

平成28年7月29日

小野市議会議長
岡嶋正昭様

総務文教常任委員会
前田光教 ㊟

行政視察報告書

先般、実施しました総務文教常任委員会行政視察の結果について、
下記のとおり報告いたします。

記

1 視察実施日

平成28年7月13日（水）～平成28年7月15日（金）

2 視察メンバー（総務文教常任委員会）

前田光教（委員長） 久後淳司（副委員長） 平田真実 椎屋邦隆 河島三奈
岡嶋正昭 竹内修 加島淳 上月美保（議会事務局）



3 視察先及び調査内容

- (1) 長野県飯田市 「広域行政（ゴミ処理施設整備）について」
- (2) 岐阜県岐阜市 「新バス交通システム（岐阜市型BRT）推進事業について」
- (3) 三重県四日市市 「あすなろう鉄道の上下分離方式について」

4 調査結果

[第1日 長野県飯田市]

人口 103,679人 39,791世帯（平成28年6月30日現在）
面積 658.66km² 人口密度 約157.4人/km²

●飯田市の概要

飯田市は信州で最も南にある市で、南信州広域連合を形成する最大の自治体である。長野県内に5都市存在する人口10万人超の市のひとつで、南信州では最大の人口を擁する。県内では長野市、松本市、上田市に次ぐ4番目の人口である。

江戸時代には飯田藩の城下町として栄え、現在はりんご並木、人形劇の街として発展している。城下町の面影を残す町並、今も残る伝統芸能の多さから、南信州の小京都となっている。また「環境文化都市」として太陽光発電などにも力を入れている。

《視察項目》 広域行政（ゴミ処理施設整備）について

●説明者

- 南信州広域連合飯田環境センター 事務長「田見進」氏
- 南信州広域連合飯田環境センター 事務長補佐 兼庶務係長主事
兼新焼却施設整備担当専門主査 主事「北原達矢」氏
- 荏原環境プラント株式会社 プラント建設事業本部 プロジェクト建設統括部
プロジェクト室 南信州PJグループ長「秋葉直人」氏 他1名

●南信州広域連合（平成11年4月1日設立）

- ・1市3町10村（飯田市・松川町・高森町・阿南町・阿智村・平谷村・根羽村・下條村・売木村・天龍村・泰阜村・喬木村・豊丘村・大鹿村）
- ・面積 1,929.19km²
- ・人口 161,661人（59,328世帯・平成28年4月1日）

《視察内容》

●視察のポイント・要旨・要点

長野県飯田市を中心とする南信州広域連合において、平成29年12月1日竣工を予定している広域ゴミ処理施設の視察を行った。単にゴミ処理施設としてではなく、環境公園として位置づけ、災害時の避難場所・発電・コミュニティーの場として地域活性化にも寄与する計画である。広域連合1市3町10村による効率的且つ経済的な処理施設、そして安全安心を確保する施設として各地域より誘致希望を募り、4地域の立候補の中から飯田市下久堅稲葉に決定した。また、設置地域との協定書の取り交わしにより、地域の活性化が図られようとしている。

- 1市3町10村の取組（ごみ処理施設・消防・介護を広域連合で取組む）
- 毎月各首長が揃い調整会議（定例化）

- ゴミ処理広域連合議会は33議員
- 施設用地は候補地の情報提供（立候補・招致制度・4地区から検討）
- 施設設置地域との協定書（基本的事項・環境保全・地域振興）

1. 稼働開始予定 平成29年12月1日（再終処分場別途）
2. 建設地 飯田市下久堅稲葉1526番1
3. 用地概要 8.5ha（施設用地7.14ha・搬入道路用地1.36ha）
4. 施設概要
 - 1) 焼却処理量 24,994t（年間）
 - 2) 施設規模 93t（日）災害時対応余力4t（日）
 - 3) 処理方式 ストーカ式焼却炉
 - 4) 炉数 2炉構成
 - 5) 炉形式 全善連続運転（24時間稼働）
 - 6) 余熱利用 発電（蒸気タービン発電）最大出力1,280kw
発電量700万kw（年間）
5. 処理対象物 可燃ゴミ（紙類・繊維類・草木類等）・災害ゴミ・生ゴミ・
プラスチック類・廃プラ（硬質プラ・埋立プラ処理対象）（容器包装
プラ除く）・脱水汚泥（緊急時に対応加納とする）
6. 公害防止基準 桐林クリーンセンター（現ゴミ処理施設）の協定と同基準で地元地
区・隣接地区と協定を締結
7. 配水処理 クローズドシステム（雨排水・生活排水）
8. 受注業者 荏原環境プラント株式会社（公募型プロポーザル方式）
9. 事業費

| | |
|-----------|-------------|
| 建設費 | 63億1,500万円 |
| 運営費（20年間） | 43億7,500万円 |
| 機器更新等工事費 | 13億 |
| 合計 | 119億9,000万円 |

《所感》

南信州広域連合を訪問させて頂くにあたり、最初に考えさせられたのが、移動手段（交通）でありました。通常視察時は公共交通として鉄路を中心として予定をしていますが、長野県（信州方面）は山間部であり、直線距離では移動可能な距離でも、鉄軌道はその数倍もの路線距離となり、移動する所用時間も当然長くなるものでした。



しかし、それらをカバーするのが高速（有料）道路であり、渋滞も予測されていないことから、参加者9名、ジャンボタクシーでの移動となりました。

小野市においても、鉄軌道に充分満足している訳ではありませんが、信州方面については大変な移動となる状況も体感する事となり、改めて交通網の必要性を再認識する機会となりました。

さて、本題の飯田市を中心とする、南信州広域連合のゴミ処理施設の視察を行い、現在の技術等における環境基準、広域で取り組むメリットを確認させて頂きました。

現在、小野市においても広域的（小野市・加東市・加西市）でのゴミ処理が行われていますが、いずれ老朽化等による新設が予測できます。その際に適切妥当なる方向性が見出され、市民の皆様方にとって有益な施設として存在することを念頭に、今回の視察を糧として考えて参りたいと感じました。

[第2日 岐阜県岐阜市]

人口 412,589人 175,371世帯（平成28年4月1日現在）

面積 203.60km² 人口密度 2,026.4人/km²

●岐阜市の概要

岐阜市は、岐阜県の中南部に位置する中核市で、同県の県庁所在地である。旧稲葉郡・山県郡・本巢郡・羽島郡で構成している。

戦国時代には、金華山の麓の旧岐阜町が斎藤道三や織田信長の城下町として栄え、江戸時代には幕府の直轄地、後に尾張藩領となり岐阜奉行所が置かれ、岐阜四十四町からなる商工業の中心地として栄え、南部の旧加納町が中山道加納宿の宿場町、加納藩の城下町として栄えた。

市町村合併に伴い人口は増えているが人口減少傾向にあり、アジア諸国や南米を中心とする、外国人移民で増減を繰り返す傾向がある。

規模の大きな繊維問屋街が街を支えて来たが、近年は安い輸入品や、名古屋や東京への流通の集中などで衰退し、再開発に迫られてきている。また、中心市街地の空洞化が激しく、近鉄百貨店や新岐阜百貨店、岐阜パルコ等、中心市街地の大型商業施設が次々と閉店し、大規模な駐車場を備えた郊外の乱立する大型商業施設に商業の中心が移っている。2006年（平成18年）には10年で中心市街地の人口が2割減少し、休日に柳ヶ瀬を訪れる人は6割減少したと報告されている。また、岐阜・名古屋間のアクセス時間の短縮（JRで最速20分・朝ラッシュ時25分）で、高級品などを名古屋で購入する傾向も生まれ始めた。中心商店街の柳ヶ瀬も、経営者の高齢化を迎えている。岐阜駅前に、岐阜シティ・タワー43が建設されるなど、駅前立地での復活も始まっている。

《視察項目》 新バス交通システム（岐阜市型BRT）推進事業について

●説明者

○岐阜市企画部 交通総合政策審議監 兼交通総合政策課長「青木保親」氏

《視察内容》

●視察のポイント・要旨・要点

BRTとは、バス・ラピッド・トランジット（Bus rapid transit）を由来とし、連節バス等を基盤として、カラー舗装等された専用レーンを走行し、大量輸送するシステム

である。このBRTに岐阜市は取り組み、路面電車が廃止された後の公共交通を確保し、だれもが自由に移動できる交通環境社会の実現に取り組んでいる。また、市民協働の手づくりコミュニティバスを市内19地区で実践している。この手づくりバスは、路線、料金、バス停等を市民自らが企画し、高齢者密度による補助金と乗車料金で運営されている。より身近な交通機関を地域住民自らが知恵と工夫を凝らして枝路線を確保し、BRTとの連結で公共交通を支えている。

○バスを活かしたまちづくりを進めるために「岐阜市型BRT」の導入



高齢者が益々増え続ける中で、公共交通の果たす役割は今後更に重要と考え、また、市民の皆さんが元気に暮らすために、車に頼りすぎず、できる限り徒歩や自転車で移動する、自転車でも行けない所はバスなど公共交通を使うといった取り組みを進めていく考えである。

そこで岐阜市では、バスを活かした「人も元気、まちも元気」なまちづくりの実現を目指し、その実現に向け、バスをより便利にしていくため、幹線・支線・コミュニティバスが連携したバスネットワークの構築を目指している。特に、幹線バス路線を強化し、利便性の高いものにしていくため「岐阜市型BRT」の導入を進めている。

○岐阜市型BRT導入の考え方

1. 幹線バス路線のBRT化によりバス路線の再編を推進
2. 路線沿線における公共交通の需要や道路整備の状況にあわせた柔軟なルート選定
3. バスレーンの導入・バス停・乗り継ぎ拠点の整備・連節バスの導入などを段階的に進めることが可能なBRTの特徴を最大限に活かした整備

○岐阜市型BRTの導入方針

1. JR岐阜駅を核とした放射状の幹線バス路線への導入
2. 中心市街地の活性化や観光振興に寄与するループ状の路線への導入

○連節バス「清流ライナー」

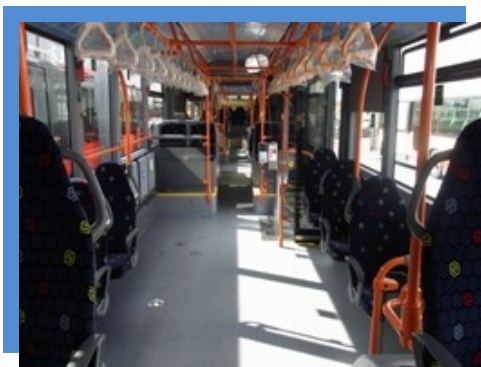
平成23年3月27日（日）より2両導入、平成26年3月28日（金）よりさらに2両導入し、合計4台運行している。

