

令和5年11月6日

芦屋市議会議長 帰山 和也 様

建設公営企業常任委員長 川島 あゆみ

建設公営企業常任委員会 行政視察報告書

本委員会は、下記のとおり行政視察を実施しましたので、報告します。

記

- 1 日 程 令和5年10月24日（火）～10月25日（水）
- 2 視察先及び
視察項目 公共交通ネットワークについて（香川県高松市）
インフラメンテナンスについて（愛媛県西条市）
- 3 参加者 委員長 川島 あゆみ
副委員長 中島 健一（欠席）
委員 長谷 基弘、川上 あさえ、福井 美奈子、
橋本 隆、帰山 和也
随 行 市議会事務局 本宮 健男、平井 和樹
- 4 視察報告書 別紙のとおり

以 上

令和5年度 建設公営企業常任委員会 行政視察報告書

| | |
|----------------------|---|
| 視 察 日 時 | 令和5年10月24日（火）13時30分 ～ 15時00分 |
| 視 察 先 | 香川県高松市議会 |
| 視 察 内 容 | 公共交通ネットワークについて |
| 視 察 目 的 (視察先選定理由) | <p>芦屋市では鉄道、バスといった民間事業者の交通ネットワークが充実しているものの、高齢者のバス運賃半額助成のパスが使いにくい一部のエリア（三条、打出など）では交通網及び助成制度について不満の声がある他、コミュニティバスの運行を望む声もある。</p> <p>外出者数がコロナ前に戻りつつある中で、高松市がデマンド型交通である「バタクス」の試験的導入をした経緯や、課題などをいち早く視察することで、芦屋市の交通課題の解決に役立つのではないかと考えたため。</p> |
| 調 査 概 要 | <p>【高松市の概要】 面積 375.41 km²、人口 411,288 人 香川県の県庁所在地であり中核市。四国の玄関口であり、JR、私鉄、バス網などが充実している。なお、神戸市とは高速バスやフェリーなどの航路でもつながっている。</p> <p>【公共交通ネットワークについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ パーソントリップ調査（H24）によれば、高松市民の代表的な交通手段は小中学生等（14歳以下の世代）を除いてどの年代でも自動車が6～7割を占めており、次いで二輪車の利用が多い。鉄道やバスといった公共交通を利用するのは、どの年代でも1割にも満たない。 ◆ 市内のバス路線については、平成4年～28年にかけて4路線28系統を廃止しているが、民間事業者の自主運行から補助金充当路線やコミュニティバスなどに置き換わっただけであり、近年のバス運転士不足の中でどう主要路線を維持していくのかが喫緊の課題であった。 ◆ 平成25年に公共交通利用促進条例を制定（同年9月施行）し、市が公共交通の維持・改善及び利用促進に係る施策を実施する他、市民に対しても過度の自家用車利用を控え、公共交通を積極的に利用することを求めるなど、市、市民、（民間）事業者、公共交通事業者の「協働」の方向性を打ち出した。 ◆ 現在の高松市内の公共交通の課題として下記の2点が挙げられる。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 多くのバス系統が、郊外から中心部までの長い路線を運行している。 →利用者が少ない郊外から便数減などのサービス低下、廃線につながる。 ・ 鉄道とバスが平行して運行している。 →人口減少社会においては、将来的に両方の利用者減につながる。 <p>そこで、ネットワークの再構築として、鉄道とバスが並走する部分のバス路線を見直し、鉄道路線に「伏石駅」などの新駅を2駅整備し、電車・バスの交通結節点として機能させ、バスの運行は郊外に振り分ける方式をとっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 民間事業者である高松琴平電気鉄道（ことでんグループ）と市がICカードを活用した「電車・バス乗継割引」「バス・バス乗継割引」など、利用促進のためのサービス |

