

## 視 察 報 告 概 要

### 【東京都八王子市】

1 視察日時 平成29年8月10日（木）  
午前10時30分～午後0時

### 2 視察先及び視察事項

・視 察 先 東京都八王子市

・視察事項 八王子市公共交通計画について

- ① 計画策定に至る経緯
- ② 計画の概要、予算措置など
- ③ 実績、効果、市民の反応
- ④ 現状の課題や問題点
- ⑤ 今後の展望

### 3 視察の目的

当市議会は、平成26年11月に市民環境常任委員会から「今後の地域公共交通の検討に関する提言」をしているが、当市は、公共交通に関しては、マスタープランの策定には至っていない状況である。このような中、平成29年3月に「八王子市公共交通計画」を策定した八王子市を視察し、今後の研究や審査等の参考とするものである。

### 4 視察の概要

八王子市役所において、八王子市議会副議長村松徹氏による挨拶、粕谷委員長の挨拶の後、都市計画部交通企画課長中邑仁志氏及び課長補佐染谷祐介氏から視察事項の説明が行われた。その後、質疑応答が行われ、最後に荻野副委員長のあいさつをもって終了となった。

### 【八王子市公共交通計画概要】

#### I 現状と課題

##### (1) 人口動向

八王子市の人口は56万人だが、既に人口減少が始まっており、さらに今後は高齢

化の進展が予測される。

## (2) 公共交通の現状

路線バスは市内全域に張り巡らされ、4事業者が運行している。路線バスでの運行が困難な地域においては、地域循環バスである「はちバス」の運行を3系統で実施している。

## (3) 交通動態

自動車分担率が高く、鉄道利用者は増加傾向、バス利用者は減少傾向にある。高齢者において、路線バス分担率は一定の割合を占めており、路線バスは重要な移動手段となっている。

## II 公共交通活性化に向けた3つの視点

### (1) 視点1 都市拠点間の移動の充実

八王子市は、中心拠点、地域拠点、生活拠点、産業拠点の「都市拠点」が設定されている。各拠点で特色を持った地域づくりを進め、多様な都市機能を集積し魅力ある都市環境の形成が図れるよう、公共交通などにより、都市拠点間の移動、都市拠点と市外との移動の充実を図る。

### (2) 視点2 都市拠点における交通結節機能の充実と、都市拠点へのアクセスの強化

鉄道駅の駅前広場や周辺街路において、都市拠点における交通結節機能を充実させるとともに、都市拠点へのアクセス性の強化を進める。

### (3) 視点3 地域特性に応じた生活交通の確保

交通空白地域や山間地域では、人口減少、高齢化が進行しており、公共交通が運行されていない地域や民間事業者による公共交通サービスが提供できない地域も見られる。このため、地域特性に応じた生活交通を確保する。

具体的には、日常生活に必要なサービスは自動車に依存することなく徒歩と公共交通のみで完結できるような生活圏の形成を目指すとともに、公共交通サービスを利用するだけで一定の都市機能の恩恵を享受できる公共交通体系を整備する。特に交通空白地域、山間地域では、地域特性を考慮した多様な交通手段の組合せによる利便性の向上に努める。

## III 施策体系

### (1) 基本目標1 わかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークの構築

中心拠点や地域、生活拠点の移動しやすい環境づくりを進める。

#### ①取扱い方針

- ・「公共交通軸」を設定し、路線を強化する。
- ・わかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。

## ②基本施策

- ・バスネットワークを再編する。
- ・拠点施設（鉄道駅等）における交通案内の充実を図る。
- ・バスマップを導入する。
- ・バスターミナル等の整備促進を図る。

(2) 基本目標2 路線バスのサービス強化による利便性の向上  
使いやすく便利な路線バスとすることで利用者の増加を図る。

### ①取扱い方針

- ・バス停やバスの利便性向上等利用しやすいバスへの取り組みを推進する。
- ・乗りやすさやPRによる、乗ってもらいやすい環境づくりを推進する。

## ②基本施策

- ・バス停機能の充実を図る。
- ・バスの利便性、快適性の向上を図る。
- ・バスの乗りやすさの向上を図る。
- ・バスの利用促進を図る。

(3) 基本目標3 多様な交通手段による移動の確保。  
さまざまな交通手段を組合せ、移動できる環境づくりを進める。

### ①取扱い方針

- ・交通空白地域や山間地域における地域交通事業の充実を図る。
- ・さまざまなサービスについて、タクシーの導入促進を図る。
- ・自転車交通との連携強化を推進する。