○定員 130人（1・2号車） 118人（3・5号車） 全長18m



従来のバス車両に比べて、より多くの方が乗車でき、高齢者や車いすの人に優しい乗

車口が2か所、降車口が1か所あり、扉が大きく、高齢者や車いすの方でも、容易に乗り降りが可能である。



1・2号車の車両の天井には、清流・長良川で鮭（あゆ）が優雅に泳ぐ姿が描かれている。

《所感》

超高齢化の時代においては、騎馬戦型から肩車型への社会構造を認識して、守るだけのキーワードだけでなく、自己責任における自覚も必要であり、御高齢の方々が安心して暮らせるシステムを岐阜市は模索している。



公的福祉事業は経済的限界があるものの、市民自らが行動して提供できる気持ちの優しさや、市民が市民に安堵感を与えることは無限に可能であるとの考えの基、交通政策に取り組んでおられると感じました。

今回の視察では、人口規模、人口密度が異なる自治体ではあるものの、上段に記すとおり、地域、市民自らが交通政策に取り組み、一定の補助のもとで自立した取り組みがなされていました。

兵庫県における、北播磨における交通政策が存在するなかで、これからの小野市をどのように考え、どのように実行していくか……。

●お世話頂いた議会・議会事務局の方々



- 岐阜市議会事務局 議会調査課 主幹
議事調査・政務係長「久富諭実彦」氏
- 岐阜市議会事務局 議会調査課
議事調査・政務係 主任「村瀬祐介」氏

BRTと地域を繋ぐコミュニティーバス

[第3日 三重県四日市市]

人口 312,115人 133,906世帯（平成28年4月1日現在）

面積 206.44km² 人口密度 1,511.8人/km²

●四日市市の概要

四日市市は、三重県北部に位置する県北部の中心都市で、国から特例市と保健所政令市の指定を受けている。三重県の県庁所在地津市を上回る、三重県下最大の人口を擁し、都市雇用圏は東海地方で名古屋市・浜松市・静岡市・岐阜市に次ぐ規模を有している。四日市市は、中京工業地帯の代表的な工業都市であり、近鉄名古屋線などが通ることから名古屋市への通勤・通学者がおり、日系ブラジル人が多く居住をする笹川団地（四郷地区）は市内南部にあり、名古屋のベッドタウン化している郊外の団地は昭和の大合併で編入された地域で、三重団地（三重地区）、桜台（桜地区）、三滝台（川島地区）、あかつき台（八郷地区）など、市内西部に位置する地域が多い。

一方、三重県北勢地域の中心都市である為三重郡の各町、桑名市、鈴鹿市、亀山市など近隣市町から当市へ通勤・通学する者も多く、昼夜間人口比率は100%を超えている。2005年（平成17年）2月7日に隣接する三重郡楠町を平成の大合併による市町村合併で編入したことで、人口が30万人を超えたため中核市移行を目指しているが、大矢知地区の産業廃棄物問題が解決しないため、移行の目途が立っていない。中核市移行の準備段階として、2008年（平成20年）4月1日に保健所政令市に指定された。古くは、東海道の宿駅（四日市宿）で、伊勢神宮への分岐点が日永地区に追分という地名として残っている。市名は四のつく日に市があったことに由来しており、現在も各地で市が開かれている。

1960年代から1970年代にかけて、工場の排煙による大気汚染により四日市ぜんそくの発生地として悪名を轟かせていたが、現在は法整備や汚染防止技術向上などの対策が格段に進み、工業地帯周辺の大気状態も良好になっている。

郊外には田園や茶畑が広がる豊かな自然が望め、江戸時代から蜃気楼が見られたことでも知られている。

四日市市の総人口に占める外国人の割合は、鈴鹿市に次いで多く四日市市民の2.85%の8,939人が外国人である。主な構成は日系ブラジル人・在日中国人・在日韓国人であり、合計54カ国の外国人が居住する。

繊維産業が盛んだった昭和20年代までは若い女性人口が多かった。戦後は四日市ぜんそくの発生などの四日市公害の影響で昭和40年代には全国平均より平均寿命が短く、乳児死亡率も全国平均が1,000人に対して18.1人であるのに対し、四日市市全体で25.6人、塩浜地区は36.1人と高く、また、自殺率が高かった。その後環境改善がなされ、昭和51年度には大気汚染物質である二酸化硫黄の濃度が市内全域で環境基準を達成し、現在は良好な状況で継続している。

《視察項目》 あすなろう鉄道 上下分離方式について

●説明者

- 四日市市 都市整備部 理事「稲垣圭二」氏
- 四日市市 都市整備部 都市計画課 公共交通推進室 室長「大原喜美」氏
- 四日市市 都市整備部 都市計画課長「川尻祐司」氏
- 四日市市 都市整備部 都市計画課 公共交通推進室「中田美月」氏

《視察内容》

●視察のポイント・要旨・要点

内部線と八王子線（車幅762ミリ）は5つの学校で点在する路線で、近畿日本鉄道が年間360万人の輸送を行っていた。しかし、通学定期の割引率が高く（80.7%割引）、年間3億円の赤字路線であり、加えて特殊な車両（狭線）であるため車両の更新等が困難となり、存続の危機に至った。市民からは19万人に及ぶ存続の署名が近鉄に提出されたが、近鉄の考えはBRTを推奨、四日市市は鉄軌道の存続となり、協議の結果「鉄道は必要不可欠である」と判断し公有民営方式による定期公共鉄道、四日市あすなろう鉄道株式会社が誕生した。市が近鉄より車両・鉄道路線の無償譲渡を受け、運営面を近鉄に任せ、駅舎の清掃等は市民が主体的に行い、市民自らの交通手段を確保した。存続の危機に至る公共交通は、市民・行政・事業者が三位一体となり地域公共交通を支える強い信念が必要である。

あすなろう鉄道（明日に向かって+ナローゲージ・線路幅762ミリ）



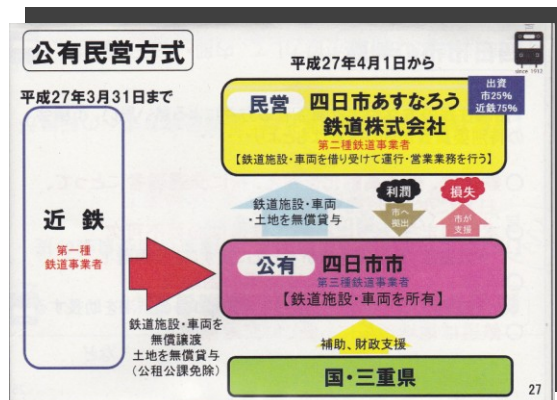
未来へはばだけ！あすなろう鉄道

～市民・行政・事業者 三位一体で地域公共交通を支える～

●概要

近畿日本鉄道（近鉄）が運営していた内部線・八王子線は、2012年（平成24年）8月21日に鉄道を廃止した上で、三重交通によるバス路線に転換するバス高速輸送システム（BRT）する方針が近鉄から提案された。

しかし、これに対して四日市市側が鉄道での存続を要望したことから、2013年（平成2



鉄道事業再構築実施計画による負担

平成27年度から平成36年度までの10年間

- ◆四日市市 **約20億円**
鉄道施設・車両の更新保守費等
- ◆国・三重県 **約10億円**
設備投資等に対する補助金
- ◆近鉄 **約17億円**
一次負担金・資産無償譲渡等
- ◆利用者 **運賃値上げによる負担増**

三位一体で支え合う鉄道へ

四日市あすなろう鉄道が第2種鉄道事業者とする公有民営方式で、2015年(平成27年)4月1日から運営を開始した。

《所感》

四日市市は、平成23年にも議会運営委員会で「通年議会について」視察研修で訪問させて頂きお世話になりました。

今回の視察テーマは「あす

なろう鉄道について」であり、公共交通の鉄軌道を存続させている取り組みを実際の乗車も試み、体感させて頂きました。市民自らが鉄軌道の必要性を熟知し、行動を起こした結果の取り組みとして感じられました。

2013年9月、四日市市が施設・車両を保有し、同市と近鉄が出資する新会社が運行する「公有民営方式」で存続させることで合意した。

2014年(平成26年)3月27日、新会社として「四日市あすなろう鉄道」を設立し、四日市市を第3種鉄道事業者とし、

上下分離方式における課題

(平成12年3月1日付鉄業第11号)

中小民鉄事業者の収入原価算定要領

本要領は、鉄道及び軌道の旅客鉄道運賃の算定に適用する。

1. 適用範囲
本要領は、中小民鉄事業者(鉄道事業者及び軌道事業者からJR旅客会社、大手民鉄及び地下鉄事業者の収入原価算定要領を適用する鉄道事業者及び軌道事業者を除いたものをいふ。)に適用する。ただし、鋼索鉄道については、適用しないものとする。

2. 収入・原価算定の方法と手順
原価計算期間の鉄軌道事業部門の収入及び原価については、次の方法と手順により算定のうえ、所要運賃増収額を計算し、これを基礎として運賃を決定する。

(1) 原価計算期間
原価計算期間(平年度)は、3年間とする。

(2) 一般原則
① 経常的性情を担保するため、固定資産売却損益等の特別損益は、これを除外する。
② 鉄軌道事業部門を他の事業部門と区分して収支を算定する。なお、鋼索鉄道は、これを鉄軌道事業部門と区分するものとする。
イ 明らかに鉄軌道事業部門に帰属する収入及び原価は、これを鉄軌道事業部門に帰属させる。
ロ 他部門と関連する収入及び原価は、一定の配賦基準で按分した鉄軌道事業分組分を鉄軌道事業部門に帰属させる。

