

(都市基盤部)

【路面下空洞調査事業について】

(質問)

路面下空洞調査事業についてですが、今年度に明許線越になりましたが、既に事業が完了され、一定の調査結果が出ていると伺いました。あらためて、調査対象とした車道及び歩道とその距離、調査した車道及び歩道は市が管理する道路のどれくらいの割合に相当するのか教えて下さい。

<答弁>

路面下空洞調査を実施した車道延長は82km、歩道延長は49kmであり、市が管理する道路は、車道が632km、歩道が196kmであることから、調査延長の割合は、車道が約13%、歩道が25%となります。

(質問)

今回の調査によって得られた結果について詳細を教えてください。また、空洞が発見されたケースに何らかの共通点や傾向が見られたのであれば、教えてください。

<答弁>

路面下空洞探査車による結果の詳細ではありますが、1次調査での異常箇所数は、282か所であり、緊急対応した箇所が12か所、スコープ調査による2次調査での異常箇所数は、110か所であり、この内、緊急対応した箇所が21か所、その他空洞発見箇所は76か所で、今年度補修予定箇所が28か所、今後計画的に補修する箇所が41か所、経過観察する箇所が7か所となっております。

次に、空洞が発見されたケースの何らかの共通点や傾向ではありますが、発見された空洞につきましても、大きさや発生深度等様々ではありますが、発生原因としましては、下水道管の接続不良によるものが多く、下水道管の中でも合流式で40年以上経過しているものが、空洞の発生傾向が高いことが分かりました。

(質問)

今回の路面下空洞調査事業は、予算額4300万円となっていました。費用対効果の観点から市はどのような評価をされているのでしょうか。また、その評価を踏まえ、今後の事業実施の手法や実施頻度等について、現時点ではどのように考えておられるのか教えてください。

<答弁>

市の評価ではありますが、近年、大規模な陥没が連続して起きており、事故を未然に防止し、安心・安全な通行を確保するために、路面下空洞調査は有益なものと考えております。

次に、今後の事業実施の手法や実施頻度等につきましては、今年度、調査結果に基づき検証を行い、上下水道局と連携を図りながら、検討して参りたいと考えております。

(意見・要望)

費用的には必ずしも安くはないと思いますが、実際に緊急対応が必要なケースが数十件発見されていますので、事故の未然防止としての路面下空洞調査の意義はあると思います。今回の調査で、空洞が発生する原因として、老朽化した下水道管の接続不良によるものが多いということも分かった訳ですし、より一層、上下水道局と連携して、効率かつ効果的な事業実施、事業展開を要望しておきます。

【通報アプリの導入について】

(質問)

道路、橋梁、道路付属施設、さらに防護柵や反射鏡等の交通安全施設、路面表示、道路照明などの設置や修繕、更新に関する問い合わせや通報、また、放置自転車に関する通報など都市基盤部に寄せられる通報や問い合わせは、年間どれくらいあるのでしょうか。また、市民はどの様な手段で通報されることが多いのか。一件当たり、対応時間はどれくらいで、現状、何人の職員で対応されているのか教えて下さい。

<答弁>

平成26年度における市民からの通報件数であります。道路、橋梁、道路付属物等に関するものが2450件、道路照明等の設置、修繕、更新に関するものが3042件、放置自転車に関するものが638件となっております。

次に、市民からの通報手段の大半は電話となっており、1件当たりの対応時間につきましては、電話対応した後、現場を確認し、必要に応じて申出人と立会いを行います。内容により、その日に完了するものや、長期にわたるものもございます。また、対応職員の人数は、維持係と設備係のあわせて14人となっております。

(質問)

委員会視察で、神奈川県相模原市の『道路通報アプリ「パツ！撮るん。」』を学ぶことができました。この道路通報アプリは、道路の危険箇所の通報に活用するスマートフォン向けのアプリケーションのことで、相模原市では今年4月から本格運用を開始しています。導入により、市民からの道路等の破損箇所の通報を従来の電話や来庁などによる手段だけでなく、スマートフォンからも行えるようにすることで選択肢が広がり、また、道路等の破損箇所等の迅速かつ的確な把握、管理瑕疵による事故等の未然防止を図っています。実際に、市の職員による巡回、パトロールだけで全ての道路等の危険箇所の発見は困難です。市民の方々の気づきや声に即座に対応できること、更に電話等による通報よりも、より的確に状況や位置などを把握することが可能なことは、導入のメリットであると考えます。市として、道路通報アプリの導入をこれまで検討されたことはあるのでしょうか。また、現状の対応手法に課題や不都合を感じたことはなかったのでしょうか教えて下さい。

<答弁>

道路通報アプリの導入につきましては、先進事例を調査しており、今後検討を進めていくものであります。また、現状の対応手法は、先程も少し触れましたが、市民からの通報を受け、場所、内容、連絡先をお聞きした後、速やかに現場を確認し、必要に応じて申し出人と立ち

合いを行いながら、必要性や維持修繕方法を検討しておりますが、通報を受けた際、相手の方が連絡先を拒むケースや場所の特定に時間を要するケースなどが、ごく稀にございます。

(意見・要望)

費用対効果を含め、実際に導入した際のメリット、デメリットについて、既に導入されている自治体の事例を調査するなど、様々な角度から研究、検討して頂きたいと要望しておきます。

【バス補助事業について】

(質問)

市立豊中病院線、クリーンランド線の2路線で、バス運行経費補助をされていますが、昨年度のそれぞれの路線の補助額、乗車人数、1便当たりの乗車人数とそれらのここ数年の推移について教えてください。加えて、クリーンランド線においては、阪急曽根駅からクリーンランド終点まで乗車している方の割合も教えてください。