## ②基本施策

- ・はちバスの利便性向上に努める。
- ・地域の状況に応じた地域交通を導入する。
- ・福祉タクシー等の導入促進を図る。
- ・サイクル・アンド・バスライドの推進を図る。

(4) 基本目標4 移動困難な方の多様な交通環境の充実。  
高齢者などの多様な移動環境を整える。

### ①取扱い方針

- ・移動が困難な方の多様で高度なニーズに対応した移動サービスを提供する。

## ②基本施策

- ・福祉有償運送の登録等を支援する。
- ・高齢者等の生活を維持する交通環境づくりを推進する。
- ・福祉タクシー等の導入促進を図る。
- ・既存福祉交通サービスとの連携を図る。

#### IV 視察項目について

##### (1) 計画策定に至る経緯

八王子市の公共交通に関する計画については、平成14年度に「八王子市地域循環バス等調査」、平成20年度に「地域公共交通総合連携計画」を策定したが、これらの調査、計画から10年以上が経過し、現在の交通課題に対応した対策が必要となってきた。そのため、平成27年に「八王子市交通マスタープラン」を作成し、広域的な交通結節点としてのポテンシャルを活かすとともに、過度な自動車利用を抑制する一方で公共交通の持続的な確保を目指し、歩行者や自転車等が安全、安心に移動できる環境整備を進めるための都市交通の将来像を示した。

公共交通計画については、「八王子市交通マスタープラン」に位置付けられた公共交通の目指すべき姿を実現するため、公共交通施策を推進することを目的に策定しているものである。

##### (2) 計画の概要、予算措置など

概要については、これまでの説明のとおりである。予算については、調査委託料として、平成27年度に約780万円、平成28年度に約650万円、2カ年で約1,400万円の措置をした。

##### (3) 実績、効果、市民の反応

この計画自体が平成29年3月に策定されたばかりのものなので、目立った実績はない。計画に基づき、地域循環バスである「はちバス」のルートの見直し等を始めたところである。

八王子市はバスの民間事業者が4社入っており、それぞれ個別にマップを作成していたが、市民からは市内を運行するすべてのバスルートを網羅するマップが求められていたこともあり、平成29年4月に、これら4社及び地域循環バスの運行ルートをすべてまとめた「八王子市バスマップ」を作成した。このバスマップには、そのほかにバス事業者やタクシー事業者の連絡先、主な鉄道駅のバス乗り場の案内、バスの乗り方、八王子市の見どころなどを案内している。

このバスマップは、当初7,000部作成し、市本庁舎や地域の窓口に置いていたが、すぐになくなり、この6月に5,000部増刷したところである。

##### (4) 現状の課題や問題点

今後、人口減少や超高齢化社会にふさわしい公共交通のあり方を見直していくとともに、いかに市民の足を確保し健全に維持していくかが課題になっている。

高齢者や障害者の方の外出支援を図るために、地域循環バスである「はちバス」を

運行している。

市内には、公共交通機関へのアクセスが困難な山間地域や交通空白地域が存在しており、今後はこれらの地域において、地域と共同で交通事業を行いながら、交通手段を維持していく仕組みについても、地域と共同で考えていく必要がある。

#### (5) 今後の展望

より快適で利便性の高い公共交通を実現していくために、バス事業者やタクシー事業者と連携を図りながら、本計画に位置付けた施策を着実に進めていき、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図ってまいりたい。

#### ◎質疑応答

質疑 地域の状況に応じた地域交通導入ということでは、はちバスの増便も検討しているのか。福祉有償運送の登録等支援については、具体的にどのように充実していくのか。

応答 はちバスに関しては、交通空白地域をつなぐような形で、3系統で運行しています。現在、ルートの見直し等を行っておりますが、基本的に増便の考えはありません。そのほかの山間地域、交通空白地域に関しては、地域の方がたが運営委員会を作り、運営主体となってバス会社やタクシー会社と契約し、市が運営費用の半額を負担する等のサポートを行う地域交通事業という形で、乗合バス事業や貸し切りタクシーを利用する形態を、地域の方がたと話し合いながら進めていきたいと考えています。福祉有償運送に関しては、実際のところ、これまでなかなか福祉部門と連携が取れていなかったということがあり、今後は連携を深めていきたいと考えています。