③ 投融資については、これを独立の事業部門として処理することとする

3) 原価の算定
① 人件費
実績及び事業計画を考慮して適正に算定する。
② 修繕費
実績を基礎として物価上昇等を考慮して算定する。
③ 経費
実績を基礎として物価上昇等を考慮して算定する。
イ 動力費
車両走行キロ当りの実績を基礎として、動力供給規定等を勘案して算定する。
ロ その他の経費実績を基礎として物価上昇等を考慮して算定する。

④ 諸税
実績及び工事計画等を基礎として算定する。
⑤ 減価償却費
実績年度末における鉄軌道資産及び工事計画等を基礎とし、税法に定める限度額によって算定する。
⑥ 営業外費用
イ 支払利息
原価計算期間中の平均借入額に平均借入率を乗じて算定する。
ロ その他
実績を基礎として算定する。
⑦ 配当所要額(適正利潤)
払込資本金に対し10%配当に必要な額の鉄軌道事業分組分とする。

(4) 収入の算定
① 旅客運輸収入
過去の輸送実績に基づき、過去及び将来の特殊事情を考慮して旅客輸送数量を推計し、実績年度におけるキロ別輸送数量及びキロ別運賃を基礎として算定する。
② 貨物運輸収入
旅客運輸収入の算定方式に準ずる。
③ 運輸雑収
実績を基礎とし、増収努力を見込んで算定する。
④ 営業外収益
運輸雑収の算定方式に準ずる。

附則
適用期日
本要領は平成12年3月1日以降の申請から適用する。



●お世話頂いた議会・議会事務局の方々

○四日市市議会事務局「加藤」氏

《今回視察での総合的所感》

視察研修で各自治体を訪問させて頂き、毎回感じるのは其々の自治体が、行政規模等々の異なり、立地する環境が異なるなかで、創意工夫を凝らし市民福祉の向上に向けて取り組まれているということです。

また、各地には特色があり、それらを資源としてのまちづくり、ひとづくりに取り組まれており、今更ながら地方を創造するとき、類似するものはあったとしても、オンリーワン思考の必要性を再認識するところです。

《井戸端雑談》 「鵜匠は国家公務員」

岐阜県の長良川の鵜匠は、宮内庁式部職鵜匠というのが正式名称で、伝統を保護するという観点から、御料鵜飼として、国家公務員として働き、数少ない自立した鵜飼となっています。世襲制で、女性はなれない決まりがあり、1300年の歴史があります。武家や武将たちなどの、接待としてよく催され、職業として保護される代わりに、鮎や高級魚を納入する役割があったそうです。特に鮎は、将軍家や公家への献上品として扱われ、それが今に残る原点となっているようです。

戦国のロマンを今も感じさせる金華山と山頂にそびえる岐阜城を背景に、名水100選に選定されている清流長良川で岐阜長良川鵜飼は行われています。

漆黒の闇の中、赤々と燃える篝火を川面に映し、鵜匠と鵜が一体となって繰り広げる古典漁法「鵜飼」は、現在を忘れ千古の昔にタイムスリップしたような幽玄の世界へと誘います。鵜飼は鵜匠が鵜をあやつり、魚を捕える漁法で、時の権力者たちに保護されてきました。織田信長は「鵜匠」という地位を与え鵜飼を保護したと言われており、徳川家康は度々岐阜を訪れ、鵜飼を見物・保護し、岐阜でつくらせた鮎鮓を江戸まで運ばせました。

また、鵜飼は多くの文化人にも愛され、松尾芭蕉は岐阜を訪れた際、鵜飼を見物し

「おもうしろうて やがてかなしき 鵜舟かな」



という句を残したほか、名優チャールズ・チャップリンは2度鵜飼見物に訪れ、素晴らしいと絶賛したと言われています。

長良川の鵜匠は6人で、正式な職名は「宮内庁式部職鵜匠」といい、代々世襲で親から子へとその技が受け継がれています。

長良川の鵜飼用具一式122点は国の重要有形民俗文化財に、長良川の鵜飼漁の技術が、国の重要無形民俗文化財に指定されています。鵜匠が鵜をはげます「ハウハウ」という掛け声や舟ペリをたたく音が「日本の音風景百選」に選ばれています。毎年5月11日～10月15日までの期間中、中秋の名月と増水時を除いて毎夜行われています。

平成28年7月25日

小野市議会議長 岡嶋 正昭 様

総務文教常任委員会

久後 淳司

⑩

行政視察報告書

先般、実施しました 総務文教常任委員会 行政視察の結果について、下記のとおり報告いたします。

記

1 視察実施日 平成28年7月13日（水）～28年7月15日（金）

2 視察メンバー

前田 光教（委員長）・平田 真実・椎屋 邦隆・河島 三奈
・岡嶋 正昭・竹内 修・加島 淳・久後 淳司（副委員長）

3 視察先及び調査内容

(1) 長野県飯田市（人口：約10万4千人、面積：658.66Km²）

広域行政（ごみ処理施設整備）について

(2) 岐阜県岐阜市（人口：約41万4千人、面積：203.60Km²）

新バス交通システム（岐阜市型BRT）推進事業について

(3) 三重県四日市市（人口：約31万2千人、面積：206.44Km²）

あすなろう鉄道の上り分離方式について

4 調査結果

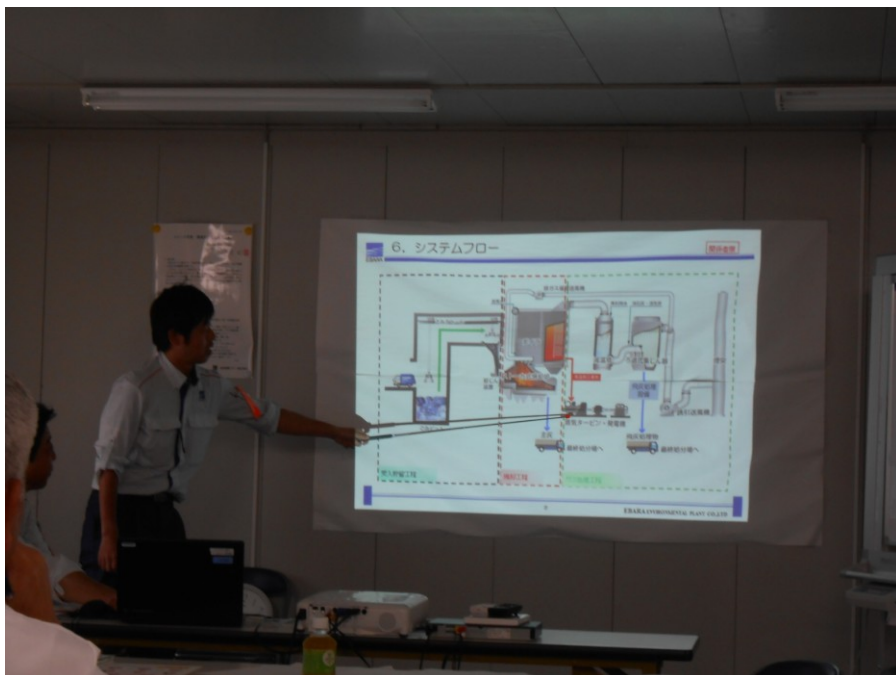
【第1日】

長野県飯田市

人口：約10万4千人、面積：658.66Km²

《視察項目》

広域行政（ごみ処理施設整備）について



《視察内容》

＜テーマ＞

稲葉クリーンセンター（一般廃棄物処理施設）にて広域ごみ処理について学ぶ

＜経緯＞

- ・現在稼働中の桐林クリーンセンターは、平成29年を期限として移転するという事が地区との協定書で定められている。
- ・桐林クリーンセンターの焼却炉の耐用年数は、建設当時の技術、国の基準により、15年で設計されているため、継続して使用する場合は多額の改修費が必要。
- ・コスト面を考えると、最新技術の新しいごみ処理施設を建設した方が、建設費と維持費用を低く抑える事が出来る。

＜取組＞

- ・南信州広域連合のうち根羽村を除く13市町村でごみの広域処理を実施。
- ・毎月、施策および方向性について全構成市町村の首長が集まる広域連合会議を開催。
- ・民間有識者も加入し、ごみ処理建設検討委員会を設置。
- ・平成24年度に次期ごみ処理施設整備構想を作成し、地元地区へ整備用地受入の申し入れ。
- ・平成25年度地元地区から整備用地受入内諾あり、次期ごみ処理施設基本設計。
- ・平成26年度公募型プロポーザルに基づき業者を決定し、「建設運営事業者との契約・事業用地の財産取得」の議決。

- ・平成27年度より着工し平成29年度1月に稼働予定。

<施設概要>

- ・焼却処理量：24,994 t／年
- ・施設規模：93 t／日（災害時対応余力分4 t／日）
- ・処理方式：ストーカ式焼却炉（全国8割を占める方式）
- ・炉数：2炉構成（全連続運転＝24時間稼働）
- ・余熱利用：発電（蒸気タービン発電）、最大1,280 kw発電量、700万kw／年

<効果>

- ・20年間の運営費で見ると、43億7,500万円となり、現在の運営費の半分に抑制出来る。
- ・発電する事で、300万kwは施設に利用し、残りの400万kwは公共施設へ民間企業よりも安く売電し収益を得る事が出来る。
- ・総事業費の内3分の1は国から補助を受ける事が出来る。
- ・費用負担割合は各市町村の人口割り90%と10%の均等割りで負担。
- ・最新の焼却システムにより、燃やす空気量も減らすことで発熱効果も高まり、施設そのものがコンパクトになる。

《所 感》

平成29年12月稼働予定の稲葉クリーンセンターは、13市町村による広域連携のもと事業計画がなされ、8年を経て完成されるようです。地域振興協定を結んで取組むなど、単に広域連携のゴミ処理施設として終わらせるのではなく、広く住民の方々に理解を得、またマレットゴルフ場や子供の遊び場など公園としての公共性も維持されており、非常に工夫されていると感じました。さらに蒸気タービンを利用して年間700万kwを発電し、300万kwは施設にリサイクル利用し、残りの400万kwは公共施設へ売電する計画もされており、効率的な運営を計画されていると思います。小野市も広域連携をしており、情勢は刻々と変化しており一概に当てはめる事は出来ませんが、今後、何十年というスパンで見ていく上においては、参考になる点が多々あったと感じ非常に勉強になりました。