<答弁>

平成24年度から平成26年度の過去3年間における市立豊中病院線とクリーンランド線の補助額、乗車人数、1便当たりの平均乗車人数の推移についてお答えします。

市立豊中病院線では、各年度の補助額は、1809万5000円、2942万円、2074万4000円。年間乗車人数は61888人、85025人、93636人。1便当たりの平均乗車人数は9.4人、16.6人、18.3人。

クリーンランド線では、平成25年度以降、補助額は570万5000円、1034万4000円。年間乗車人数は25719人、32801人。平均乗車人数は5.2人、6.7人となっています。

クリーンランド線における阪急曽根駅からクリーンランド終点まで乗車している方の割合につきましては、平成26年度では平日1日で全乗車人数53人のうち25人で約47%となっています。

(質問)

豊中市伊丹市クリーンランドの余熱利用施設は閉鎖されており、阪急曽根駅からクリーンランドまで走らせることを望んでおられる市民、利用者はどれだけおられるのでしょうか。参考までにお聞きしますが、クリーンランド線は地元還元目的もあるのでしょうか。

<答弁>

平成25年4月よりクリーンスポーツランドが休止された以降もクリーンランド線の利用者は増加しており、クリーンランド等への通勤手段としても利用され、一定のニーズはあるものと考えています。また、本路線の運行目的につきましては、クリーンランドへの公共輸送手段として市民の交通利便性の確保を図ることとありますので、よろしく願い致します。

(意見・要望)

クリーンランド線は地元還元目的ではなく、クリーンランドへの公共輸送手段として市民の交通利便性の確保を図ることであると分かりました。また、クリーンランドに確認したところ、クリーンランドで働いておられる方の内、クリーンランド線を利用して通勤されておられる方は現在29人とのことでした。ということは、クリーンランドへの公共輸送手段として市民の交通利便性の確保が目的と言いながら、実際には、クリーンランドにクリーンランド線を使って行かれる市民はあまりなく、むしろ、職員の通勤利便性の確保になっているということではないかと思えます。今年度から「公共交通のあり方検討」業務がスタートしていますが、この事も踏まえて、あり方検討の中で、クリーンランド線の廃止を含めた見直しを検討して頂くことを要望しておきます。

【道路交法改正について】

(質問)

今年の6月1日に、「自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定の整備」を含む改正道路交法が施行されました。自転車の使用、走行に関する市の考え方やソフト面、ハード面でのこれまでの対策を伺うにあたり、まずは、この6月1日に施行された改正道路交法の自転車の運転に関して、施行に至った経緯と目的について教えて下さい。

<答弁>

道路交法改正の背景としましては、大きく「意識障害を伴う発作を起こす持病を有する者による重大事故の発生」「無免許運転による重大事故の発生」「自転車の交通事故情勢」の3点が挙げられています。特に自転車に関しましては、自転車の交通事故は、全交通事故件数が減少傾向にあるにもかかわらず、自転車対歩行者事故は10年前に比べ、1.3倍に増加していることや、交通事故に関与した自転車運転者の5分の3以上に法令違反があったことが挙げられています。

そこで、自転車の交通事故を防止するためには、自転車の交通ルールを徹底することが不可欠であるとの判断から、道路交法の一部を改正したものです。

(質問)

改正道路交法には、自転車による危険な違法行為として、信号無視や酒酔い運転をはじめ、通行禁止違反、通行区分違反など多数挙がっていますが、市として特に重視してきた項目があれば、教えて下さい。

<答弁>

市は、警察や関係機関と連携し交通安全啓発活動に取り組んでおり、自転車運転者講習の対象となる、全ての危険行為の周知が重要であると考え、世代ごとに内容を考慮して啓発をしております。

【交通安全啓発事業について】

(質問)

様々な形で、広報、啓発を実施されておられますが、世代ごとに内容を考慮して啓発をされているとのこと。具体的にどのような形で世代に応じた内容で啓発をされているのか教えてください。

<答弁>

交通安全教室では、それぞれの年代に応じた内容を実施しております。小学生には、安全な歩行の仕方や自転車の走行ルールに加え、高学年では、具体的な事故事例を示しながら、被害者にも加害者にも成りうる交通事故の怖さを取り入れた指導を行い、中・高校生には、より実践的な自転車シミュレータを用いた交通安全教育を実施しております。高齢者に対する講習会では、加齢に伴う反射神経の低下を理解してもらい、全事故件数に占める高齢者事故の割合は増加傾向にあることなどを、周知しております。

(質問)

各種広報・啓発事業による効果検証はどのようにされ、実際、どの程度、効果が出ていると認識されているのでしょうか。何か具体的な数値などがあれば、あわせて教えてください。

<答弁>

交通事故件数を10年前と比較すると全国では38.6%、大阪府では35.4%減少し、市内ではそれらを上回る39.7%の減少となっております。歩道改良整備や交通安全施設整備などのハード面の取り組みに加え、啓発・交通安全教育・取締などのソフト対策の効果が出ているものと考えております。

(意見・要望)

昨今、特に自転車が関係する事故や運転マナーについて取りざたされ、また、自転車対歩行者の事故について、以前はその場対応だったものでも、今日では警察に通報されることが増えているようで、警察の事故認知件数としては増加しているようです。一方で、交通事故件数は確実に減少していることも分かりましたし、引き続き、啓発、交通安全教育、取締などのソフト対策については警察との連携を密にして取り組んで頂きたいと思ひますし、市民の意識が高まってきているこの機会に、自転車運転者の法令違反や危険行為の撲滅に向けて注力して頂きたいと要望しておきます。

【自転車走行空間の整備について】

(質問)

ハード面での市の取り組みについて伺います。まずは、昨年度実施された自転車通行空間整備事業の対象路線、調査内容、調査期間などの詳細と、その調査結果の概要を教えてください。また、調査結果に対する市の考察についても教えてください。