質疑 地域交通事業における市の負担はいくらか。

応答 地域交通事業は2地区で行っています。28年度の実績になりますが、一つは小津地区で、運行費用は年間で575万円です。この中にはスクールバスのような機能の運行もあり、教育委員会からの補助もありますので、それを含めて市の補助は346万円です。もう一つの地区は降宿醍醐地区で、運行費用は60万円、市の補助は30万円です。

質疑 地域交通事業を立ち上げたきっかけは何か。

応答 そもそもきっかけは、路線バスがなくなったということです。それに代わるものとして何か考えなくてはならない時に、国の補助が出ることもあり、それを契機として、現在の小津地区の地域交通事業の形が生まれました。なお、最近では高齢化の進展により、昭和30年代から40年代に建てられた住宅団地等からも外出支援の要望を受けております。今後は、山間地域や交通空白地帯に限らず、市街地においても、地域交通事業を使って交通手段を確保するという

ことが必要になってくると考えています。

質疑 地域交通事業を行う地域は、地域のコミュニティがしっかりしているのか。

応答 コミュニティがしっかりしている地域でないと、なかなかまとまらないということがあります。本市だけの問題ではないと思いますが、町会の加入者が年々減っているということもあり、いかに地域がまとまって課題解決に向けて議論していただけるかということが、別の課題として挙がってきていると感じています。

質疑 はちバスはどのように運行しているのか。

応答 はちバスは、3系統で1日5便の運航をしています。これに関する市の負担は、年間で約5,000万円です。はちバスは、交通空白地域の外出支援及びある一定の採算性を目的に、コース、バス停を設定しました。交通空白地域はある程度網羅したこと、また、市の財政を考えると新たな路線の追加は考えていません。ただし、今の路線のあり方については、見直しが必要と考えています。なお、はちバスの利用者は減少傾向にあります。

質疑 地域の要望の取りまとめは、どのように行うのか。

応答 町会が主体となつてまず動き出し、その町会の属組織のような形で運営協議会を立ち上げていただくのが、いちばんスムーズに動くのではないかと考えています。ただし、先程も申し上げましたとおり、町会加入者が減ってきている状況の中、地域の意思決定をどうとらえるかということについては、慎重に取り扱わなくてはならないと考えています。

質疑 まちづくりと公共交通の関連について、どのように考えているのか。

応答 公共交通計画は、都市計画マスタープラン、交通計画マスタープランにぶら下がる形で策定されているものです。平成27年3月に都市計画マスタープランを定めておりますが、その中で拠点というものを考えました。八王子市は、いろいろな町、村が合併してできたという経緯もあり、地域ごとに文化が違ったり、いろいろな特性もあります。八王子市を考えた時に、八王子駅周辺を中心拠点と考え、各地域を北部、北西部、南部、南西部、東部とし全部で6地域に分けて考えました。それぞれの地域に、拠点とされるようなところを都市計画マスタープランの中で位置付け、そういった地域拠点にある一定の機能的なものを集約できるようなまちづくりを考えています。なおかつ、その拠点ごとのつながりを考えた時に、公共交通、バス路線というものが必要になってくると考えております。現在、中心拠点から地域拠点へ行くバス路線網というものはありますが、拠点ごとを結ぶバス路線網は少し貧弱ですので、今後、拠点間の移動の充実を図っていきたいと考えています。

質疑 交通計画マスタープランは、パブリックコメントを行っているのか。

応答 行っています。ただ、われわれのPR不足というのがあるのかと思いますが、件数はそれほどありませんでした。

質疑 町会に加入していない人がふえている中で、地域の意思決定のとらえ方について、どのように考えているのか。

応答 町会に加入しない人たちに、どのように考え方を伝えていくかというところまではいっていないのですが、アンケートについては地域の全世帯の人にお配りをしています。今後、地域の負担という話になってきた時には、町会費を充てるのか、それとも単純に利用料だけで賄っていくのかということについて、各地域の考え方が出てくると思います。

質疑 運営協議会の人たちの負担ということもあると思うのだが、その人たちはボランティアで行っているのか。

応答 今動いている2団体については、町会長が委員長になって、町会の活動の中でやっていただいているので、完全にボランティアになっています。2団体のうち1団体では、担い手不足がかなり問題になっており、手続き的なことなど市の方でもかなりお手伝いをしながら進めているというのが実情です。