【第2日】

岐阜県岐阜市

人口：約41万4千人、面積：203.60Km²

《視察項目》

新バス交通システム（岐阜市型BRT）推進事業について

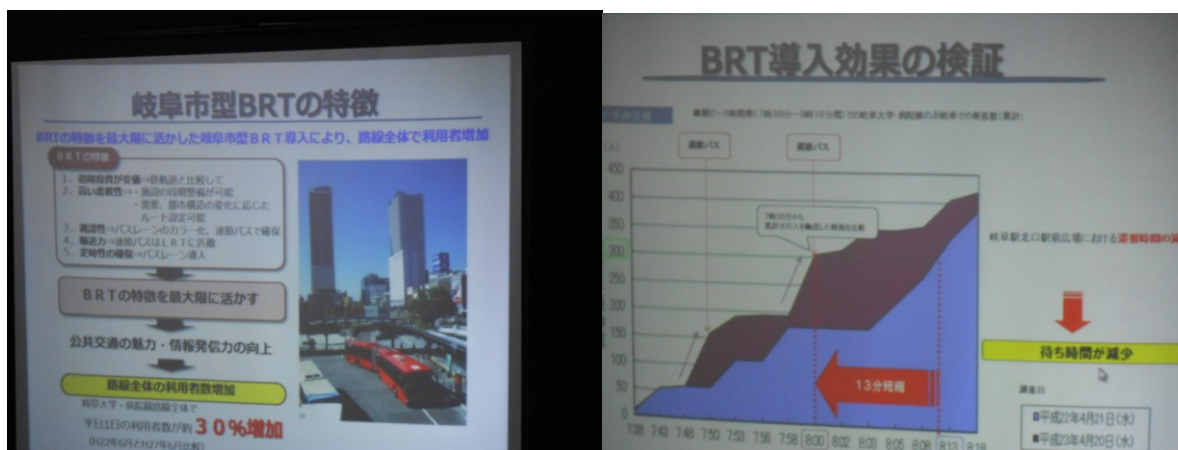
《視察内容》

＜テーマ＞

岐阜市型BRTの公共交通システムについて学ぶ

＜経緯＞

- ・平成14～16年市営バス（年間5億円の赤字）の民間譲渡（民間に積極的に任せる）
- ・平成17年路面電車（年間最大約20億円の赤字）の廃止（モータリゼーションの進展、環境整備が困難）
- ・人口減少・少子高齢化の傾向がさらに進む（生産年齢人口が現在の28万人から14万人の半分になると予測）
- ・郊外部での著しい高齢化の進行（自動車を運転出来なくなる高齢者の日常生活における移動手段の確保が必要）
- ・低密度な市街地の外延化（低密度な市街地が拡大している）



＜取組＞

- ・JR岐阜駅を中心とした幹線バス路線の再編により定時性向上、需要に合った運行
- ・幹線の運行の平準化。
- ・走行環境の向上により、定時性、速達性を確保。
- ・都市内の基幹公共交通としてBRTの導入と連節バスの導入により大量輸送を実現。
- ・幹線バス・鉄道と、支線バス・コミュニティバス間のスムーズな乗り継ぎを実現する結節機能の充実。
- ・地域に合った支線バスへの再編。
- ・再編を推進する行政支援。
- ・市民が経営感覚を持ち協働により運行するコミュニティバスの維持拡充。
- ・目的地の選択の自由度を向上させる拠点の整備。
- ・ネットワークの利便性を高める路線計画と運行ダイヤシステムの構築。
- ・モビリティ・マネジメント活動の実施。
- ・地域公共交通政策基本条例を制定し、公共交通に関わる市民を含めた関係者の役割を明示。

<岐阜市型BRT (BusRapidTransit) の特徴>

- ・バス優先レーンの導入。
- ・カラー舗装化の推進。
- ・PTPS (公共交通優先信号システム) の導入。
- ・ハイグレードバス停の整備 (バス運行情報システムを活用し待ち時間環境の改善)
- ・トランジットセンターの整備によるネットワークの構築。
- ・大量輸送が可能な連節バスで、シンボル性や快適性が高い。
- ・コミュニティバスとの連携により、暮らしを支える地域の移動手段を確保。
- ・ICカード・バスロケーションシステムデータによる利用者数 (需要) と運行サービス (供給) の分析。

<効果>

- ・大量輸送により待ち時間が13分短縮出来た。
- ・岐阜大学病院線路線全体の日利用者数が全日で25%、平日だけで35%増加し、公共交通への転換がされている。
- ・一方で岐阜大学病院線路線全体の運行本数は平日12%減らしており、運行の効率化も図ることが出来ている。
- ・新たなバス利用者の創出として観光振興戦略「連節バスでぎふを周遊」運行スタート
- ・連節バス効果で観光利用者が増え参加者からは好印象。
- ・観光アンケート結果で連節バスは岐阜市のシンボルのひとつとなるという意見が54%の方から聞かれた。
- ・今後の連節バス利用に対しても66%の人が利用したいと答えた。
- ・BRT化により路線バスの収支は黒字化に成功した。
- ・市民協働型のコミュニティバスとの連携により、地域住民が主役となるまちづくりにもつながっている。

《所 感》

BRT導入を岐阜市の公共交通網で一番印象的だったことは、将来の人口減少を見越した上で戦略として平成20年より「段階的に整備」していき実現したことでした。事業経過の途中で必ず検証を行い、市民の方々を含めて結果を示した上で、次のステップに進めることで見える効果を示し、徐々に導入し浸透させていった点は、非常に良いプロセスだと考えます。また市民協働の手作りコミュニティバスも特徴的な施策であり、各地域の住民自らが運営会議を開催し、ルート・料金・バス停まで考え作るという取組は新鮮でした。地域が売上目標を立て、市が最低限の売上目標を示し補助を出すという相互作用は大きく、運行の継続は地域の努力に委ねるといえるのは、仕組み以上に地域住民の参画意識の高さに驚きました。基幹駅を中心としている岐阜市との交通ネットワークは、小野市とは違いがありますが、地域づくりとして機能していくバスの取組みや、「段階的整備」など小野市にとっても交通政策の考え方に反映できると思います。

【第3日】

三重県四日市市

人口：約31万2千人、面積：206.44 Km²

《視察項目》

あすなろう鉄道の上下分離方式について

《視察内容》

＜テーマ＞

鉄道の上下分離方式のメリットについて学ぶ

＜経緯＞

- ・通学・通勤を中心に年間約360万人の利用者がある。
- ・努力しても毎年3億円弱の赤字。
- ・車両等の施設老朽化（継続運行には設備投資が必要）
- ・線路幅が762mmしかない特殊車両のため高額な費用がかかる。
- ・今後どうしていくのかを検討する必要性（鉄道の存廃・まちづくり）
- ・利用者を分析すると年間360万人の利用に対し、約半数が高校生などの通学定期利用者であり、近鉄の学割率は高く（80.7%引き）利用者数の割に収益が上がらない構造になっている。
- ・利用者の4分の3が名古屋線・湯の山線に乗り継ぐために、距離按分されると内部・八王子線としては収益が上がらない。



＜取組＞

- ・平成19年より近鉄と勉強会を開始。

- ・平成21年より市総合計画の策定作業を開始（公共交通の維持について重点的施策として位置づけていくことを検討）
- ・国交省の「都市・地域総合交通戦略」を利用し「四日市市都市総合交通戦略協議会」を設置。
- ・平成22年に市議会において総合計画の議決承認。
- ・総合計画の第1次推進計画において支援策を具体的に位置づけ（①内部・八王子線車両更新補助、②西日野駅・内部駅の駅前広場整備）
- ・「議員政策研究会総合交通政策分科会」で内部・八王子線について議論。
- ・市議会において平成24年「総合交通政策調査特別委員会」設置（廃線を前提とせず路線維持の可能性を探るスタンス）
- ・四日市市自治会連合会と北勢地区県立学校長会による近鉄本社への要望活動（署名総数：172,144人）
- ・四日市市としての判断
 - ① 鉄道は少子高齢化を支え交通弱者にとって欠かせない移動手段
 - ② まちづくりにとって鉄道は必要不可欠
 - ③ 廃線となった場合の代替交通の困難性
 - ④ 鉄道は地球環境にも優しい交通機関（利用者はバス全路線で600万人、鉄道はわずか7キロで360万人の利用）
 - ・「公有民営方式」により鉄道として存続することで合意。
 - ・平成27年4月より民営：四日市あすなろう鉄道株式会社（出資：市25%、近鉄75%）

<利用促進策>

- ・スタンプラリーや内部車庫の解放。
- ・まんじゅう列車やカブトムシ列車の企画。
- ・ノベルティグッズ（タオル・マウスパッド等）の販売。
- ・ラッピング列車の運行。
- ・新列車導入にあたり車両カラーのデザイン募集し投票により決定。
- ・ボランティアによる花植え清掃など市民主体の取組み。

<効果>

- ・料金改定や効率化により現状売上は5千万円の黒字

<課題>

- ・特殊車両のため設計できる人材がおらず将来新規車両を作る事が実質できない。
- ・新規車両には1億5千万円かかり耐用年数は40年しかない。
- ・車両改修によって20年は耐用できるが、今後40年の間に車両開発の技術革新に期待しないと車両維持は困難。

《所 感》

あすなろう鉄道は、たった7キロの沿線に年間360万人の乗降者があるにも関わらず、毎年3億円の赤字を計上しており、存続か廃線かの選択を迫られてきました。小野市における神戸電鉄と状況は似ており、利用者も約半数を学生が占めているため、なかなか収益が思うように上がらなかったようです。最終的に「上下分離」による「公有民営方式」を選択されましたが、そこに至る経緯は、近鉄との長きに渡る地道な努力の積み重ねが最後に実ったものと感じます。このような鉄道存廃問題は、地方になればなるほど直面する問題であろうと推察できますし、解決に至るには相当な期間と弛まない努力が必要であると本当に実感しました。公共交通網の維持は誰のためのものなのか、市民の方々のためであると信じて進むことが、解決につながる糸口になると考えます。小野市の鉄道問題に重ねますと膠着状態ではありますが、あすなろう鉄道のような例もひとつあるのだと認識し、少しずつでも前に進んでいければと思います。