<答弁>

自転車通行空間整備事業の対象路線であります。阪急西側北線、阪急東側線及び東豊中線において、自転車等の通行実態調査を実施したものであります。

調査内容につきましては、交通量調査とビデオにより自転車の通行位置や進行方向などの確認を11月11日に実施したものであります。

調査結果についてであります。高架側道は自転車の約70%が歩道を通行し、約15%が車道を逆走しています。

東豊中線につきましては、朝・夕のピーク時には自転車の約80%が車道を通行し、その内、逆走する自転車は約15%であり、平常時は約65%が歩道を通行しているとの調査結果が出ています。

このため、ルール遵守を徹底する必要があるものと考えております。

(質問)

原則、車道の左側通行の徹底、歩道走行の禁止などについて、ハード整備としてピクト設置を決定されましたが、その理由について教えてください。

<答弁>

今年度、東豊中線において車道の左端に自転車マークと矢印を設置したものであります。東豊中線は幅員が狭く、高架側道と同様な幅を明示した自転車通行帯が整備できないため、視覚的に車道左側通行を促す自転車対策として、実施したものであります。

(質問)

車道左側通行を促す自転車対策を実施されていますが、車道左側通行の妨げになっているものが、いくつかあるように思います。例えば、路側帯に不法に設置された構造物(段差解消ブロック)や違法駐車。さらにはバスの停留。これらは、自転車が歩道を走行することを誘発していると思われ、早急な対策が求められると思いますが、市の見解をお聞かせ下さい。

<答弁>

車道左側の円滑な自転車の通行を確保する対策としまして、路面への青色着色や自転車マークを設置することにより、駐車しにくくなるなどの視覚的な効果もあると考えていますが、自転車通行空間の完成に合わせ、警察や市民と連携した啓発活動を行ってまいりたいと考えております。

また、車道上への段差解消ブロックの設置は、違法であるため、歩道切り下げなどへの改善について設置者に理解を求めていきたいと考えております。

(質問)

警察による自転車の歩道通行許可も、市の自転車走行空間整備に逆行している、相反するものではないかと思えます。せっかく、自転車走行レーンを整備したりピクトを設置しても、隣接する歩道に自転車の歩道通行を許可する標識や表示がされていれば、市の取り組みは効果はかなり薄れてしまうと思えます。警察に働きかけて、許可の取り下げや市の

事業に対する理解や積極的な協力を求めるべきではないかと思いますが、見解をお聞かせ下さい。また、参考までに、市内の歩道の内、自転車の走行が許可されている道路はどれくらいの割合あるのでしょうか。

<答弁>

今回の試験施工に関しましては、交通管理者と協議を致しましたが、その結果、自転車通行帯は法定外の扱いで、自転車通行可の規制はそのままとすることになったものであります。試験施工後の本格実施の際には、検証結果や国のガイドライン改訂の内容を踏まえ、ご指摘の点も含め、検討して参りたいと考えております。

また、自転車歩行者道の割合につきましては、市が管理する歩道の路線延長約132kmの内、約72km、約50%でありますので、よろしくお願い致します。

(意見・要望)

昨年度の調査によると、自転車の歩道通行が比較的高いこと、逆走も一定量あることが分かりました。それらの問題を解決するために、啓発や指導とともに、自転車走行レーンの整備やピクト設置をされることは理解も評価もしています。まずは、今年度、整備をされた後に改めて実施される予定の実態調査の結果を踏まえて、事業の効果検証をして頂ければと思います。それとは別に、せっかく自転車走行レーンやピクトの整備を進められても、路側帯に不法に設置された構造物(段差解消ブロック)や違法駐車など、物理的に自転車の走行を妨げるものを排除しなければ、整備の効果が薄れると思いますので、問題解消に向けて積極的かつ厳格な対応を要望しておきます。

また、自転車歩行者道についても、市の取組みは効果を抑制する存在であると思います。警察に働きかけて、許可の取り下げや市の事業に対する理解や積極的な協力を求めて頂きたいと要望しておきます。

【放置自転車対策について】

(質問)

放置自転車対策について伺います。市内における放置自転車の数と、周辺の駐輪場の空き台数について教えて下さい。需要を上回る駐輪スペースを整備しても、ニーズにそぐわなければ意味がなく、需要と供給のミスマッチが生じているケースが多いのではないかと思います。市の認識を教えてください。

<答弁>

平成25年度に調査した市内各駅の放置自転車台数は、4023台で周辺駐輪場の空き台数は、10580台となっています。

実態としては、庄内駅周辺でいいますと駅から300mの駐輪場では利用率が約30%と極端に低くなっていることが分かりました。

今後は、空き台数が多い駐輪場につきましては、利用率の向上に努めていきたいと考えております。

(質問)

需要と供給のミスマッチを解消するために、市がこれまでに実施してきた対策と得られた効果を教えてください。一方で、見えてきた更なる課題があれば教えてください。

<答弁>

平成27年4月より、庄内駅周辺の4つの駐輪場の利用料金を駅からの距離や階層に応じた料金体系に変更するとともに一定時間無料化することで、短時間放置の自転車を駐輪場に誘導することにしました。その結果、不便な駐輪場の利用率の向上が図られ、駅周辺の放置自転車の減少に一定の効果を見せています。

一方、課題と致しまして、駅から近い従来は利用率が高かった駐輪場をラック方式に改修したことにより利用率が低下したことでございます。

(質問)

そもそも、放置自転車が多いところが駐輪ニーズの高いところということです。そのため、近隣の駐輪場への誘導策の実施も必要と思いますが、放置自転車が多いところ自体を如何に駐輪スペースにしてしまうかを考えた方が良いと思いますが、市の見解をお聞かせ下さい。

<答弁>

現在の駐輪場の多くは、昭和50～60年代にかけて放置禁止の条例設置と合わせ、用地が確保できたところから順次、整備したものです。そのために、駅から200mを超えるような利便性のよくない場所に設置された駐輪場も多くあるのが現状です。今後は、より利便性のよい駐輪場整備について適地等の情報収集に努めていきたいと考えております。

