

委員会行政視察報告書

大崎市議会 調査活動概要報告書

1. 視察概要

委員会名	建設常任委員会
委員名	佐藤仁一郎、氏家善男、山口文博、遊佐辰雄、相澤孝弘、氷室勝好
日時	令和2年1月20日(月)～令和2年1月22日(水)
視察先	1. 岐阜県各務原市 2. 大阪府岸和田市 3. 兵庫県西宮市
出席者	1. 各務原市議会議長 足立孝夫、各務原市都市建設部参与都市計画課長 澤田信浩、都市計画課主幹 足立勉、各務原市議会事務局長 村井清孝 2. 岸和田市議会議長 米田貴志、上下水道局長 森下和彦 水道局総務課長大西謙次、議会事務局 菅本智也 3. 西宮市議会 大石伸雄議長、道路補修課 川崎真也課長、垣崎隆一係長 岩男範之副主査 議会事務局 議事調査課 野村菜々子書記

2. 視察内容

視察項目	1. 各務原市景観計画について 2. 上下水道の組織統合について 3. 西宮市舗装繕計画について
視察内容 【質疑応答】	1. 各務原市景観計画について 各務原市は、面積 87、81 km ² 、人口 147、659 人、岐阜県の南部、濃尾平野の北部に位置し、南部には東西に木曾川が流れ、愛知県との県境になっており、犬山市・江南市に接し、名古屋市から 30 km 圏にあります。 各務原市は、平成 18 年 3 月に景観条例を制定し、翌年 4 月から施行した。いち早く条例制定に踏み切った背景には、隣接する犬山城と橋でつながる各務原市の市街地に高層のマンションが建設され、風光明媚な景観がこれ以上の高層建築物が建てられたら、犬山城の高さを超えることになりかねない思いがあったとのことでした。 また、市内には自然景観、歴史的資源、主要な道路・河川に隣接、都市施設が集積しているなどの地区があり、それぞれに魅力のあるまちづくりを目指しておりました。 景観条例・計画策定までの経緯 平成 16 年 6 月 18 日景観法が公布され、各務原市は平成 17 年 2 月より「景観行政団体」となり、景観法第 8 条 2 項 1 号に基づき、平成 18 年 5 月に「各務原市景観計画」を策定し、市全域を景観計画区域に指定した。

景観計画の特色

1. 4つの風景区域を定める。

ア、森の風景区域、イ、川の風景区域、ウ、田園と歴史の風景区域、エ、まちの風景区域、

2. 建築物の高さの最高限度の設定

3. 良好な景観の形成のための行為の制限—大規模行為に限定

4. 良好な景観の形成に関する方針—重点風景地区、

景観計画の具体的な制限

1. 建築物の高さの限度—住環境の保護、眺望の保全のため、区域を定め8m～45m以下に設定した。

2. 屋外広告物の制限—不揃いな広告物の整理と乱立の規制

3. 大規模な行為に関する制限—高さ20m、階数6、延床面積1,000㎡を超える規模を行うときは、景観形成基準を守り、行為届出が必要

景観形成基準

1. 配置

6. 素材

2. 外構

7. 附属建築物及び附属設備

3. 高さ

8. 緑化、

4. 形態意匠

9. 照明、

5. 色彩

10. 屋外広告物

その他、工作物、土地の開墾・形質変更、土石の採取・鉱物の掘採、木竹の伐採、土石・廃棄物・再生資源等についても景観形成基準を定めている。

2. 上下水道の組織統合について

岸和田市は、大阪市と和歌山県の間で、海岸沿いの低地部に位置し、1922年（大正11年）、全国87番目に施政をしき、大阪湾に望む中心市街地は寛永年間（17世紀始め）以降岡部氏の城下町として発展し、明治中期以降後は、紡織工業都市として発展しました。

金属、機械機具、レンズ工業も行われ、臨海部の埋立地には1966年以降木材コンビナート、鉄工団地が建設されました。

古くから「城とだんじりのまち」として知られ、関西空港から車で、15分という距離にあり、大阪都心部からはJR阪和線、南海電鉄、南海本線、阪神高速湾岸線、阪和自動車道などの、交通要衝地であり、人口194,241人で面積72.72km²の市である。

水道ビジョン

岸和田市の水道事業は、昭和に入り飲料水事情がますます悪化し積極的に検討するが計画の水源関係地の反対や大阪府が計画していた水道用水供給

事業との関係から認可が得られず、その後深井戸堀さくによる工事に着手して昭和16年に給水開始し水道事業が始まった。

昭和55年度末には、市内全域に給水された。しかし、高度経済成長期（昭和30～40年代）に建設した施設の多くは老朽化が進み、それぞれ更新の時期を迎え、多額の資金の捻出が課題となっている。

その後、年々増加する住宅や臨海工業地・木材コンビナートの造成・住宅団地群の建設などから拡張事業を第1次から第6次へと事業展開して安定供給に努めてきたという。平成元年度まで実施した5次にわたる拡張事業により、当分の間安定供給を図る施設基盤が整ったとして、将来に向け施設整備事業・施設更新事業に取り組んでいる。