平成 28 年 7 月 25 日

小野市議会議長 岡嶋 正昭 様

総務文教常任委員会

平田 真実 ⑩

行政視察報告書

先般、実施しました 総務文教常任委員会 行政視察の結果について、下記のとおり報告いたします。

記

1 視察実施日 平成 28 年 7 月 13 日（水）～平成 28 年 7 月 15 日（金）

2 視察メンバー

前田光教委員長、久後淳司副委員長、加島淳委員、竹内修委員、岡嶋正昭委員、河島三奈委員、椎屋邦隆委員、平田真実 随員：上月美保課長補佐

3 視察先及び調査内容

(1) 長野県飯田市（人口：約 10 万 4 千人、面積： 658.66 Km²）

広域行政について（ごみ処理施設整備）

飯田市を含む南信州広域連合による、稲葉クリーンセンター（次期ごみ処理施設）整備事業について

(2) 岐阜県岐阜市（人口：約 41 万 4 千人、面積： 203.60 Km²）

新バス交通システム（岐阜市型BRT）推進事業について

バスを活かし、幹線・支線・コミュニティバスが連携したバスネットワークの構築と、幹線バス路線強化のための岐阜市型BRTについて

(3) 三重県四日市市（人口：約 31 万 2 千人、面積： 206.44 Km²）

あすなろう鉄道の上下分離方式について

通学・通勤を中心に年間約 360 万人の利用者があった近畿日本鉄道内部・八王子線存続のため、市民・行政・事業者が三位一体で支える地域公共交通について

4 調査結果

【第1日】

長野県飯田市

人口：約 10万4千人、面積：658.66 Km²

《視察項目》

広域行政について（ごみ処理施設整備）

《視察内容》

南信州広域連合構成市町村（1市3町10村）

| |
|---|
| 飯田市、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村 |
|---|

（この内、南部の根羽村は愛知県の北設組合でごみ処理を行っている）

全構成市町村の首長が集まる広域連合会議を毎月開催し、13市町村間の調整を行っている。用地選定・確保については、全ての構成市町村へ建設候補地の情報提供を依頼し、4箇所の建設候補地（全て飯田市）の中から飯田市下久堅稲葉に決定した。施設用地7.14ha、搬入道路用地1.36haの合計8.5haである。処理方式はストーカ式焼却炉で2炉構成とし、24時間稼働、蒸気タービン発電で余熱利用を行う。焼却処理量は年間24,994t、施設規模では、1日93t、災害時対応余力分は1日4tとなっている。

処理対象物

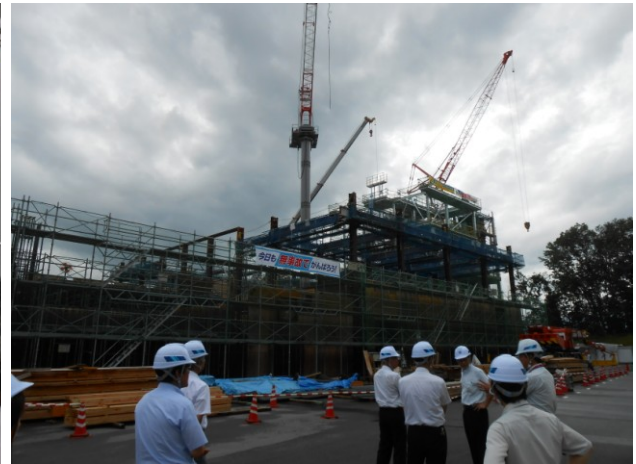
可燃ごみ（紙類、繊維類、草木類）、災害ごみ、生ごみ、プラスチック類、脱水汚泥（緊急時に対応可能）

公害防止基準

現ごみ処理施設の協定と同基準で、地元地区・隣接地区と協定を締結

- ・ごみ処理施設に係る基本協定書
- ・ごみ処理施設に係る環境保全協定書
- ・ごみ処理施設に係る地域振興協定書

受注業者は、公募式プロポーザル方式で荏原環境プラント株式会社、事業費は、建設費が63億1,500万円、20年間の運営費が43億7,500万円、運営期間中の機器の更新等工事費が13億、南信州広域連合の各市町村の負担は、人口割り90%、均等割り10%となっている。今後の予定として、本年秋頃に管理棟建築工事の着手をし、搬入道路竣工、新施設移行に伴うごみ排出方法の構成市町村による住民周知の開始、平成29年9月1日から新しいごみの分別による可燃ごみ受け入れ開始、平成29年12月1日稲葉クリーンセンター正式稼働を予定している。



ごみ処理施設建設に際し、地元から建設希望の声を挙げて頂いたため、基本的に反対意見はなかったが、大気や土壌汚染、生活環境への影響に対する意見はあった。その対応として、自治会と連携をとり、地区、区、常会の単位で説明会を実施し、環境保全協定を締結した。環境保全協定値は、例えばダイオキシンであれば、国の基準値は $5\text{ng-TEQ}/\text{m}^3\text{N}$ だが、飯田市は $0.05\text{ng-TEQ}/\text{m}^3\text{N}$ と大きく下回る数値を定めている。

過疎化が進む地域を活性化するため、導水路改良等に係る事項、公共施設・集会施設の整備、子どもの遊び場の充実・子育て支援、スポーツ施設の充実、観光の振興、定住人口の増加対策、旧公民館の跡地利用、文化の保存・伝承、通学道路の除雪、交差点等の安全対策等、100以上の住民からの要望からごみ処理施設に係る地域振興協定事項として、41の項目を締結した。

《所 感》

今回視察させて頂いた、南信州広域連合構成市町村は14市町村で、市は飯田市のみである状況など、小野市、北播磨地域とはまた違った環境にありながら、ごみ処理施設の整備に関し、住民から建設候補地等の情報・意見を出して頂き、住民説明会を100回にわたり開催するなど、自治会等と連携し、住民との対話を大切にして来られていることが伝わってきました。また、単なるごみ処理施設としてではなく、地域活性化も兼ね、新たな憩いの場としての計画も進められ、周辺に遊歩道や展望台の設置も検討されています。飯田市では、この稲葉クリーンセンターの整備以前から、南信州広域連合の内13市町村で可燃ごみの広域処理を実施されています。特に感じたことは、ごみの分別やごみ排出量の削減に対する市民意識が高く、徹底されているということが根底にあるようだという事です。ごみ回収袋も有料で、一回に出せる量も決まっており、生ごみ処理機機器購入費補助制度も活用されているようです。職員の方のお話では、やはり有料指定ごみ袋にされることで、市民の分別意識も根付かせることができたのではとおっしゃっていました。小野市においても、ごみ処理施設の構想についても気にかかる場所ですが、住民一人一人の意識醸成が非常に大切になってくるのではと考えています。

【第2日】

岐阜県岐阜市

人口：約 41万 4千人、面積： 203.60 Km²

《視察項目》

新バス交通システム（岐阜市型BRT）推進事業について

《視察内容》

岐阜市では、バスを活かした「人も元気、まちも元気」なまちづくりの実現に向け、岐阜市型BRTを推進している。

都市交通施策の基本方針

集約型都市構造をめざした「だれもが自由に移動できる交通環境社会の実現」

公共交通のサービス目標

- ・幹線、支線、コミュニティバスが連携したバスネットワークの確立
- ・幹線バスサービスの向上により、岐阜駅から路線延長約 10 km圏を 30 分到達圏域とする

岐阜市型BRTの導入方針

- ・幹線バス路線のBRT化により、バス路線の再編を推進する
- ・導入にあたっては、需要や道路整備の状況にあわせた、柔軟なルート選定を行う
- ・BRTの特徴を最大限に活かし、バスレーンの導入やバス停留所、乗り継ぎ拠点の整備、連節バスの導入などを段階的に進める



岐阜県岐阜市の連節バスの導入は首都圏以外では初であり、全国で4番目である。

平成23年3月27日に、JR岐阜駅から岐阜大学病院線連節バス2台を導入、平成26年3月28日に、下岩崎線運行開始に伴い連節バス2台追加導入に至った。

バスレーンは、カラー舗装化され、バス優先レーンの導入がされている。バス停に関しても、バス停に屋根・ベンチの整備、バスロケーションシステム表示機の設置、駐輪スペースの整備を進め、コミュニティバスとの乗り継ぎ等のシステムを構築されている。

【市民協働の手づくりコミュニティバス】

路線バスを補完し、地域内における日常生活の移動の確保をめざし、地域住民・行政・交通事業者が一体となった「市民協働の手づくりコミュニティバスを運行している。

導入の目的

- ・公共交通ネットワークの確立
- ・高齢者等交通弱者の日常生活における移動の確保
- ・公共交通空白地、不便地域の改善
- ・中心市街地の活性化

運行計画の基本方針

- ・運行計画は地域住民が主体的に策定する
- ・路線バス、鉄道及びコミュニティバス間の乗継バス停を設置し、公共交通ネットワークを確立する
- ・交通弱者に配慮したバス停間距離、分かりやすいルートの基本とする
- ・路線バスと競合しないルートとする

現在の運行状況

平成 27 年度 18 地区で運行

コミュニティバスを支える市民協働の仕組み

- ・地域住民が主体となった運営協議会を設置し、3 者が連携する
- ・地域住民が計画段階から参画し、自らが経営感覚を持って運営する
- ・地域自らが利用促進に取り組み、収入と経費のバランスを考え運賃等も設定する

持続できるコミュニティバスの構築

- ・地域が、継続的に運行計画等の改善に取り組む（最も効率的な運行となり、利用者が増加する）
- ・行政が、効率性・補助額のチェックをする（財政的に持続可能なバスシステムを構築）

約 2 年間の試行運行ののち、効率性・補助額チェックを行う。地域住民による運行計画に見直しや収支改善策の検討、運賃の見直しや広告収入の検討を踏まえ、本格運行、年ごとに再度効率性・補助額チェックを行っている。

《効率性・補助額チェック基準（高齢者密度に対応）》

| 地区の高齢者密度（人/k m ² ） | 年間補助上限額 | 基準収支率 |
|-------------------------------|---------|-------|
| 500 未満 | 950 万円 | 15% |
| 500 以上～1000 未満 | 850 万円 | 25% |
| 1000 以上～1500 未満 | 800 万円 | 35% |
| 1500 以上 | 800 万円 | 40% |