(質問)

アザール桃山台周辺の放置自転車が目立ち、歩行者から固定式駐輪機の設置を求める声を頂いていますが、設置出来ないものか、見解をお聞かせ下さい。

<答弁>

アザール桃山台周辺に固定式駐輪機を設置することにつきましては、警察協議も行いましたが、幅員の関係で難しい状態です。現在は、吹田市にある駐輪場を利用するように案内しておりますが、今後、周辺での駐輪場設置に向けて、検討して行きたいと考えております。

(質問)

固定式駐輪機の設置については、幅員の関係で難しいとのご答弁でしたが、アザール桃山台の前の道路は車道の中央分離帯部分に植栽があります。この植栽を撤去して、車道として活用し、その拡張された車道幅員の一部を歩道の拡幅に充てれば、固定式駐輪機の設置も可能になるのではないかと考えますが、これまでそのような検討はされてきたのでしょうか。

<答弁>

中央分離帯部分の植樹帯をなくし、駐輪機を設置することについては、直接地元への説明はしていませんが、以前、分離帯を撤去し、車道を広げる案を地元で説明したところ、緑を残してほしいという強い要望があったため断念した経緯がありますので、駐輪機の設置も難しいと考えております。

また、アザール桃山台前の歩道の植樹帯をなくし、駐輪機を設置することは、別途に相談しましたが、地元から緑を残してほしいという要望があり、難しい状態です。

(質問)

庄内駅前仮設自転車駐車場は廃止され、チェーンなども撤去されています。しかし、未だに20数本の鉄のポールが車道に設置されたままとなっています。閉鎖を検討する際に、ポールの撤去については考えなかったのでしょうか。現状、車道に設置されたままのポールは非常に危険で、無駄な構造物となっていると思いますが、市の見解をお聞かせ下さい。

<答弁>

庄内東駅前線の整備につきましては、(仮称)庄内駅前庁舎の整備に合わせて、地元の意見を聞きながら、交通安全や景観を考慮し、再び放置自転車があふれることのない駅前にふさわしい整備を検討していきたいと考えております。それまでの間、暫定として現状を大きく変えない形としてポールにつきましては、違法駐車防止等のため残しておりますので、よろしくお願い致します。

(意見・要望)

放置自転車が発生している要因は、市が駐輪スペースを十分に確保していないのではなく、ニーズのある所に確保できていないことから、所謂、需要と供給のミスマッチが原因であることが分かりました。庄内駅周辺の駐輪場における料金体制の見直しはどれくらいの効果を生み出すのか気になる所ではありますが、現在、自転車を放置している人にとって、駅から200mも300mも離れた場所にある駐輪場は、全く魅力的ではないですし、たとえ無料で駐輪できるとしても、ほとんどの人が使わないように思います。かなり昔に開設した駐輪場は、利用者ニーズをあまり踏まえずに設置されているところもあるようで、駐輪場の再配置を含め最適化を目指して、ご答弁にあったように、今後は、より利便性の良い駐輪場整備に向けて尽力して頂きたいと要望しておきます。

アザール桃山台及びオアシスの周辺の放置自転車対策については、先程、提案した内容について、法律や条例上は問題ないようで、近隣住民の意向があつて、なかなか難しいようですが、一方で、通行者の方からは、固定式駐輪機の設置を求める声も少なからず頂いていることは認識して頂き、何らかの対策を講じて頂きたいと要望しておきます。

また、庄内東駅前線の鉄のポールについては、(仮称)庄内駅前庁舎の整備に合わせて、交通安全や景観を考慮して整備を検討して行くと答弁がありましたが、そもそも、現状として景観を損ねていると思いますし、交通安全上も好ましくないと指摘しておきます。また、違法駐車防止等のため残しているのご答弁もありましたが、車道のほぼ中央部分に無数の鉄のポールを設置して違法駐車対策をしている例など他には存在せず、もっと他の方法で対策を講じれば、鉄のポールは撤去できるのではないかと思います。ようは、早く車道として活用すべきだと思いますので、可能な限り、早急に改善を図って頂きたいと要望しておきます。

(上下水道局)

【下水道管に起因する道路陥没について】

(質問)

ここ数年、下水道管に起因する道路陥没事例がしばしば報告されていますが、まずは、ここ数年の状況について教えてください。

<答弁>

下水道管路に起因する陥没件数ですが、平成26年度は55件、平成25年度は57件、平成24年度は63件となっております。

(質問)

ここ数年も60件前後、発生しているわけですが、これまで上下水道局として、どのような対策をされてきたのでしょうか。また、昨年度、都市基盤部が実施された路面下空洞調査の結果を上下水道局としては何らかの活用をされてきたのでしょうか。

<答弁>

平成25年度までは、古くなった下水道施設の修繕を行っており、道路陥没に対しては事後対応型の維持管理でありましたが、平成25年度から予防保全型の維持管理にシフトするため、まず昭和48年度以前に整備された下水道管を対象に第1期下水道長寿命化計画を策定し下水道管の改築更新事業に着手しております。

また、道路陥没の主な原因となる取付管に特化した下水道取付管更新事業を実施するため平成26年度に基本計画を作成しました。

次に、都市基盤部より得られた路面下空洞調査の結果は、空洞箇所付近にマンホールや下水道管路があれば、直ちに調査を行い、施設の不良が確認出来れば修繕を行うことで、下水道管路に起因する道路陥没の未然防止に活用しております。

(意見・要望)

国土交通省は、下水道革新的技術実証事業(B-DASHプロジェクト)を平成23年度から実施しています。そして、今年度、下水道に起因する道路陥没の兆候を検知可能な技術の実証事業として、「三次元陥没予兆診断技術に関する実証事業」が豊中市を実証フィールドとして実施されるようです。事業概要を見ますと、走行型の調査手法を用い、短時間で効率的な調査を実施し、解析により得られた路面の変位と路面下の空洞状況を組み合わせることで、陥没の兆候を明確にし、下水道管路に起因する陥没危険箇所を抽出することによって、こういった技術も最大限活用しながら、道路陥没の未然防止により一層、ご尽力頂きたいと要望しておきます。