質疑 路線バスは年に1回ほど時刻表の改正をしていて、その時に本数が減るということがあるが、貴市ではいかがか。

応答 路線自体は減少傾向にあります。八王子市は大学が多くあるのですが、大学が都心回帰によってなくなったりすると、そこへのバス路線が一気に減ったり、あるいは本当に採算が取れないようなところでは、大したアナウンスもなく、昼間の時間帯がごっそりなくなるというようなこともあります。ただ、八王子市は中央線が真ん中を走って北と南に分かれるような形になっており、北側を西東京バス、南側を京王バスが走っています。北側については、大学の路線がなくなったにもかかわらず、利用者はふえています。南側の京王バスの利用者は減っています。北と南に分けた分析もしていかななくてはいけないと思っております。

質疑 公共交通の所管について伺いたい。

応答 公共交通計画に関しては、大きなくくりで公共交通をどう考えるかということになり、都市計画部交通企画課が所管して策定しています。コミュニティバスの運営については、道路交通部交通事業課が所管しています。計画策定時には、交通事業課も共同所管という形で加わりますが、計画の大本は交通企画課、具体的な運営は交通事業課という組織立てになっています。ただし、地域交通事業については、交通企画課の所管になります。

質疑 バスと自転車の連携については、一体的に考えてやっていくということか。

応答 交通事業課で駐輪対策をやっていく中で、バスとの連携を考えていくということになります。今まで、バス停に付属した駐輪場については、あまり整備されてきませんでした。今後進めていくよう準備をしているところです。

質疑 バスロケーションシステムは現在どのぐらい導入されているのか。また、今後は、どの程度の割合で導入する予定なのか。

応答 バスロケーションシステムは、現在市内40カ所ほどで導入しています。バスロケーションシステムは、本来すべてのバス停につくべきものと考えていますが、なかなかそういうわけにもいかないと思いますので、割合ということでは示しておりませんが、主要幹線に関わるところについては積極的に導入を進めていただくように、事業者に働きかけをしているところです。こちらについては、市の補助金というものはありませんが、都の補助金は出ております。

質疑 サイクル・アンド・バスライドについて伺いたい。

応答 かつて、バス停から一定の距離のところ放置自転車が多く見受けられるということがありました。これは、見方を変えればそういった需要があるということであり、ターミナルバス停まで自転車であっていただき、そこから乗り換えていただくという需要が見込めると考え、3カ所整備をしました。現在、自転車が放置されている箇所が、まだ10カ所ほどありますが、今後、近隣に駐輪場を整備していくべきではないかと考えています。

質疑 福祉タクシーの導入促進とあるが、高齢者の外出支援との関連について伺いたい。

応答 福祉タクシーに関しては、ユニバーサルデザインタクシーが導入されていますので、高齢者や障害者に限らずどのような方でもタクシーに乗れるような仕組みを考えていきたいと思っています。高齢者の方がたの外出支援については、地域交通事業で賄っていきたいと考えています。

質疑 軌道系交通、鉄道との連携について伺いたい。

応答 軌道系の部分というのは、輸送力も強力ですので、その部分にどう人を運ぶかということを基本に考えています。路線バスについては、ターミナル駅は八王子駅、西八王子駅、高尾駅の3駅になりますが、以前はほとんどのバス路線が放射線状に八王子駅に終結するような形になっていました。その結果、放射道路は常に渋滞している状況で、笑い話のような本当の話ですが、ある道路については、バスの乗客はバスを降りて10分ほど前に歩くと何本か前のバスに乗れるというような状況で、昭和50年から60年にかけてはそういう状態でした。そのため、八王子駅だけでなく、西八王子駅、高尾駅に行くように路線を分散させました。その結果、道路が整備されたという関係もありますが、渋滞が緩和し、ある程度バスの定時性も確保されるようになりました。

質疑 コミュニティバスについて、他市と連携はあるのか。

応答 どこの自治体にあっても懸案の部分であると思いますが、事業の必要性等を考えると、なかなか他市にまたがってコミュニティバスを走らせることは難しいと感じています。ただし、路線バスについては、市を跨って走っているものもありますし、隣接市の方の意見を伺っている部分もあります。今後、具体的に再編というような話が出てきた場合は、当然に隣接市と共同で行っていかなくてはならないと思っています。

質疑 各事業者とのコミュニケーションはスムーズにできているのか。

応答 日頃から、バス事業者とは連絡を密にしています。この計画を立てるに当たって、法定協議会である地域交通活性化協議会の分科会として委員会的なものを立ち上げましたが、そちらにもバス事業者のかたにはメンバーとして入っていただいております。バス事業者のかたからは、厳しい批判をいただいたり、本音の部分を聞かせていただいたりなど、いろいろなご意見を伺って計画を立てております。日頃のコミュニケーションがある程度取れているので、具体的な路線の扱いについて比較的スムーズに要望を受けていただいているという面もあります。