| | |
|-------------------------------|---|
| | <p>の拡充に力を入れている。70歳以上の高齢者に対する公共交通利用支援として、「ゴールドI r u C a」によって鉄道、路線バス、コミュニティバスの運賃半額助成（※1）を行っている。カードの保有率は全高齢者の約3割で、月の利用者数は1万人前後、補助金はコロナ禍を除き年間約1億円前後である。</p> <p>※1 交渉する相手方が「ことでんグループ」という地元企業1社だけであることが、協力しやすい要因の一つとなっている。</p> <p>◆「バスとタクシーの間のような乗り物」として、デマンド型交通の「バタクス」の運行が現在、実証実験中である。時間帯によって①定期運行、②区域運行の2パターンで運行方法をとっているのが特徴（※2）</p> <p>①定期運行 ルート、停留所、ダイヤは固定されている。7～8時及び17～19時の通勤時間、9～11時の午前中に計6便（往復3便）運行。200円の定額運賃でタクシー車両に乗り合わせる（4名まで）。前日までに市に電話予約が必要</p> <p>②区域運行 指定エリアの中であれば、どこでも配車可能。タクシー事業者にとって利用客の少ない12～17時に利用可能。600円の定額運賃。乗り合わせも可能。受付業務は既存のコールセンター（配車センター）に委託（※3）</p> <p>※2 既に走行しているタクシー車両（セダン型）を利用するため、車両費等の初期コストが不要となる。</p> <p>※3 オンライン予約システム（アプリ）については、システム構築の費用が100万円以上かかるため、費用対効果が合わないと考え、現在検討はしていない。</p> |
| <p>所 感 （意見・感想・今後の課題等）</p> | <p>芦屋市内にもバス路線のない地域にコミュニティバス等の新たな交通ネットワークが必要ではないかと感じていたが、コミュニティバスの導入にも将来的には利用者減によるサービス低下などの課題はあり、高松市の先を行く施策は、非常に参考になった。デマンド型交通を運行させるとしても、阪神間の民間事業者とどれだけ協働できるかが鍵となってくると思われる。</p> <p>長い路線のバスを郊外から中心部にかけて走らせるのは非効率であるため、細かく区切って無駄を発生させないという取組は、大変合理的であり、そのための新駅設置も非常に思い切った施策だと感じた。一方で、今までは不要であった乗り継ぎが新たに発生するケースもあるため、身体に障がいを抱えた方や高齢者にとっては、この手法がベストであるかは判断が分かれるのではないかと思う。</p> <p>高松市は自家用車の利用が圧倒的に多く、公共交通の利用者が少ないため、交通ネットワークの再編は、あくまでも「路線の維持」をしていくためであり、利用者である市民の足を自家用車から公共交通に転換させるための施策ではないと言い切られていたのが印象に残った。一方で、阪神間では高齢者の免許返納に向けた取組の他、そもそも自家用車を持たない選択をされている世帯もあることから、公共交通への転換が多少は見込めるのではないか。</p> <p>最後に、根本的な課題であるバスの運転士不足については、阪神間でこそ広域で取り組むべき課題であるとも感じた。公共交通ネットワークの再構築と合わせて、今後は運転士の賃金や労働環境の改善にも目を向けていきたい。</p> |

