）へのアクセスを確保するエリア型交通手段と考えている。

今後の取り組みとして、地域における公共交通は「小さく集めて、大きく運ぶ」ことを基本と考えており、地域交通網を幹線、支線、エリア線と区別した場合の、エリア線を担う交通手段としてデマンドタクシーの活用を図っていききたい。また、導入に際しては、民業の圧迫や疲弊の要因とならないよう慎重な検討が必要であり、タクシー事業（一般乗用）との差別化が利用者や運行事業者だけでなく、一般の市民からも明確となるよう、運行形態や運賃制度、車両形態等について検証を重ねる必要がある。

<質問の概要と答え>

質)回数券(10枚綴り2千円)が4地区のうち2地区だけですが、どうしてですか。

答)2地区は路線バスに乗り継ぎが必要で、料金的に割安な回数券を発行しています。

質)坂出市は最大8名の利用者ですが、長浜市は何名ですか。

答) タクシーの待機車両を利用していますので、4名です。5名以上の場合は2台となります。

質) デマンドタクシーの愛称は、どのようにして決めたのですか。

答) 広報等で募集し、お市ちゃんタクシー、ひょうたんタクシー、わかあゆタクシーの愛称が決まりました。

質) 利用者数の推移が減少傾向になっているようですが、対応はどのようにしていますか。

答) 高齢者の利用率が高く、利用者数は減少傾向になっている。また、病院とか養護学校の通学で利用する為、利用者の使用傾向が予想しにくい事が、考えられます。

質) デマンドタクシーを運行する事により、民間のタクシー会社が倒産したとかの例はありませんか。

答) 倒産の例はありませんが、病院にデマンドタクシーが乗り入れる事により、タクシーの利用者が減った例はあります。

質) 登録は市外の人でも出来ますか。観光目的でもいいですか。

答) 誰でも登録できます。

質) 登録者の内訳はどのようになっていますか。

答) 高齢者が圧倒的に多く、あと運転免許証を持っていない学生です。登録は、ほぼ全員住んでいる地区で登録しています。

質) 4地区あるが、登録は4地区で必要ですか。

答) 4地区で必要です。2名のみが複数地区で登録していますが、他は1地区での登録です。

質) デマンドタクシーのタクシー会社は1社のみですか。

答) 毎年入札により1社に決定しています。

質) 路線バスの本数は、1日何本ですか。

答) 1日8便です。1時間から1時間半に1便です。

質) 今後の取り組みについてお聞かせ下さい。

答) 地域のアンケートとかを参考にはするが、タクシー事業者の意見を考慮し検討したい。

地域の代表者と意見交換する中で検討したい。地域の方と意見のキャッチボール

をしながら試験運行し、本格運行に移行したい。

質) 市民からデマンドタクシーの代わりに、タクシー代として300円の補助をしてください、との要望はありませんか。

答) 要望はあります。また、買い物をした帰りは荷物が重いので、家まで送ってもらえないか、との要望もあります。

地域の公共交通と福祉の関係も、検討が必要と思われれます。

<視察を終えての感想>

デマンドタクシーは本市に比べ先進地である長浜市の視察は、非常に有意義な視察でした。最初の運行が平成17年度とかなりの実績があり、いろんな問題を解決しながら現在に至っているようです。デマンドタクシーの説明をされた長浜市都市建設部都市計画課職員の地域からの要望に対する体験談は、これからの本市でのデマンドタクシー事業の考え方に役立つものと思います。

また、長浜市は戦国時代に羽柴(豊臣)秀吉により長浜城が築かれたことで有名ですが、水陸交通の拠点として発展してきた町であり、市の庁舎が築61年と古いが戦後の建物としては近江商人の財力で建てた時代の最先端の庁舎で会ったものと感動いたしました。

★近江八幡市の概要 【人口 80,803人 面積 177.39km²】

近江八幡市は、琵琶湖を北にした滋賀県のほぼ中央に位置する水と緑に恵まれた美しい風景と歴史風土に恵まれた地域です。また、織田信長公と豊臣秀次公という歴史的人物が築き上げた町であり、楽市楽座などにより自由商業都市として発展し、近江商人を輩出するなど商業を中心とするまちづくりが行われました。

I 「さざなみ浄苑」について

<視察目的>

本市の田尾火葬場は昭和28年に建設以来59年がたち、建物自体の劣化や老朽化が著しくまた、建物耐震もできておらず、火葬炉においても老朽化しており、早急に対策をとる必要性に鑑み、今回先進地である近江市立さざなみ浄苑を視察することとなった。