質疑 市が考える全体的な計画の方向性などについても、話し合える雰囲気なのか。

応答 事業に直接関わる部分については、採算性ということもあり、そこが常にうまくいくかどうかということについては懸念するところもありますが、話し合いをするというスタンスについてはできていますので、現実化に向けてどうしていくかという議論を交わすことはできます。

質疑 そもそも、はちバスは直営なのか。

応答 西東京バスに委託しています。

質疑 はちバスの運行の全体像を把握する意味で、委託業者に、乗客がどこで乗車してどこで降りるといったデータはもらえているのか。

応答 そこまでのデータはいただいていませんが、大体がICカードであり、発注者はわれわれですので、情報開示はしていただけたと思います。

質疑 公共交通計画の策定に当たっては調査等も必要だと思うが、その辺はコンサルタントに委託したのか。

応答 先程、予算措置の説明の中で申し上げましたが、平成27年度と平成28年度に、日能研に調査を委託し、OD調査、PT調査を実施しました。なお、日能研の方には路線バスに乗ってもらい、ビンゴカードのようなアンケート用紙を用いて乗客にアンケートを実施していただきました。

## 5 所感

八王子市は人口56万人、面積186.38km<sup>2</sup>、その中には山間部を有するなど、当市とは規模、地形等違いはありますが、今後の人口減少、あるいは高齢化を見込み、交通空白地域においては、地域の方々が主体となり地域交通事業という形で交通手段を確保し、行政から1/2を補助しています。

また、地域交通活性化協議会においてバス事業者やタクシー事業者と緊密に連携をとり、普段からコミュニケーションがとれているなど、積極的に地域交通施策を進めている。

所沢市にとっても、他市と同様、これから予想されるであろう人口減少や高齢化に伴い家族構成が変わっていく中で、また、少しでも健康寿命を延ばしていくためにも、市民の足の確保は重要な課題であり、積極的に取り組んでいかななくてはならないと感じた。

## 【東京都多摩市】

1 視察日時 平成29年8月10日（木）  
午後1時30分～午後3時30分

## 2 視察先及び視察事項

・視察先 東京都多摩市

・視察事項 多摩市公共施設等総合管理計画について

- ① 計画策定に至る経緯
- ② 計画の概要、予算措置など
- ③ 実績、効果、市民の反応
- ④ 現状の課題や問題点
- ⑤ 今後の展望

## 3 視察の目的

当市は、平成28年3月に公共施設等総合管理計画を策定したところである。については、総合管理の手法や現状の課題や問題点、今後の展望等について、先進市である多摩市を視察し、今後の研究や審査等の参考とするものである。

## 4 視察の概要

多摩市議会事務局会議室において、多摩市議会議長岩永ひさか氏による挨拶、粕谷委員長の挨拶の後、企画政策部施設政策担当部長佐藤稔氏及び行政管理課資産活用担当課長松田隆行氏から視察事項の説明が行われた。その後、岩永議長を交えて質疑応答が行われ、最後に荻野副委員長のあいさつをもって終了となった。

## 【計画策定の背景と概要】

多摩市は、多摩ニュータウンの開発に伴い、短期間に学校などの公共施設を建設してきた。ピーク時で小中学生2万人、学校が37校あったが、現在は1万人、26校に減っている。11校の廃校施設のうち有効活用している事例もあるが、今後の活用について検討しているものもある。こうした状況は、ニュータウン開発で一度に開発を進めてきたことによるものであり、30年、40年後の更新も一度に迎えることが明白で重要な行政課題になることが予測されていることから、他団体に比べ、施設白書やマネジメントに対する取り組みが早かったと言える。

取り組みにあたっては、小中学校を除く公共施設を対象に行った。公共施設の面積や

個々の施設に伴う環境だけで考えず、更新経費、ランニングコストも落とすことを考慮し市内の公共施設を一斉に見直すこととし、今後10年の見通しを示した。公共施設の老朽化に対応することについては市民の同意は得られたが、施設の存廃に関しては、さまざまな意見や要望、要請、陳情が今もなお上がっている状況である。平成25年11月に策定して以来、行政計画として位置づけているが、突き進むわけではなく、よりよい案があればそれにシフトしていく。