令和5年度 建設公営企業常任委員会 行政視察報告書

| | |
|----------------------|---|
| 視 察 日 時 | 令和5年10月25日（水） 9時45分 ～ 11時15分 |
| 視 察 先 | 愛媛県西条市議会 |
| 視 察 内 容 | インフラメンテナンスについて |
| 視 察 目 的 (視察先選定理由) | <p>芦屋市では道路・公園・街路樹及び公共施設の包括管理業務委託を行っている。いわゆる「公務の外注化」の流れは全国的に加速していくものと思われる。一方で、現場の仕事を民間企業に任せてしまうことで、市の技術系職員の技術力の向上及び継承が課題である。市内の橋梁の約7割を市の技術系職員が自ら点検を行っている取組などが、国土交通省の「インフラメンテナンス グッド・プラクティス」として紹介されている西条市から学びたいと考えたため。</p> |
| 調 査 概 要 | <p>【西条市の概要】 面積 510.04 km²、人口 104,695 人 市内随所で湧き出す「うちぬき」が名水百選に選ばれるなど、水都として知られている。市域の約7割を山地が占め、市内には西日本最高峰の石鎚山がある。市役所の内装など、公共建築物への木材利用を促進している。</p> <p>【インフラメンテナンスについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆西条市が管理する市道橋梁は894橋。平成19年に国による「長寿命化修繕計画策定事業費補助制度」が新たに創設された事を受けて、平成21年より橋梁点検（遠望目視による点検）を開始した。翌年には「西条市修繕計画」を策定した。令和5年現在、4巡目の橋梁点検（近接目視）を実施している。また、今のところ除却予定の橋梁はないとのこと。 ◆橋梁維持係に配属になった（後述の）ME取得者が年間で約100橋を点検している。5年間で市職員が点検を担当する橋梁を1巡する。メリットは委託のための予算がかからないこと。デメリットは市域が広いため、遠方の橋梁もあり現地まで時間がかかり、通常業務に支障が出る場合があること。 ◆橋梁長寿命化に取り組める人材の育成として、積極的に職員を外部研修や現地研修に参加させている。平成28年には高知県の町と県境を越えた技術交流を実施している。また、社会基盤メンテナンスエキスパート（ME）（※1）養成講座に職員を派遣し、各自取得を目指している。西条市では、現在7名がME取得者である。 ※1 愛媛大学が養成講座を主催。講義、演習、実習等からなる全81コマ（121.5時間）の短期集中講座を受講し、筆記試験と面接試験の受験が必要。行政以外の分野からも受講されている。 ◆初級（高校卒業）土木技術職員を積極的に採用している。大学進学のために四国を出た若者が地元に戻らず他県で就職してしまうなど、上級（大学卒業）職員の採用が難しいという課題があるため、地元県立高校2校の土木系の高校生に対し、橋梁修繕研修会の実施やインターンシップの受入れなどのリクルート活動を行っている。 ◆歴史的価値（昭和2年完成）と、デザイン性に優れた土木学会選奨遺産（※2）である大宮橋修繕の取組（※3）が土木学会の「インフラメンテナンスチャレンジ賞」を |

| | |
|------------------------------------|--|
| | <p>受賞するなど評価されている。</p> <p>※2 近代土木遺産の中から最も優れたAランク（国指定重要文化財に相当するもの）の内、毎年全国で20件程度が「選奨土木遺産」として認定されている。現在まで496件が認定を受け、四国には25件が存在する。</p> <p>※3 IPH工法（内圧充填接合補強工法）によって、形状やデザイン性を損なうことなく修繕を行った。</p> |
| <p>所 感 （意見・感想・ 今後の課題等）</p> | <p>芦屋市でも阪神大震災の影響により、震災前後の職員採用にばらつきがあり、震災当時を知るベテラン職員の退職や、職員の新規採用については近隣市との取り合いになるなど、抱えている課題には共通点が見られた。その中で、若手技術職員の技術力向上・継承のために積極的に研修や資格取得を促す取組は貴重であり、トップをはじめとする上層部の考え方も大切なのではないかと感じた。</p> <p>また、西条市では資格は個々人に帰属するものであるため、取得率の目標などは特段掲げていなかったが、各自の技術職員としての自信にもつながり、数字では表せないメリットが生まれているのではないかと思う。</p> <p>芦屋市が管理する橋梁の数は西条市の約10分の1であるものの、開森橋や業平橋など、意匠性に優れた橋梁があるため、長く維持・管理が続けられるように、今後も優れた土木事例の研究が必要となってくると思われる。今後、市の技術職員がリードし、コンサルや施工者とチームとなって改修を進めていくためにも、日頃から技術力をつけておく必要性を強く感じた。</p> |

視察の様子（令和5年度 建設公営企業常任委員会）

視 察 先 ①

10月24日
香川県高松市



高松市役所を訪問しました。



高松市交通政策課の職員の方にご説明いただきました。

視 察 先 ②

10月25日
愛媛県西条市



西条市役所を訪問しました。



西条市建設道路課の職員の方にご説明いただきました。

※この「視察の様子」のページは市議会事務局職員が作成しています。