さらに、節水意識の定着、節水機器の普及、水道以外の飲料水市場の拡大、大口使用者の専用水道や工業用水への切り替えなど、水に対する意識やライフスタイルの変化により、数年、水道需要は減少傾向にあり、今後もこの傾向は続くことが思慮されている。

こうした状況の中、平成16年に厚生労働省は、日本の水道のあるべき将来像として「水道ビジョン」を公表し、それぞれの水道事業者に対して「地域水道ビジョン」の策定を推奨した。

それを受けて、岸和田市は、様々な課題を着実に克服していくため、水道事業を取り巻く環境を把握し、現状と課題を分析評価し今後の事業運営の方向性と取り組むべき施策の基本的な考え方を示した「岸和田市水道ビジョン」が策定されていた。

このビジョンは、岸和田市の総合計画「岸和田市まちづくりビジョン」の将来構想との整合性を図ることから計画期間を令和4年度までとされている。

「岸和田市水道ビジョン」の内容

①水需要の動向について

給水人口の見通し及び年間総配水量の見通しについてはそれぞれ減少がみこまれている。

②浄・配水施設・送配水管路の現状について

浄水場は、施設の維持管理には多額の費用が要し、将来的にその財源の確保問題更に、老朽化が進んでいるうえ、耐震化が進んでおらず、電気・機械設備については、その2分の1が耐用年数を超えている状況である。

・配水場について

多くが老朽化しているうえ、耐震化が進んでおらず高度の耐震化がされている配水池は、全配水池の7.0%である。

・送配水施設について

平成22年度末時点では、法定耐用年数（40年）を超えた管路は、全管

路延長の16.5%であるが、昭和40年代に布設した大量の管路が、すでに法定耐用年数を迎えている。

③財政状況について

給水収益及び有収水量は年々減少しているが、管路経年化比率が上昇している。

収益収入は、水需要の減少に伴い水道料金収入が年々減少し、一方、収益支出は、水道施設の更新や耐震化を図るため、減価償却費と支払利息が増加する。これに伴い、以前からの給水原価が供給単価を上回る逆ザヤ状態である上に、今後更に、給水原価と供給単価の差が広がり、一層厳しい財政状況になると予測されている。

これらの課題を抽出し、施策目標として

- (1)「安全でおいしい水道水の供給」
- (2)「災害に強い水道」
- (3)「経営基盤の強化」
- (4)「お客さまサービスの向上」の4項目が設定されている。

上下水道の組織統合

施策目標の(3)「経営基盤の強化」の中にある、財政の健全化の「効率的な業務体制」において、下水道との連携強化(上下水道局の更なる一体化)を図るとともに、事務事業の効率化及び組織のスリム化による職員数の適正化等に取り組む、少数精鋭による組織を構築していくとのことである。

下水道事業の企業会計移行にあたり、水道事業との組織統合についても視野に入れた検討が必要との判断から、上下水道の部課長等で構成する「組織統合検討委員会」を平成15年8月に立ち上げ組織統合にかかるメリット・デメリットの検証に取り組まれた。

事業効果

上水道は企業会計だったが下水道会計は特別会計であったことから赤字体質で毎年一般会計から補てんしており企業会計への移行が大きな課題であった。これからの選択として上水道事業と下水道事業を今後統合するか別にするかは決まっていない。

水道局営業課料金担当が行っていた滞納者に対する徴収業務・給水停止業務並びに窓口対応・電話での開閉栓等受付業務を平成18年度より民間委託の結果9名(13名-4名)の人員削減、年間約7,000万円の人件費削減

一方、下水道事業においては組織統合にあたり、職員5名(55名-50名)再任用職員1名(3名-2名)の減となり、単純に予算比較すると5,900万円の人件費削減を実施した。

結果、委託料を差し引き年間約5,600万円程度の経費削減の効果との事

例である。

そして、水道事業は大阪府において、大阪広域水道企業団による大阪府域の水道の広域化が進められているとの事でした。

3. 西宮市舗装修繕計画について

西宮市は、兵庫県の南東部に位置し、総面積 1000.18 km²で全国高校野球大会が開催される「甲子園球場」があり、人口 486,768 人で議員数 41 名の中核都市である。

土木局道路部には、水道維持補修課・道路用地課・道路計画課・道路建設課・道路舗装課（23 名）と 5 課があり、その内の道路補修課を視察した。

視察内容

(ア) 計画策定の期間と趣旨

管理道路の総延長は 999 km で、幹線道路は 137 km（国の基準 1・2 級 154 路線）生活道路 862 km 舗装総面積約 577 万 km²で、道路を適切に管理していくうえで、舗装を効率的・効果的に維持修繕していくことが重要で、計画期間は、第 5 次総合計画令和元年から令和 10 年まで 10 年間としている。

(イ) 幹線道路の路面調査結果

舗装の路面状況を把握するため、平成 28 年度に幹線道路を対象として路面性状調査を、平坦の性能確認を受けた装置を搭載した車両を使用し、ひび割れ・わだち掘れ・IRI（平坦性）の測定を行った。