また、この問題を市民と共有することが重要であることから、定期的に政策情報誌を作成、全戸配布し、進捗状況など市民に周知している。

## 5 視察項目について

### (1) 計画策定に至る経緯

「公共施設等総合管理計画」は平成27年11月に策定しているが、以前から、公共施設の更新という喫緊の課題に対応するため、「多摩市公共施設の見直し方針と行動プログラム」を策定し、これに沿って事業を進めていた。国から要請のあった「公共施設等総合管理計画」の策定に当たっては、これまで時間をかけて進めてきた取り組みを廃止にするのではなく、独自で取り組んできたものをベースとして総合的、計画的に実施するものである。策定に関する主だった経緯は次のとおりである。

- ①平成15年7月、「多摩市行財政診断白書」を策定し、公共施設のあり方、施設の削減、有効利用、維持管理の財源確保などの方向性を示した。
- ②平成16年2月、「多摩市行財政再構築プラン」を策定し、公共施設の建設や運営手法の見直し、配置のあり方の検討とストックマネジメントを打ち出した。
- ③平成19年12月、「多摩市ストックマネジメント計画」を策定した。「公共施設の配置のあり方に関する基本的な考え方」として、公共施設に対する市としての総論的考え方を示し、公共建築物の長寿命化、延命化、ライフサイクルコストの削減、縮減を目指した基本方針とその実現に向けた行動計画を策定した。
- ④平成20年、こうした取り組みを進める中で「多摩市施設白書（全編・資料編）」を策定した。資料編において、学校を除く全公共施設にかかる経費や利用状況、ライフサイクルコストに至るまで、一つ一つ職員の手で調査、把握し、これら基礎資料を市民に公開し情報を共有している。

平成25年11月、これらの基礎資料を基に「多摩市公共施設の見直し方針と行動プログラム」を策定に至った。総論では、今後公共施設をどうしていくのか、施設配置の考え方、機能の再建の考え方、集約化の考え方、手法について民間活用を利用していくなどの、方向性を打ち出した。各論では、施設白書に基づいたライフサイクルコストや維持管理、これらの費用をもとに施設の方向性や今後の具体的な取り組みを、平成26年～35年までの10カ年計画とし、市民と共有している状況である。これらを含め、施設白書、行動プログラムについては毎年、年次更新をしながら取り組んでいる。

公共施設やそれに関連してくるインフラ（都市基盤）等については、個別計画を掲載するのではなく、基本的な方針を示している。

## (2) 計画の概要、予算措置

予算については、主に政策を市民に周知する政策情報誌にかかるもので、予算ベースで、年間約310万円、個別配布費用98万円、計約400万円を計上している。年2回、発行部数については、約7万世帯あるので7万部発行し配布している。

## (3) 実績、効果、市民の反応

取り組みに対する市民の反応として、平成25年11月に行動プログラムを策定し市民に公表した。今後の人口減少の中で、施設全体を維持することが難しいということを示したわけだが、やはり、身近な施設が統廃合等により廃止になることに対する反応が大きなところであった。個別施設の廃案撤回や、複合施設存続に対する陳情が多数出されている。

こうした反応があった取り組みについては、昨年、プログラムを大幅に更新している。その中には、市民と対話をしながら考えていくようプログラムを変更した施設もある。

## (4) 現状の課題や問題点

市民との情報共有と対話が一番重要であると捉え、政策情報紙を広報紙と同じ新聞折込みでなく、より多くの世帯に届くよう全戸配布により周知している。問題点としては、第1号の発行では、「公共施設の見直し方針と行動プログラム」を掲載し、取り組みの背景や課題、財源の確保、再編案など、市の取り組みを示したが市民にうまく伝わらなかった。第2号では、見直し方針の3つの目的、「安全に使い続ける」「施設全体のダイエット」「時代のニーズに合わせた施設への機能転換」をもとに、必要な事業であることを示してきた。

## (5) 今後の展望

こういった取り組みを、市民と丁寧に対応しながら進めていくことが非常に重要であると認識している。

## ◎質疑応答

質疑 3点伺いたい。1点目は、公共施設は地域コミュニティの核であるので、住民の合意を得るための努力や課題について伺いたい。2点目は、人口減少の中、労働力確保の視点から、保育園や介護施設の増設についてどのように考えているのか。3点目として、小中学校を対象外にして白書等を策定しているが、小中学校の施設管理についてどのように考えているのか。

応答 1点目については、地域のコミュニティについては、コミュニティセンターと小中学校に、それぞれ役割を持たせながら、その醸成に努めてきたところです。施策では、コミュニティセンターを、高齢者や障害者、子どもを含めた多摩市版の包括支援をコミュニティセンターとして存続する考えですが、住民合意に