透明性の高い事業者公募制度

競争原理を導入するとともに、安全、信頼および運行の質にも重点を置いた事業者を選定している

岐阜市地域公共交通網形成計画について

基本方針

1. まちづくり、中心市街地活性化、観光振興との一体性を確保
2. 多様な交通サービスのネットワーク化
3. 市内全域の広域性の確保
4. 市民協働、関係者との連携
5. 具体的な数値目標の設定

目指す将来のまちの姿と方向性

「公共交通を軸に都市機能が集積した、歩いて出かけられるまち」

実施施策の概要

“コンパクト＋ネットワーク”

1. 少子高齢化、人口減少など地域の環境変化に対応した持続可能な公共交通の確保
2. 市民のニーズに合った効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの構築
3. 需要の変化に対応できるフレキシブルで効率的なバス運行システムの確立
4. まちづくりと公共交通との一体性の確保
5. 多様な関係者の連携と適切な役割分担

〈所 感〉

岐阜市は、路面電車の廃止や、市営バスの民間譲渡を機に、市民交通会議を開き、岐阜市型BRTの導入と、市民協働の手づくりコミュニティバスで41万人都市を支える新たな交通施策を出されました。BRTに関しては、バス優先レーンを導入し、バス特有のどのルートがバスが通っているのかわからないということがないように、カラー舗装化され一目でわかるようになっていました。連節バスの導入により、連節バスに乗るために岐阜市を訪れる方も増え、観光の一つの目玉になっておられます。小野市に於いてのBRTの導入は、神戸電鉄粟生線存続の問題の中で、一つの案として将来出てくる可能性がもちろん考えられると思いますが、小野市の場合は、現在の粟生線利用者数の減少解消に向け、BRTそのものが解消するわけでないとは私は考えるため、神戸電鉄、三木市、神戸市と共に大規模な改革案が挙げられるのであれば、その中でまた一つBRT化という考えが出てくるはずであり、その際には議論を重ねなければなりません。

市民協働の手づくりコミュニティバスは、大変参考になる点が多く、小野市のらんらんバスに活かすことができるのではないかと感じました。岐阜市のコミュニティバスは、運行計画を地域住民が主体的に策定しており、バス停の設置場所や、ルート、他の公共

交通との接続、運賃までも住民が考えておられます。行政が市民の方にして頂くことは行政としても勇気がいることだとお話がありましたが、公共交通は自分たちの手で守らなければならないという住民の意識が非常に素晴らしいと思いました。各コミュニティバスに広告を付け、広告収入を得るなど、行政の補助に頼りきるということもなく、住民意識として私も考えさせられました。各地域の運営協議会には、約 500 人ずつメンバーがいるということも、意識の高さが伺え、度重なる試行運行の間は、毎月協議会を開催されておられます。自分たちで作り上げるからこそ、不満も細かく解消することができ、コミュニティバスに乗ろうという空気が醸成されていることがよく理解できました。

【第3日】

三重県四日市市

人口：約 31 万 2 千人、面積： 206.44 K m²

《視察項目》

あすなろう鉄道 of 上下分離方式について

《視察内容》

四日市市内には、7 路線の鉄道と、34 の鉄道駅がある。四日市あすなろう鉄道は、あすなろう四日市駅から内部駅までの 5.7km を結ぶ内部線と、内部線の中の日永駅から西日野駅 1.3km を結ぶ八王子線がある。駅数は 9 駅で、内無人駅が 7 駅、有人駅は 2 駅となっている。あすなろう鉄道は、ナローゲージと呼ばれる特殊狭軌線で、その線路幅は 762mm である。

近畿日本鉄道時代の内部・八王子線は、通学・通勤を中心に年間約 360 万人の利用者があったものの、毎年 3 億円弱の赤字を抱え、車両等施設老朽化で継続運行には設備投資が必要となった。そして、存続・廃線、今後どのようなまちづくりをするのか、行政が動き始めたのが、平成 19 年である。

年間約 360 万人の利用がありながら、利用者の約半数が学割率の非常に高い通学定期利用者であり、利用者数のわりに収益が上がらない構造となっていた。



- 平成 18 年 近鉄から市長に対し、内部・八王子線の利用促進等について市と勉強会を行いたい旨の申し入れがなされる。
- 平成 19 年 勉強会を開始。近鉄から何らかの支援についても申し入れがあった。
⇒市の主張「車両更新を含め、市として大手民鉄に対して支援することの理由付けが困難である。鉄道事業者として、さらなる利用促進を行うべきである。」
- 平成 21 年 市総合計画の策定作業開始。
※公共交通の維持について、重点的な施策として位置づけていくことを検討。
「四日市市都市総合交通戦略協議会」設置。※地方鉄道、支線路線の維持を検討。
- 平成 22 年 ⇒市の考え「車両更新への補助については、国・県の協調補助が得られることを条件とし、赤字補填など経営に関わることは行わない。」
市から三重県に内部・八王子線への支援を依頼。
市議会において、総合計画の議決承認。
- 平成 23 年 総合計画の第一次推進計画において、内部・八王子線の車両更新補助と西日野駅・内部駅の駅前広場整備の支援策を位置づけ。
近鉄より車両更新の時期を延期したい旨の申し出がなされた。
⇒市の回答「市は利用増進策や国の補助スキームを前提とした施設更新を中心に支援を行っていく。」
近鉄に、内部・八王子線の路線維持を文書で申し入れをする。
- 平成 24 年 近鉄から、「一定の運営費補助がなければ鉄道という形態での事業継続が困難である。平成 25 年夏頃を目途に基本的な方向性を打ち出したい。」
「議員政策研究会総合交通政策分科会」で議論、「総合交通政策調査特別委員会」の設置。
四日市市自治会連合会と北勢地区県立学校長会による近鉄本社への要望。 ※近鉄からBRTの提案がある。
北勢地区高等学校PTA連合会と四日市市自治会連合会等による存続を求める各々の署名の提出。
⇒近鉄はBRTへの転換が最善策と回答。
- 平成 25 年 総合交通政策調査特別委員会で、「公有民営方式を基本軸とした上で、市の負担をできる限り最小化するよう、近鉄と協議・交渉を進めることを要望する」という提言が出された。
近鉄も、公有民営方式への転換を条件に鉄道の存続判断に合意。

公有民営方式

近鉄が四日市市に鉄道施設・車両を無償譲渡、土地を無償貸与。

公有である、四日市市は鉄道施設・車両を所有し、民営である四日市市あすなろう鉄道株式会社に鉄道施設・車両・土地を無償貸与、鉄道施設・車両を借り受けて運行・営業業務を行う。利潤は市へ拠出し、損失が出れば市が支援する。国・三重県は市へ補助・財政支援を行う。

四日市あすなろう鉄道株式会社

出資：市 25% 近鉄 75%

社名の意味： 明日に向かって（未来を意味する）／ ナローゲージ（線路幅 762mm）

四日市市地域公共交通活性化協議会を設置し、地域公共交通網形成を国へ提出。

《所 感》

平成 27 年 4 月から公有民営化となった四日市あすなろう鉄道ですが、平成 27 年度に於いて、四日市あすなろう鉄道株式会社は約 5,000 万円の黒字でしたが、利用者数で見ると、平成 26 年度より 1 割減っていたようです。その理由として、定期利用者が減ったということ、切符購入で乗って頂いた方が増えたということ等を挙げておられました。通勤・通学以外の利用者増ということですので、一過性にならないよう、これからの課題としても乗車人数の増加という回答をされていました。四日市あすなろう鉄道は、北条鉄道の取り組みを参考にされている部分もあるとのことで、7月にカブトムシ列車のイベントも計画されるなど、利用促進対策には力を入れておられます。内部・八王子線利用促進協議会では、ただの要望会にならないよう、地域が自主的に動き出す仕組みづくりが大切だとお話されました。ここでも、行政側が何かしらの働きかけをするのではなく、住民自らが立ち上がり行動に起こされているという点がありました。住民による内部・八王子線利用促進協議会の主な活動として、ペンキ塗りや清掃など駅舎の補修、線路や車庫の見学会の開催、一日乗車券の発行、車両を魅力あるデザインにし、駅名のネーミングライツ、マスコットキャラクター制作などに取り組まれているようです。

今回の視察で、まず神戸電鉄粟生線の利用者数の減少の理由について考えなければならぬと感じました。将来世代に負担を押し付けるという選択肢だけは除外しなければなりません。人口減少していく中での小野市の公共交通のあり方を、様々な角度で考えていく必要があります。岐阜市のBRT／コミュニティバス、四日市市のあすなろう鉄道の研修で得たことをこれからの議論の中で活かし、地域の方々も一緒になって将来の方向性を探っていきたいと考えています。

平成28年7月28日

小野市議会議長 岡嶋正昭様

総務文教常任委員会
椎屋邦隆 ⑩

行政視察報告書

先般、実施しました 総務文教常任委員会 行政視察の結果について、下記のとおり報告いたします。

記

1 視察実施日 平成28年 7月13日(水)～平成28年 7月15日(金)

2 視察メンバー

前田 光教、久後 淳司、平田 真実、河島 三奈、岡嶋 正昭、竹内 修、
加島 淳、椎屋 邦隆、

3 視察先及び調査内容

(1) 長野県飯田市 (人口：約10万4千人、面積：658.66 Km²)

① 広域行政について (ごみ処理施設整備)

飯田環境センター：〒395-0823 飯田市松尾明7513-1 竜水園
事務長 田見 進氏：TEL0265-22-4066

(2) 岐阜県岐阜市 (人口：約41万4千人、面積：203.60 Km²)

① 新バス交通システム (岐阜市型BRT) 推進事業について

岐阜市役所：〒500-8701 岐阜市今沢町18
議会事務局：TEL058-265-3890 村瀬氏

(3) 三重県四日市市 (人口：約31万2千人、面積：206.44 Km²)