【職員体制について】

(質問)

昨年度の職員体制について、雇用形態ごとの定数と実際に配置された人数、欠員が出ていたのであればその補充方法を教えてください。また、参考までにここ数年の状況についても教えてください。

<答弁>

昨年度における、雇用形態ごとの定数と年度当初における実人員数につきましては、常勤職員は262名に対して258名、再任用短時間勤務職員は51名に対して39名、一般職非常勤職員は16名に対して14名となっており、それぞれの欠員は臨時職員や一般職非常勤職員を配置することで対応しております。

また、ここ数年の状況につきましては、平成25年度で常勤職員は263名に対して258名、再任用職員は52名に対して36名、一般職非常勤職員は18名に対して18名、平成24年度で常勤職員は265名に対して258名、再任用職員は52名に対して43名、嘱託職員は22名に対して22名という状況でございます。

(質問)

再任用職員は定員数に対して、かなりの欠員が出ていますが、その要因と見解をお聞かせ下さい。

<答弁>

上下水道局で配置している再任用職員については、職種が事務職と技能職に加えまして技術職では土木職、電気職、機械職、化学職があり、多岐にわたっていることと、市他部局と比べて再任用職域の比率が高いことが、欠員の生じている主な要因であると考えております。

また、欠員が生じますと、職員の世代交代に伴う技術・知識の継承などにも支障が出ることから、望ましくないものと考えております。

(質問)

そもそも定員数の設定が現実的ではないように思いますが、見解と対策について教えてください。

<答弁>

再任用職域の設定につきましては、常勤職員の退職状況を踏まえ設定しておりますが、常勤職員の職種ごとの年齢構成はばらつきがあり、現状は欠員が生じていても数年後には充足が予想される職域もございます。

一方で、年金支給開始年齢の段階的な引き上げが行われている社会背景から、雇用の確保として再任用制度を運用している面もあり、再任用職域を残しつつ、欠員については臨時職員等を配置して対応しているものでございます。

(質問)

現状では、再任用職員の欠員を、主に臨時職員で補充しているようですが、経験や知識、技能など一定のノウハウが求められる業務に再任用職員の配置を予定されていたところに、

臨時職員を配置することで不都合が生じていないのでしょうか。さらに、再任用職員が減少していくことが予想される中、今後、ますます再任用職員が担っていた業務は臨時職員が担うことになっていくのでしょうか。

<答弁>

現状、再任用職域に臨時職員等を配置しているケースでございますが、当部局の再任用職域は専門性が高いことから、当部局での勤務経験があるOB職員を配置するなど、出来るだけ業務に支障が生じない工夫をしているところでございます。

今後でございますが、現在の再任用職員枠につきましては、設定後数年が経過していることから、改めて個々の業務の専門性の精査を行い、雇用形態の変更、あるいは民間技術の活用も含めて検討して行きたいと考えていますのでよろしくお願い致します。

(意見・要望)

再任用職域は専門性が高いということで、今後も欠員が生じていくことが予想される中、是非とも、雇用形態の変更や民間技術の活用なども含めて、現行の業務に支障が生じないように対策を講じて頂くことを要望しておきます。

【経営環境と将来的な見通しについて】

(質問)

決算書には、水道事業、下水道事業共に、「給水収益(下水道使用料)の減収が見込まれる中、施設の改築更新事業や耐震化事業の財源を確保していかなければならないなど、水道事業(下水道事業)を取り巻く経営環境は厳しい状況にあります。」と記載がありますが、この経営環境は厳しい状況にあるとは具体的にどれくらい厳しいものなのか、教えて下さい。厳しい経営環境の中、今後の事業見通しや収支見通しでは、あとどれくらいは現状の水道料金、下水道使用料を維持できると考えておられるのか具体的にお答え下さい。

<答弁>

上下水道事業におきましては、今後、老朽化に伴う改築更新や耐震化などにより、投資財源の確保が課題となっております。また、水需要が減少する中、料金収入の減少により財政的に厳しい状況が続くと考えております。

今後の見通しについてですが、とよなか水未来構想・実行計画にお示しておりますように、今後3年間については、水道・下水道ともに料金改定の必要はないものと考えております。

(質問)

そもそも、水道料金や下水道料金の設定や変更は何年に一度検討されることになっているのでしょうか。それぞれ直近ではいつされたのか、またその検討結果についても教えて下さい。

<答弁>

上下水道料金の改定にあたっては、日本水道協会が発行する「水道料金算定要領」や、下水道協会が発行する「下水道使用料算定の基本的な考え方」を参考にしております。これらによりますと、料金の算定期間としては、3年から5年程度を基準にすることが適当とされております。

本市では、消費税法の改正に伴う料金改定を除き、水道事業・下水道事業ともに、直近では平成22年11月に料金改定を行いました。この際は、基本水量制の廃止のほか、水道事業におきましては、大阪広域水道企業団の受水単価の値下げ分の還元や、用途別料金体系から口径別料金体系への制度変更を目的に実施したことから、値下げ改定となっております。

【新電力の活用について】

(質問)

今年度からいくつかの市有施設で電力入札(見積合せ)が実施されていますが、上下水道局として、これまで新電力の活用について、何らかの検討はされてきたのでしょうか。

<答弁>

上下水道局では、庄内下水処理場や柴原浄水場など使用電力の大きい施設があることから、特定規模電気事業者いわゆる新電力業者からの電力調達による電気料金の削減について、早い段階から情報収集に努めてまいりました。