(ウ) 舗装修繕の基本方針

幹線道路は交通量が多く、表層の劣化が進むと、通行の安全性が損なわれてり路盤にも影響が及んだりする可能性があるなど、社会的影響度が大きいことから、舗装の損傷度合が軽微な段階で計画的に一定程度の健全度を保持する予防保全型で修繕する。

生活道路は交通量が少なく、劣化の進行速度が遅いことや路線延長が長いことなどから、日々のパトロール（職員 2 名）や市民からの情報をもとに随時対応して修繕する。

(エ) 舗装修繕箇所の選定

幹線道路は、5 年ごとに路面性状調査を行い、ひび割れ率（15%以上）やわだち掘れ量（20mm以上）の区間

生活道路は、目視点検による舗装の健全性を表す指標（A度B度C度）を定めて修繕の必要性を判断する。さらに、修繕工事費が1千万円・2千万円でも要望があり修繕が必要と判断したら一週間以内で施工する。

IRI（平坦性）については理想的だが、実施していない。

	<p>質問回答</p> <p>質問：大崎市の市道の延長が約 1、760 kmあるが、西宮市の総延長はいくらか。</p> <p>回答：総延長は 1、002 kmです。</p> <p>質問：大崎市では、市道管理の瑕疵による事故が発生しているが、西宮市での事故の件数と防止対策等について伺う。</p> <p>回答：平成 30 年度は 4 件で事故防止対策については、日々の巡視パトロールによる道路損傷箇所の応急処置の早期実施等を行う。</p> <p>質問：大崎市では、建設業界と協定を締結し道路パトロールを行っているが、西宮市での安全管理について伺う。</p> <p>回答：道路パトロール車と軽自動車の計 2 台を使用して管理道路を巡回している。</p> <p>質問：舗装修繕の財源として「交付金」や「公共施設等適正管理推進事業債」を活用しているが、西宮市での財源について伺う。</p> <p>回答：幹線道路の修繕では、公共施設等適正管理推進事業債を活用しているが、生活道路は単独費（一般財源）で舗装修繕している。</p> <p>質問：大崎市では、舗装修繕要望のストック量が多くなり市民意識アンケートでは、満足度は低い状況です。そこで、西宮市のストック量と、年間修繕実施率・予算額について伺う。</p> <p>回答：ストック量は 10 件程度で修繕要望があれば現地を確認し、修繕の判断を行い、不必要な要望であれば要望者に説明する。年間修繕実施率は 90%以上で舗装修繕費は平成 30 年度で 2 億 7 千万円です。されど、市民満足度は低い。</p> <p>質問：西宮市では、舗装修繕計画以外で行う修繕はあるか、また、舗装修繕以外の年間要望件数について伺う。</p> <p>回答：生活道路については、市民からの要望や巡視パトロールの報告を基に、現地調査を実施した後、舗装修繕を実施する。舗装修繕以外の要望件数は、平成 30 年度で 2、406 件でした。</p>
<p>考 察</p> <p>【所感・課題・提言等】</p>	<p>1. 景観計画行政が始まってから、13 年以上経過しており、景観形成助成金交付制度もあり、10 万円から 500 万円までの上限が定められています。よって、それなりに効果が出ているものと感じました。反面懸念される事項もあり住民の理解を得る努力が大切とのことでした。いずれにせよ住民や業者の理解と協力がないと景観計画行政が生かされないと考えられます。</p> <p>本市においても先進地の教訓を活かし、よりよい景観条例制定を望むものである。</p> <p>2. 我が大崎市においては、上下水道組織統合を、令和 2 年 4 月 1 日目途に水道庁舎整備事業に取り組みされているが、市民への周知とサービスの維持・</p>

市民満足度向上と、業務効率化による経費削減効果が料金に反映されるよう切望するものである。今回の行政視察は極めて有意義ありました。

3. 事業年度の集中や財政負担の増大を避けるため、予防保全の考え方で長期的な修繕計画を策定し取り組むことによって、今後予想されるコストの縮減とメンテナンスサイクルの確立と事業の見える化を実行している。また、計画はそれぞれの年度でベストな状態で計画をつくり、その都度見直しをするなど柔軟な対応が可能となっている。

計画策定の効果として、職員の負担軽減と業務効率向上、安定的な財源確保、市民理解の促進につながることから、ぜひ取り入れるべきと考えます。

軽微な修繕については、修繕が必要とされる箇所が発見された場合、損傷が小さいうちに迅速な初期対応をすることによって、コストもかからずに市民の安心・安全につながることも考えます。

また、予算の標準化は道路の維持や整備を請け負う事業者にとっても、業務計画を立てやすくなることにもつながります。夏も冬も道路管理協同組合に委託していることは、運用面の合理性、効率性が担保されることから参考にできる部分が多い取り組みでありました。

大崎市が管理する市道の総延長は約 1、760 キロメートルと長く、幹線、生活道路の維持補修に係る費用も膨大であり、道路整備の考え方や方向性を整理し、長期的な修繕計画を策定することにより、トータルコストの削減と標準化が必要であると感じました。

以 上