① あすなろう鉄道の上下分離方式について

四日市市役所：〒510-8601 四日市市諏訪町1-5
議会事務局：TEL059-354-8257 加藤氏

4 調査結果

【第1日】

長野県飯田市

人口 約10万4千人 面積 658.66 Km²

《視察項目》

① 広域行政について（ごみ処理施設整備）

1. 稲葉クリーンセンター（一般廃棄物処理施設）の概要

- | | |
|--------------|--|
| (1) 稼働開始予定 | 平成29年12月1日 |
| (2) 建設地 | 飯田市下久堅稲葉1526番1 |
| (3) 用地概要 | 8.5ha（施設用地7.14ha、搬入道路用地1.36ha） |
| (4) 施設概要 | 焼却処理量：24,994 t/年 施設規模：93 t/日（災害時対応余力分4 t/日） 処理方式：ストーカ式焼却炉 炉数：2炉構成 炉形式：全連続運転（24時間稼働） 余熱利用：発電（蒸気タービン） 最大出力1,280 kw 発電量 700万 kwh/年 |
| (5) 処理対象物 | 可燃ごみ（紙類、繊維類、草木類等）、災害ごみ、生ごみ プラスチック類…廃プラ（硬質プラ・埋立プラを処理対象とする） ※容器包装プラを除く 脱水汚泥…緊急時に対応可能とする |
| (6) 公害防止基準 | 桐林クリーンセンター（現ごみ処理施設）の協定と同基準で 地元地区・隣接地区と協定を締結 |
| (7) 排水処理 | クローズドシステム（雨排水、生活排水（浄化）は、排水） |
| (8) 受注業者 | 荏原環境プラント株式会社（公募型プロポーザル方式） |
| (9) 事業費（税抜き） | 建設費 63億1,500万円 運営費（20年間） 43億7,500万円 運営期間中の機器の更新等工事費 13億 |
| | 合計 119億9,000万円 |

2. 事業経過及び予定

- 平成22年度 ○広域構成市町村に対し、施設建設候補地の情報提供依頼
平成23年度 ○ごみ処理施設建設検討委員会を設置
平成24年度 ○次期ごみ処理施設整備構想を作成
平成25年度 ○地元地区受入内諾、協定協議の開始、施設基本設計
平成26年度 ○公募型プロポーザル公告、地元地区等と協定締結、業者決定
○「建設事業者との契約、事業用地の財産取得」の議決、起工式

平成 27 年度 ○造成工事着工、造成工事完了、基礎工事完了

平成 28 年度 ○本体工事着工、プラント機器設置開始、試運転スケジュール確認

平成 29 年度 ○本体工事竣工、試運転、現施設稼働停止、稲葉クリーンセンター
正式稼働

3、小野市視察団からの質問に答えて

問 1) 13 市町村間の調整について (議会運営会)

- ・南信州広域連合は、14 市町村で、構成されており、この内、南部の根羽村は、愛知県の北設組合で、ごみ処理を行っているため、残りの 13 市町村で可燃ごみの広域処理を実施している。
- ・施策及び事業の方向性についての意思決定は、全構成市町村の首長が集まる広域連合会議を毎月開催し、各議題を協議し意思決定を図っている。
- ・広域連合会議で、決定された事項については、議決の必要なものは広域連合議会へ上程し、それ以外の場合は、全員協議会で説明し、意見等を伺った上で確認をとり進めている。

問 2) 用地選定・確保に向けた取り組みについて

- ・建設候補地については、全ての構成市町村へ建設候補地の情報提供を依頼。
- ・4 箇所の建設候補地 (全て飯田市) の情報提供があった。
- ・情報提供された 4 箇所の候補地について、建設検討委員会で評価、選定がされ、広域連合会議で決定した後、議会に報告した。
- ・その後、候補地の地元地区及び隣接地区へ、整備用地としての受入を申入れ、受入が承諾された。

問 3) 地元住民の反対意見と対応について

【反対意見】

- ・基本的に反対意見はなかった。
- ・大気や土壌汚染等、生活環境への影響に対する意見が大半であった。

【対応】

- ・説明会の開催。(自治会と連携をしながら、地区、区、常会の単位で説明会を実施。)
- ・環境保全協定を締結。(公害防止基準の遵守。)
- ・他施設の視察の実施。

問 4) 「過疎化が進む地域を活性化するための土地提供」の状況(活性化)について

- ・地元地区と地域振興協定を締結し、地域振興策を進めている。
- ・施設周辺を環境公園として捉え、人が集まる場所として整備をする。

問 5) 近隣のインフラ整備等について

- ・地元地区と地域振興協定を締結し、地域振興策を進めている。

《所 感》

今年、本体工事に着工したばかりの工事現場であったが、それでも事業開始から6年が経過していた。14市町村で作られた南信州広域連合の内、13市町村で可燃ごみの広域処理を実施するのが、稲葉クリーンセンター（次期ごみ処理施設）である。

小野市の所属する北播の「ごみ処理広域化」の枠組みが、5市1町から3市へと縮小したが、ここ南信州広域連合では、13の自治体が結束して、しかも構想から7～8年で施設の竣工式を来年迎えるということである。

北播磨ごみ処理広域化の場合は、施設の移行時期を「おおむね10年後」で合意していたことが、調印式へ向けた事務調整会議で、「10～15年後」との提案が出たため、2つの自治体が離脱することになった経緯を考えると、複数の自治体（広域連合）による事業推進の難しさが良く分かる。また、計画段階における完成予定日の設定ひとつで、広域連合からの離脱が起きるのが現実である。

よほど広域連合の取組は、慎重の上にも慎重を期さなければならないと思った。

また、長野県飯田市は、13市町村をよく束ねていた。建設検討委員会での施設用地検討項目は、①立地 ②規制 ③防災 ④社会環境 ⑤自然環境 ⑥将来計画 等の細かな評価に耐えうる候補地4か所を全て飯田市が情報提供（つまり、場所の提供）をしていた。しかも、地元地域住民からの反対意見はなかったという。そして、構想から7～8年で施設の完成予定へと導いた飯田市の手腕には感銘を受けた。

【第2日】

岐阜県岐阜市

人口：41万4千人、面積：203.60km²

《視察内容》

① 新バス交通システム(岐阜市型BRT)推進事業について

岐阜市では、バスを活かした「人も元気、まちも元気」なまちづくりの実現に向け、幹線・支線・コミュニティバスが連携したバスネットワークの構築をめざしている。特に、幹線バス路線を強化し利便性の高いものにしていくため『岐阜市型BRT』に取り組んでいる。

BRTとは、「Bus Rapid Transit」の略で、バスレーンの導入など走行環境の改善によるバスの定時性や速達性を確保し、連節バスなど車両の高度化とあわせ、利便性・快適性を高めた次世代のバスシステムとのこと。

【都市交通施策の基本方針】

集約型都市構造をめざした「だれもが自由に移動できる交通環境社会に実現」

【公共交通のサービス目標】

- 1、 幹線・支線・コミュニティバスが連携したバスネットワークの確立
- 2、 幹線バスサービスの向上により、岐阜駅から路線延長約10km圏を30分到達区域とする

【岐阜市型 BRT の導入方針】

- 1、 幹線バス路線の BRT 化により、バス路線の再編を推進する
- 2、 導入に当たっては、需要や道路整備の状況にあわせた、柔軟なルート選定を行う
- 3、 BRT の特徴を最大限に活かし、バスレーンの導入やバス停留所、乗り継ぎ拠点の整備、連節バスの導入などを段階的に進める

《所 感》

岐阜市では、路面電車による交通渋滞解消、線路の危険性解消のために、路面電車を廃止して、新交通システムに切り替えていた。しかも、大量輸送をめざして、車体が普通バスの 1.5 倍の長さ（全長 18m）定員 130 名という大きなものであった。この連節バスを採用して、多くの人員輸送を可能にしている。また、PTPS の導入によってスムーズな運行ができていた。

岐阜市では、BRT の他に、小野市と同じようにコミュニティバスも多く走らせている。しかも、その実施は、運行計画を地域住民が主体的に策定するという市民協働の取組である。地域住民が計画段階から参画し、自らが経営感覚を持って運営する。また、地域自らが利用促進に取り組み、収支と経費のバランスを考え運賃も設定する、という形態に感銘を受けた。果たして、小野市でも取り組めるであろうか？

課題に思えたことは、連節バスのコストである。通常のバスは、1台 1,000 万円であるが、この連節バスは、日本製ではなく、ドイツ・メルセデス・ベンツ社製であり、1台 7,000 万円以上する、非常に高価なバスである。現在のところ、4台運用中とのことであるが、費用対効果の点で、熟慮が必要であると思えた。

【第 3 日】

三重県四日市市（人口：31 万 2 千人、面積：206.44 km²）

《視察内容》

①あすなろう鉄道の上下分離方式について

- 四日市市の鉄道路線
- 四日市あすなろう鉄道の概要
- 近畿日本鉄道時代の内部・八王子線
 - ・通学通勤を中心に、約 360 万人/年の利用者
 - ・努力しても、毎年 3 億円弱の赤字
 - ・車両等の施設老朽化のため、設備投資が必要
- 近鉄内部・八王子線の経営状況
 - ・乗降客数の減少と利用者の約半数が、通学定期利用者であり 8 割引きでは、収益が上がらない構造である。
- 四日市市と近鉄との協議
 - ・近鉄は、廃線の方向であったが、存続を求める市民の署名が 17 万 2,144 人

も集まり、近鉄は、鉄道として存続するのであれば、公有民営方式にするとともに、市から赤字に対する補助が継続的に必要と要請。

○鉄道存続に対する判断と存続合意

- ・市は、鉄道での存続は、公益性が高いと判断。近鉄は、鉄道での存続であれば、公有民営方式への転換が条件。市と近鉄が協力して、内部・八王子線を「公有民営方式」により、鉄道として存続することで合意した。

《所 感》

元々、近鉄は、近鉄の支線であった、内部・八王子線が、毎年3億円の赤字を続けている為、廃線にして、BRTバスシステムに切り替えるつもりであったが、地域住民の切なる要望を受けて、四日市市が結果的に鉄道の存続を選択したものである。

上下分離方式をとり、鉄道施設・車両を近鉄から市が無償で譲り受け、新たに設立した「四日市あすなろう鉄道株式会社」（出資は、市が25%、近鉄が75%）が鉄道施設・車両を市から借り受けて運行・営業業務を行う。さらに、国や県の補助や財政支援を受けているとのことである。ここに至るまでの近鉄と四日市市との交渉であるが、それぞれが要望を出し合い、真正面から衝突する中で、最終的には市民の幸せの為に、「四日市あすなろう鉄道」という形で結実した。

昔は、全国全てこの形だったという、小型サイズの電車で試乗して、地域の人たちがたくさん利用している様子を視察した。会社自体は、今、5,000万円の黒字経営とのことであるが、多くの税金が投入されていることも事実である。