しかしながら、使用電力の大きい上下水道施設において供給能力を有する新電力業者の確保が困難であることや、これまで割安な夜間料金の時間帯に施設を稼働することにより電力料金の節減を図ってまいりましたが、新電力会社にはこのような料金メニューがないなど導入には至っておりません。

今後も電力自由化や近隣事業者の施設の動向も注視しながら、継続して検討を進め、局庁舎など新電力の導入メリットがある施設については、導入を図っていきたいと考えていますのでよろしくお願い致します。

(意見・要望)

今後も電力自由化や近隣事業者の施設の動向も注視しながら、継続して検討をすすめていかれるとのこと、さらに、局庁舎など新電力の導入メリットがある施設については、導入を図っていくとのことご答弁もありましたので、この件については了解しました。

(都市計画推進部)

【総合的な空き家対策の方針の策定について】

(質問)

豊中市総合的な空き家対策方針は、平成25年度実施された住宅ストック基礎調査の結果から豊中市の住宅、住環境に関する課題整理を踏まえ、これまで豊中市において培ってきた質の高い住宅都市としてのイメージの継承・発展をめざして空き家対策に関して策定されたと同っていますが、まず、あらためて、整理された現状の豊中市の住宅、住環境に関する課題とはどういったものか教えて下さい。

<答弁>

平成25年度に実施した「住宅ストック基礎調査」から、今日的な本市の住宅・住環境の現状を踏まえた課題として、5点を位置づけております。

1点目は、住宅ストックの適正な管理と有効活用、2点目は、良質な住宅ストックの形成に向けた既存住宅市場の環境整備、3点目は、高齢者・障害者等が安心して住み続けられる住まいとサービスの確保、4点目は、安全で安心な住宅・住環境の整備、5点目は、地域特性を踏まえた魅力ある住環境と良質なコミュニティの形成であり、主に、空き家対策など、住宅ストックの維持・管理や有効活用が求められる状況にあることが分かりました。

これらを踏まえ平成26年度に「豊中市総合的な空き家対策方針」を策定致しました。

(質問)

3月の代表質問では、「方針のめざす方向性については、地域の住環境に影響を与えているのは、管理が行き届いていない管理不全空き家であり、まず空き家の適切な管理に向けた指導や誘導が必要となる。」とのご答弁がありました。もう少し具体的に、適切な管理に向けた指導や誘導とはどういったものか、また、実効性のあるものになるにはどのような指導や誘導手法、手段を考えておられるのか、教えて下さい。

<答弁>

空き家の管理不全の状態によって、建築基準法、道路法など、様々な法令が関係致します。このため、関係する各課が連携した取り組みをすることが必要となることから、昨年5月より、「管理不全空き家対策連絡会議」を立ち上げ、横断的な体制のもと、適正な住宅の管理を行うよう、空き家所有者に対して、継続的な指導、啓発を行っているところでございます。

今後は、「豊中市総合的な空き家対策方針」に基づき、これらの取組みを継続するとともに、さらに実効性を高めていくため、昨年11月に公布された「空き家等対策の推進に関する特別措置法」に基づく指導等を行ってまいりたいと考えております。

(質問)

「適切に管理されていても、活用されないままの空き家が増加すると、まちとしての魅力が低下するおそれがあるため、管理不全空き家を増加させないために、中古住宅の流通を促進していく必要がある。」との答弁もありました。中古住宅の流通を

促進していくために、具体的に実効性のある手法としてどのようなことを考えておられるのか教えて下さい。

<答弁>

平成27年度から、「豊中市総合的な空き家対策方針」に基づき、住宅や不動産流通等に関する公益的な活動を行う団体と情報共有や意見交換を行う場を設置しております。

今後、本方針に基づく施策を実施するにあたって、住宅や不動産流通等に関わる各種団体のご意見や情報を参考にし、連携した取り組みを進めてまいりたいと考えております。

(質問)

空き家同様に、管理不全もしくは、活用されていない空き店舗や店舗付住宅についても適切な管理や流通の促進を図っていく必要があると思いますが、市の見解と何か具体的な検討をされているのであれば、教えて下さい。

<答弁>

店舗や店舗付き住宅についても、管理不全の状態にある建築物につきましては、住宅と同様、関係法令に基づく指導等を行ってまいります。

また、空き店舗などの業務を目的とする施設の利活用につきましては、課題とする要因や背景が異なりますので、関係部局と連携しながら対応してまいりたいと考えております。

(意見・要望)

空き家対策に関する市の考え方、方針をあらためて説明頂き、良く理解できました。空き家の適正管理はもちろんのこと、利活用についても、今後、より実効性のある取り組みが展開されることを期待しておきます。また、これは都市計画推進部だけでなく、都市活力部などとの連携が必要になってくるかと思いますが、空き家だけでなく、空き店舗の利活用についても、市として積極的な取り組みを要望しておきます。

【市営住宅について】

(質問)

昨年度末時点での市営住宅の管理物件数及び管理戸数について教えて下さい。

<答弁>

平成27年3月末時点における市営住宅の管理物件数は、43団地、83棟、管理戸数は、2637戸でございます。

(質問)

現状の管理戸数に対して、将来的な管理戸数の計画値があれば教えて下さい。また、管理し続けるために要する費用、建替え、維持補修、改修等の費用も含めてどれくらいと試算されているのか教えて下さい。

<答弁>

将来的な管理目標戸数につきましては、平成23年3月に策定しました「豊中市営住宅長寿命化計画」では、平成32年度末における目標管理戸数を2485戸程度としております。

建て替え費用を除く維持管理に係る経費につきましては、平成26年度決算において、指定管理委託費、施設借上げ料、修繕工事に係る設計委託料と工事請負料の合計額は、約7億5800万円となっております。

(意見・要望)

将来的な管理目標戸数は分かりましたが、目標戸数を維持するために建て替え費用等を含んだ費用については積算されていないようです。今後、そういった費用の試算も必要になってくるのではないかと思いますので、指摘しておきます。