については、現在準備を進めているところです。2点目について、市の直営ではありませんが、市の保有地を民間保育所に貸出しをしています。また、最近、ニーズが高まっていることから、毎年、小学校施設内に学童クラブを設置しています。3点目については、小中学校の統廃合は一旦終わっており、現状の人口規模と児童数の推移では、当面これから減ることはない想定しています。今後、さらなる人口減少が起きた場合は、再度考えなくてはなりません、その時は、単順な統廃合だけでなく、小中学校にさまざまな機能を持たせることも検討する必要があると考えています。

質疑 廃校の学校はどのように利用しているのか。

応答 学校跡地については、10校ほど跡地が出た時点で、「学校跡地活用方針」を定めました。学校跡地の利用例としては、東京ヴェルディに、芝刈りなどの施設整備や維持管理を行うこと、一定の料金を市へ納めることを条件に、低廉な価格で貸出しをしています。この地域は小学校と中学校がたて続けに廃校となり避難所指定の学校がなく、災害時に避難する場所がない状態で、地域の方にとって不安な状態でした。このため、東京ヴェルディとは、避難所機能を有すること、また、グラウンドの市民開放枠を設置することの協定を取り交わしています。そのほかに、現在、東京都が都営住宅の建替えを進めていますが、市と東京都との間で協定を取交し、学校跡地を建替え用地として提供し、都営住宅建替えの効率化、それに合わせた周辺の環境整備により、まちの活性化につなげていきます。そのほかに、小学校跡地を隣接した大学が買い取り、付属の小学校となったものもあります。そのほかに、公募で教育委施設を誘致したところ、医療系の大学が新設されたケースもあります。医療系という事もあり、地域活動として例えば高齢者向けの予防教室などの実施をしていただく中で、そこで働いていた方々が地域の医療機関に就職するような連携もあろうかと思えます。

質疑 陳情などが多く出ているというが、利用者の方の声は、組織力の大きさなどによっても変わってくると思う。必要だという声が少なくても必要な施設はあるわけだが、市民意見の反映の仕方はどのようにしているのか。また、公共施設自体を現状に合わせるというより、未来を提示するものでもあるとも思うが、どのように考えているのか。

応答 策定にあたっては、流入人口の増加に繋がる施設に持たせる機能が重要であると考えています。見た目が綺麗で派手であるよりも、そこで行われている機能が重要ではないかと考えています。その部分について市民と対話し議論する方法もありましたが、時間を要したり結果が出ないことも考えられたため、結果としてお叱りを受けましたが、市としての大きな方向性を示させていただいた形になりました。

議会と行政が、どのように話し合っていくかという関係もあると思います。行政は、正しいデータを示して市民に説明しています。それをどのように合意

形成していくかということは、議会と市長の話し合いが十分に行わなければ無理だと思います。多摩市の場合は、議会との足並みが不十分であったことがあげられ、今の段階では硬直化してさえいる状態です。「見直し方針と行動プログラム」の総論も、当初の頃から大幅に立ち止まっている状況になっており、先に進むためには議会と市長との間で政治的な話し合いを含めて行っていないといけないというのが議会サイドとして実感しています。

質疑 議会と執行部、市長との間で激論があったと思うが主なものをお聞かせ願いたい。またこの計画に対し、議会はどのように関与してきたのか。

応答 激論というものはありません。多摩市は、市長選の翌年に市議選があるため、市長選の前の1年間とその翌年の1年間は、市議選の前なので執行部はやはりその年は慎重にならざるを得ないようです。行政としては実質2年間のうちに計画を進めていかなくてはならないので、なかなか厳しいと思います。公共施設の問題については、議会に丁寧に示してくれますが、議会にもいろいろな声があり、議会として結論を一本化することは難しいです。そうすると、市長が取捨選択していかなくてはならないのですが、現在の市長の立場からですと、リーダーシップを発揮するのなかなか難しいようです。

質疑 このような計画を、各セクションで個々にやらず、一元的にやることのメリットについて聞かせてほしい。

応答 各所管で、このような施策を積極的に進めることは難しいと思います。各所管で問題が発生すると、何らかの形でわれわれのセクションが関与している状況です。一元的な窓口がなければ進まなかったと感じています。複合施設の統廃合の問題は、施設の中の機能の見直しが先行しないと難しいものですが、中身の機能の見直しは現場がやることです。現在は、現場との足並みがずれている状況です。