<視察内容>

(1) 斎場建設までの経緯

明治期に開設されたとされる旧施設である西山火葬場が、経年的な劣化や老朽化が著しく火葬時間の短縮や環境汚染防止に配慮し、新火葬場を建設することとなった。

平成13年度より新火葬場の建設を進めるため、地元自治会(2自治会)と新火葬場建設検討委員会を設置し、検討してきた。委員には、学識経験者、都市計画審議会委員や歴史研究者などが入り、近隣住民や老人福祉施設へも配慮した、あらゆる視点で設計検討をしてきた。

その結果、周辺の自然の景観を活かした木造の待合棟と庭園を配した施設となり、平成17年7月からの供用開始となった。建設事業費は、約10億6百万円を要している。

この施設ができたことで、1日の火葬件数が4件から8件に増えた。また、平成20年7月からは、愛玩動物の火葬も受け入れるようになった。

(2) 施設の概要

パッシブ建築(自然採光・自然換気を取り入れた建築)を用い、自然光を入れることで照明負荷・空調負荷を低減させるような工夫がなされている。また、屋外屋根には近江八幡市特有の八幡瓦が使用されている。

最期のお別れの儀式性を重視し、告別・納棺・収骨を同じ空間で、会葬グループごとの専用スペースで行えるよう設計されている。また、授乳室や子供たちが自由に過ごせるように多目的室も設けている。

現在、火葬炉が4台、特殊炉（動物用）が1台で、1日最大8件の火葬が行える体制をとっている。

燃焼には硫黄分を含まないLPG燃料を使用しており、環境に配慮しており、煙突が見えない構造となっている。排ガス処理は、乾式除塵設備を用い、ダイオキシン対策は、触媒による分解除去方式を採用することで環境に配慮したものとなっている。

（3）利用状況

平成23年3月に旧近江八幡市と旧安土町が合併し、現在の近江八幡市に至っている。人口構成は、旧近江八幡市区域68,519人、旧安土町区域12,254人と（平成23年10月現在）であり、最近3か年では、人口が漸増傾向にある。

当苑の火葬件数は、平成20年度601件、平成21年度604件であったものが安土町との合併後の平成22年度734件、平成23年度825件と増加傾向にある。市内外の火葬内訳は、平成23年度では、市内が748件、市外が77件となっている。

（4）市民の反応

当苑では、休苑日を従来、年3日間（1月1日から3日まで）としていたものを県内他施設の休苑状況も調査したうえで、市民の利便性の向上を図るために、平成23年度より年1日（1月1日のみ）としている。

また、旧安土町区域では、周辺自治体で構成する組合の関係で、東近江市にある布引斎苑を利用していたが、合併に伴い当苑を利用できるようになり、火葬料金を比較すると高い（さざなみ浄苑20,000円、布引斎苑10,000円）にもかかわらず、地理的な利便性のよさもあり、当苑の利用が増加している。

（5）今後の課題等

合併や高齢化に伴う火葬件数の増加が今後も見込まれ、設立当初の想定より早く火葬炉の損傷が進行することが懸念される。修繕等経費が年々増えることが予測される。なお、将来的には、火葬炉を増やせるよう初期の建設時から予備のスペース1台分設けている。

<主な質疑>

質) 坂出市の田尾火葬場の場合、友引は休止しているが、さざなみ浄苑の場合はどうか？

答) 当苑は友引に関係なく運営している。年1回(1月1日)のみの休苑である。

質) 火葬場建設において、全国共通建設地住民反対運動が起こっているのだが、貴苑の場合はどうであったか？

答) 近隣にある老人福祉施設への配慮は必要であったが、2自治会の住民には粘り強く説明会を開き了解をとりつけた。場所的にも小高い山の裾野で、周りに民家は存在していなかった。

<視察を終えての感想>

坂出市の田尾火葬場も建設以来59年たっているため、建物の耐震診断ならびに耐震補強が必要で、また、火葬炉も保守点検を継続しても10年程度しか使用できないことに鑑みて、早期に更新整備する必要があるのでは。特に移転建設となると場所選定や近隣住民に対する粘り強い説明と理解を要するため、早急に検討委員会を立ち上げる必要があると感じた。

また、現在田尾火葬場と言う名称については、最近では全国的に火葬と言う名称を斎場、斎苑に変更するところが増えていることから名称変更も検討すべきではないかと感じた。