【蛍池駅西自動車駐車場について】

(質問)

蛍池駅西自動車駐車場の昨年度の収支状況を教えてください。また開設から昨年度末までの赤字総額を教えてください。

<答弁>

蛍池駅西自動車駐車場の平成26年度の収支状況ですが、収入が2483万3350円、支出が3558万1470円で、差し引き1074万8120円の赤字でございます。

共用開始いたしました平成15年度から平成26年度までの収支の累計は3165万3103円の赤字となっております。

(質問)

赤字収支が続いていますが、収支改善についてどのような検討をされてきたのでしょうか。

<答弁>

収支改善については、蛍池駅西自動車駐車場が建物の地下にあり、かつ機械式駐車場であるために、機械設備の維持管理に費用がかかること、また利用者の安全確保のために、人員配置が必要なことから、支出の削減が難しいということがあります。利用状況を見ながら機械式駐車場の一部の稼働を中止することや機器の長寿命化を図ることで、経費削減に努めております。

次に、駐車場利用者の促進を図るため、本駐車場の特性をPRしたチラシを公共施設等に設置し、また市のホームページにも掲載しております。また、パークアンドライド駐車場のPRチラシも作成し、大阪モノレールに依頼して、モノレールの蛍池駅と大阪空港駅に設置しているところです。

今後におきましては、指定管理者制度による民間活力を導入するなど、経費削減に努めてまいりたいと考えていますので、よろしくお願い致します。

(質問)

来年度から指定管理者の導入を検討されているとのことですが、導入によって赤字収支は改善される見込みがあるのでしょうか。

<答弁>

蛍池駅西自動車駐車場への指定管理者導入につきましては、現在、選定委員会において、選定条件として、公募に応じた民間事業者の審査が行われておりますが、提案条件の中で収支改善の提案を求めていますのでよろしくお願い致します。

(質問)

これまで市が管理してきた自動車駐車場の多くは赤字収支を理由に閉鎖をしてきましたが、何故、蛍池西自動車駐車場は同様の理由で閉鎖を検討されないのでしょうか。

<答弁>

蛍池駅西自動車駐車場につきましては、周辺道路の迷惑駐車対策のほか、ルシオーレの商業施設や公民館、図書館等の市施設をはじめとした建物に付随した来街者用の駐車場としての役割を果たしており、平成26年度も年間延べ58044台、1日あたり159台の利用があったところです。

これに対し、蛍池駅周辺の民間駐車場の収容台数の合計は、およそ170台ですので、蛍池駅西自動車駐車場を閉鎖した場合は、地域の駐車場需要にこたえることが出来なくなり、迷惑駐車発生や地域の集客力の低下につながることから、駐車場を設けた当初目的を果たすことが出来なくなりますので、閉鎖は困難と考えています。

(意見・要望)

昨年度の赤字額は1000万円を超え、経営状況はかなり悪化していると言わざるを得ません。市として取り組んできた収支改善策もあまり効果が出なくなってきたことから、来年度、民間活力を導入し、何とか収支改善を図っていくようですので、様子を見たいと思っておりますが、しっかりと連携して収支改善に向けて尽力頂きたいと思っております。一方で、そもそも、地下の機械式駐車場ということで、かなり経営的には難しいと思っておりますし、民間活力の導入だけでなく、セールアンドリースバックなどの手法も今後の研究、検討材料にして頂ければと要望しておきます。

(資産活用部)

【固定資産台帳について】

(質問)

平成26年5月に統一的な基準による地方公会計の整備を進めるため、固定資産台帳の整備等を行うよう、国から地方公共団体に要請がありました。この要請を受けて、市としてこれまでどのような準備を進めてこられてきたのでしょうか。

<答弁>

平成26年6月より道路や公園など台帳を持つ関係課からなる庁内会議において検討をはじめ、平成27年度には公会計に関する委員会を設置し、その中に固定資産台帳の整備に係る事項の検討を行う作業部会を置き、全庁的に検討しています。

(質問)

固定資産台帳は市が保有する全ての資産を網羅することが前提になっていると伺っていますが、全てとはどの程度のものでしょうか。土地や建物は当然のこと、軽微な設置物や備品等も含めて、可能な限り全てのものという理解で良いのでしょうか。

<答弁>

固定資産台帳においては、今まで財産台帳で管理していた土地や建物だけでなく、工作物や物品も含めることとされています。

既に把握している資産に加え、今まで把握していなかった資産をどの程度追加していくか、必要な情報をどのように把握していくかといったことについて作業を進めています。

【市有施設の有効活用について】

(質問)

昨年度、市有施設有効活用委員会に諮問された「豊中市における市有施設の戦略的配置について」の内容とそれに対する答申内容について、それぞれの概要を教えてください。

<答弁>

市有施設有効活用委員会への昨年度の諮問につきましては、持続可能な行財政運営と市民サービスの向上の両立を可能とするための市有施設全体の配置戦略について、具体的事例も交え、その視点や方向性を示して頂くことを目的としたものでございます。

答申内容の概要と致しましては、まず、施設の戦略的配置を進めるにあたっては、持続可能性のある施設総量の設定が必要となることが述べられております。

目指すべき施設配置の姿としては、機能を集約し、地域の拠点となる施設を配置していくこと、施設単位でとられることなく、施設が有する機能や利用圏域に着目した施設再編が求められること等が述べられております。

また、そうした戦略的配置を達成するためには、老朽化による更新等の機会を生かして実施することや、一部の施設を廃止することとなった場合においても、その施設の機能は

他の施設で代替することや、その結果として生じる施設の複合化・多機能化による相乗効果を具体的に説明することで、市民の理解を得ることが重要であることが述べられております。

(質問)