質疑 コンパクトシティではないのだが、各行政区の関係の中で機能集中という考え方はあるのか。

応答 コンパクトシティの話がでてくると、何でも駅前に寄せてしまうような話が出てきますが、小さい市なので、駅前にしか残さないような考えはないです。とはいえ、費用対効果を考慮しながら行わなければならないのも事実です。

多摩市の場合、複合化された施設ばかりであり、分散していたものを一カ所にまとめる他市の状況とは異なります。複合施設の各担当が担っている機能をどうしていくか考えていくしかない、難しい状況です。

質疑 貴市の場合は、具体的に大きな課題が目の前にあって、具体的に進めていく中でこのような計画ができたものと把握している。所沢市の場合は、大きな方向性として、人口減少の中箱物をどうするかということを考えていかなくてはならないという観点から、いわゆる企画の方で計画を策定し、計画の実行部隊と

しての各所管ということになっているが、各所管は、完全な抵抗勢力となっている。具体的に進めていく中で計画を策定された貴市から、アドバイスやアイデア、ヒントなどについて伺いたい。

応答 庁内に庁議があると思いますが、どこまで市としての考え方が整理できるのかということに尽きると思います。平成14年度や15年度に、かねてからの課題として行財政診断を一所懸命作った、その時係長や課長としてきた人たちが、各セクションの部長になっていると、何をしなくてはならないかということにはわかっているわけで、そういったことは大きかったと思います。実感として、時間をかけるしかなかったと思います。また、ごね得、逃げ得は許さない。聖域、例外は設けないという庁内的なルールがありました。それと市長が、この計画について、自らの言葉で市民に伝えたいという思いがあり、先頭に立って市民説明会等に出てくれました。選挙前でもそのような行動をとっていただいたので、担当職員として心強く感じました。

質疑 人口の動きについては、市域全体的に減っているのか、エリアによって違うのか。

応答 全体的には、ほぼ横ばいです。エリアごとの人口見通しを背景に、各施設を統廃合するというような、計画と具体的にリンクしているものではありませんが、エリアによってふえている、減っているということはあります。

質疑 パルテノン多摩の改修について、情報誌に記載があるが、具体的なことについて教えていただきたい。

応答 年間50万人以上が訪れる施設で、多摩ニュータウンの顔として存続するという考えのもと、現在、大規模改修の方向で動いています。しかし、約80億円の費用がかかることもあり、そんなお金がどこにあるのだ、そもそもお金がないから公共施設を再編するのではないのか、大規模改修をしたからといって、地域の活性化にどれだけ資するのだという声もいただいております。パルテノン多摩のすぐそばには、中学校校舎を改修して暫定的に利用している図書館本館があり、これも改修の時期なのですが、こちらについては複合化をしないのか、縦割りの弊害なのではないかという声もいただいております。今後どうしていくかということについて、議会とともに動いている状況です。議会には、昨年12月に特別委員会を設置していただき、改修問題について協議をしていただいているので、その方向性を見守っている状態です。

公共施設の見直し方針と行動プログラムが策定された平成25年の段階では、財源の目途が立っていなかったため、本改修はPFIで検討する予定でした。しかしその後、都市計画税の運用指針が改定され、本改修に都市計画税を充てることができるようになり、PFIから直接工事に流れが急に変わり、十分な議論がされないまま現在に至っており、執行部としては止まっている、議会としては鋭意動いているという状態です。パルテノン多摩の改修費用は約80億円ですが、他の施設は、20ほどの施設の改修費用が約80億円です。この辺

りの財源的な問題は、丁寧に説明していかないと、市民の理解を得るのは難しいです。

質疑 多摩市の経常収支比率はについて伺いたい。

応答 決算ベースで約90%です。地方交付税は不交付です。

## 5 所感

多摩市でもそうであるように、当市のこれからの考えるに、人口減少、高齢社会に移行する中で、財源問題も大きな課題である。

公共施設の在り方を考えることは、待ったなしの状況であると思われる。

多摩市においては、早くからこの問題に着手し、公共施設に関する政策情報誌を定期的に全戸配布し、学校も37校から26校に統廃合しているなど、具体的に進めている状況である。

また、企画政策部に施設政策担当部長を置き、積極的に進めている。職員の話では、市民と丁寧に對話、そして情報共有しながら進めているとのことであり、当市としても、仮に施設の統廃合を進めるのであれば、時間がかかることであり、早急に取り掛かる必要があると思った。