昨年度、市有施設有効活用計画の見直しがなされたようですが、その内容について教えてください。

<答弁>

主な見直し内容と致しましては、市有施設の有効活用の進め方において、特定施設選定までの検討手順についての見直しや、市有施設の有効活用のための評価方法と、施設の劣化状況や維持管理コストと言った施設ごとのデータ項目を見直したものでございます。

(質問)

昨年度、市有施設46施設について施設カルテを作成されたそうですが、施設カルテとはどのようなものか、また、このカルテをどのように活用するおつもりなのか、教えてください。さらに、この46施設とはどういった施設なのでしょう。将来的には、全ての市有施設について施設カルテを公表される予定なのでしょう。

<答弁>

市では、平成24年度に、施設の評価データやデータ管理を一元的に行うためのツールとして、「市有施設有効活用システム」を導入いたしました。このシステムに入力された情報に基づき、各施設の基本的な情報や維持管理に係るコスト、利用状況等を掲載した全535施設分の「施設カルテ」を作成しております。策定した施設カルテは、施設の有効活用の検討や情報公開のための資料として活用してまいります。

昨年度カルテを公表した46施設は、使用料を徴収している施設でございます。今後は、順次公表対象施設を拡大していく予定でございます。

【公共施設等総合管理計画について】

(質問)

昨年度、総務省から公共施設等総合管理計画の策定を要請されましたが、公共施設等総合管理計画策定の目的と概要、策定までのスケジュールを教えてください。

<答弁>

「公共施設等総合管理計画」は、インフラを含む公共施設等の全体状況を把握し、中長期的な視点を持って、将来維持すべき公共施設等の総量(目標値)を設定し、さらに公共施設等の更新・統廃合・長寿命化の計画的実施・管理の方策と体制を示すことを目的とする計画でございます。

その概要と致しましては、人口推計や財政の推移、インフラも含めた公共施設等の現状と課題、また、現在の公共施設等を維持した場合に必要な更新費用の試算、公共施設等マネジメントの基本方針、施設総量の目標値の設定、計画の推進体制等についてまとめる

予定でございます。

策定スケジュールと致しましては、豊中市でも平成28年度中の計画策定を予定しております。今年度は、公共施設等の現状と課題を把握するための各所管課へのアンケート、ヒアリング等の実施や、施設の更新費用試算等に取り組み、平成28年度には、庁内の検討部会での議論や、市民への計画の周知、意見の聴取に努め、平成28年度中の計画策定を目指してまいります。

(質問)

今年度の委員会視察で伺った神奈川県秦野市では、人口減少と高齢化が進む中でも真に重要な公共施設の機能を維持していくため、2050年までに公共施設の床面積を31.3%削減する目標を立てておられました。豊中市でも人口減少や高齢化の進行は想定される中、教育施設、庁舎、公民館、図書館などのハコモノ系と道路や上下水道などのインフラ系資産の更新問題に対し、如何に向き合い対策していくのかは非常に重要な問題と考えます。そのため、まずは、各施設の老朽化の状況、更新時期、更新にかかる費用、更新した場合のその後の維持管理費、現在の活用状況、今後の人口推計、税収推計など様々なデータを収集し、優先順位付けをしっかりとしていかなければならないと思います。秦野市の算出手法では、豊中市の場合、人口規模や人口密度から判断するとかなりハコモノが多い状況にあるとの指摘を受けました。現在、豊中市としては、市有施設の更新に係る費用や更新した場合の維持管理費などの総額は示されていませんし、将来的に維持できる市有施設の規模についての数値も示されていません。こういったデータや数値が、平成28年度中に策定予定の公共施設等総合管理計画の中で明確にされると考えてよいのでしょうか。

<答弁>

「公共施設等総合管理計画」では、中長期的な視点を持って、将来維持すべき公共施設等の総量(目標値)を設定しますので、そのために、ご指摘頂いているデータ等についても、整理してまいりたいと考えておりますので、よろしく申し上げます。

(意見・要望)

これまで、将来推計として、維持したいと考えている数値については出てきても、維持するためにどれくらい費用が要するのかについて、明確なデータが示されてきませんでした。公共施設等総合管理計画の中で、そういった数値についても明らかにされる予定のようですので、どのような形で示されるのか、期待して待ちたいと思います。

【新電力の活用について】

(質問)

今年度からいくつかの市有施設で電力入札(見積合せ)が実施されていますが、昨年度、どのような検討がなされてきたのか。電力入札に踏み切った理由と、その中で入札をした施設の選定理由についても教えて下さい。

＜答弁＞

まず、平成26年度の検討状況と電力調達の実施理由でございますが、安定した電力供給や競争性の確保の観点から検討を行ってきました。

その結果、安定した電力供給については、万が一、新電力会社の電力供給が不足したとしても、これまでと同様に関西電力株式会社から電力供給がされ、電気が途絶えることが無いこと等が確認されました。

競争性の確保につきましても、豊中市に登録されている業者数も10社となっており、新電力会社からの調達を実施したとしても、競争性が働き、より有利な価格での落札も期待できることから、年々上昇傾向にある電気料金の削減に取り組むため実施したものでございます。

次に、電力調達を行った施設でございますが、新電力会社からの電力調達の実施の意向について、高圧500kW未満の契約で、電力の負荷率が35%未満の施設を対象とし、全庁紹介を昨年8月に行い、実施の意向を示した本庁舎をはじめ76施設を対象に実施したものでございます。

（意見・要望）

今年度から来年度末までの試行的実施と伺っていますので、電気代の推移などその効果について検証して頂ければと思いますし、今後、未実施の施設についても導入の可能性や、今以上に施設をまとめたの入札について、検討を続けて頂きたいと要望しておきます。さらに、来年度からは低圧施設についても電力の自由化が始まる予定と伺っていますので、低圧施設の入札についても情報収集や調査をして頂きたいと思います。一方で、高圧施設よりも更に以前から自由化が開始されている特別高圧施設についても、あらためて、入札の実施が出来ないものか、調査をして頂きたいと要望しておきます。