すぐに、当地のやり方を神戸電鉄に当てはめることはできないかもしれないが、「他山の石」として参考にすることはできるであろう。

平成28年7月29日

小野市議会議長 岡嶋 正昭 様

総務文教常任委員会
河島 三奈 ⑩

行政視察報告書

先般、実施しました総務文教常任委員会行政視察の結果について、下記のとおり報告いたします。

記

1 視察実施日 平成28年7月13日（水）～平成28年7月15日（金）

2 視察メンバー（敬称省略）

前田光教、久後淳司、平田真実、椎屋邦隆、河島三奈、岡嶋正昭、竹内修、加島淳

3 視察先及び調査内容

(1) 長野県飯田市（人口：約10万4千人、面積：658.66Km²）

広域行政について

ごみ処理施設整備の現状と現地施設視察

(2) 岐阜県岐阜市（人口：約41万4千人、面積：203.60Km²）

新バス交通システム（岐阜市型BRT）推進事業について

座学にて取り組みの現状を聞く

(3) 三重県四日市市（人口：約31万2千人、面積：206.44Km²）

あすなろう鉄道の上り分離方式について

座学にて取り組みの現状を聞いた後、現地にて鉄道に乗車

4 調査結果

【第1日】

長野県飯田市

人口 10万4千人 面積 約658Km²

《視察項目》

広域行政について

ごみ処理施設整備

《視察内容》

「南信州広域連合」は平成11年4月1日に設立され、1市3町10村で構成されている。議会は正副議長と議員33名で飯田市から12名。松川、高森町から3名。阿南、阿智、喬木、豊丘村、から2名。平谷、根羽、下條、売木、天龍、泰阜、大鹿村から1名ずつ、集まって構成されている。執行機関は連合長に飯田市長、副連合長に下條村長、副管理者に飯田市副市長と関係村長（正副連合長を除く12名）で構成されている。その他に監査委員3名（識見者2名と議会選出1名）、選挙管理委員4名、補充4名で成している。

共同処理する事務は、1) 介護認定審査会の設置および運営。2) 市町村審査会の設置および運営。3) 障がい者相談支援事業。4) 老人ホームの入所調整。5) 広域行政の推進に関する事業。6) 広域消防。7) ごみ処理。8) し尿処理。と多岐にわたるが今回の行政視察はごみ処理に関して行った。

事前質問として5つの質問を出し、それについて解答を得、建設中の建物を見学しながらゴミの収集方法や問題点などについて質問した。

質問1) 議会運営を含む13市町村の調整について

南信州広域連合は14市町村で構成されているが、そのうちの根羽村は愛知県の施設で処理を行っているため、残りの13市町村で広域処理を実施している、施策及び事業の方向性についての意思決定は全構成市長の集まる連合会議を毎月実施し、そこで協議・意思決定をはかっている。この会議で決定されたもののうち、議会の承認が必要なものは広域連合議会へ上程し、それ以外のは全員協議会で説明、意見等をうかがったうえで確認を取り進めて行く。

質問2) 用地選定・確保に向けた取り組みについて

施設は誘致の形をとり全構成市町村に候補地の情報提供を依頼、結果4つの候補地が挙げられた（すべて飯田市内）この4か所において建設検討委員会で評価、選定され広域連合会議で決定したのち、議会に報告した。その後候補地、隣接地区へ受け入れを申し入れ、承諾された。建設検討委員会では①立地、②規制、③防災、④社会環境、⑤自然環境、⑥将来計画、が検討され、特に施設に必要なインフラ整備の重要性が高く、建設後のアクセスの良さを利点に工業団地などの誘致も計画されはじめた。

質問3) 地元住民の反対意見とその対応について

基本的に反対意見はなかったが大気や土壌汚染、生活環境への影響に関する意見が大半を占めた。それに対する対応は、地元説明会の実施、環境保全協定の締結、他施設への

視察の実施などである。

質問4) 過疎化が進む地域を活性化するための土地提供の状況(活性化)について
ソフト面では、地元地区と地域振興協定を締結、振興策を進めている。ハード面では施設周辺を環境公園として捉え、人が集まる場所として整備する。

質問5) 近隣のインフラ整備について

上記4)と同じ。

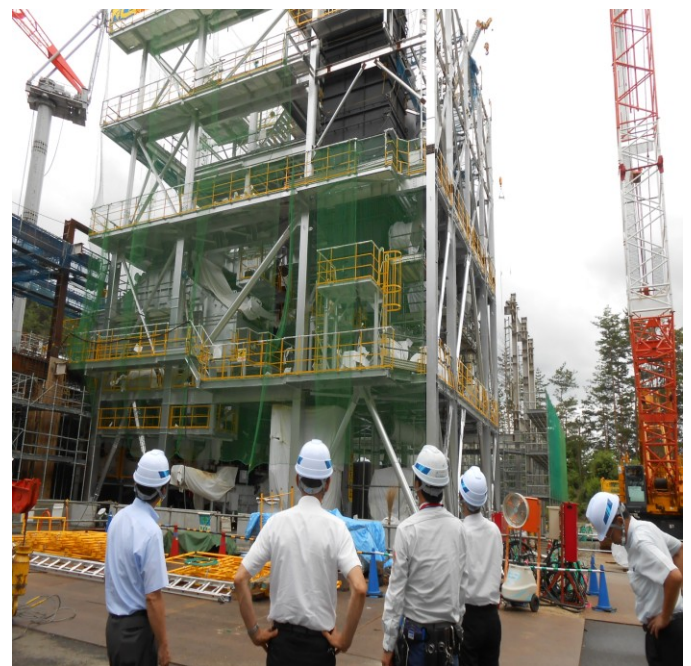
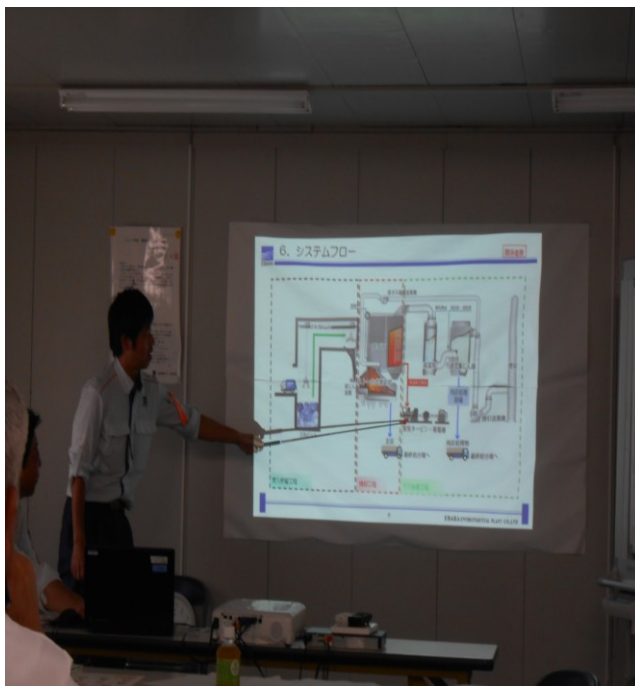
単なるごみ処理施設ではなく、周辺に遊歩道やマットゴルフ場などの施設を有した公園として整備していくことで、多面的な利用ができる施設を目指している。

今後の課題としては、現在施設が建設中であるということもあるが、完成後のゴミ搬入の動線や、搬入の時間帯、ゴミの収集などで、住民の意見を聞きながら、検討改善を加え進めていきたい。ゴミの収集袋に関しては無料で色を黄色に指定しており、これはカラスよけの意味があるらしい。

《所 感》

ゴミ処理施設といえば、必要不可欠な施設であるがその性格上明らかに迷惑施設に分類されるものである。新しい施設を作るうえで山の中に土地があれば、またそこが町からの動線がシンプルで効率の良い所であればだれも何も言わないのだろうが、なかなかそうはいかないのが現実である。小野市でも近い将来クリーンセンターの更新が必要になってくる、それを見据えての近隣市町5市1町との広域化を目指したが、現在それは白紙に戻り、結局現在の3市(小野市、加東市、加西市)での更新に至った。

単に事業の効率性の問題だけではなく、時代の変化や広域行政にもなると各市の思惑、計画なども考慮していかなければならない。これからの人口減少社会に向けて個人だけではなく、自治体間のコミュニケーションもより大切にしていかなければならないのだという事を否応なく感じた視察だった。



【第2日】

岐阜県岐阜市

人口：約41万4千人、面積：203.60Km²

≪視察項目≫

新バス交通システム（岐阜市型BRT）推進事業について

≪視察内容≫

BRTとは、電車をバスに置き換えたような大きなバスのことで輸送人員は電車に匹敵する2車両の大型バスのことである。現在国産はなくドイツのベンツから輸入しており、一台約7,000万円する品物である。岐阜市では4台を所有しており、市民の生活の足となっている。

岐阜市は、町全体をBRT中心としコミュニティバスや民間バスとの公共交通網で整備し、コンパクトな街づくりに着手している。また、地域ごとに活発に動いているコミュニティバスとの連結がスムーズにできるような動線が整っている。またコミュニティバスは地域の住民主導で整備されており初めから地域の住民の利便性に特化しているので、一度体系ができると持続的に走らせることができる。

岐阜市の高齢化率は40パーセントをこえており、健康の面からも交通網を考えた、町全体の取り組みとして、「スマートウェルネスぎふ、歩くを中心にしたまちづくり」を提唱していてコンパクトでネットワークの行き届いた町を目指している。

BRTの利点としては、①初期投資が安い、②柔軟性が高い、③視認性が高い（車体の色が赤で目立つ）④輸送量が大きい（LRTと同じ）⑤定時性が保たれる、の五つが顕著である。もともと岐阜市は路面バスが通っていてそれが年間20億円の赤字を出して廃止になり市営バスも民間移譲しても年間5億円の赤字が出ていた。それをなんとかしようと市民会議が行われ、BRTの導入と地域独自によるコミバスの連携の形に収まった。コミバスは市民協働型で地域ごとのバスエリアを設定し、市民がバス停の選定、ダイヤの改正まですべて行う、市はそれを専門家の目線からチェックし試験運行を重ねて効率性を見、補助金の算定をして本格運行に移行する。市民は「行政はやってくれない」という覚悟と行政側には「市民にすべてを任せる勇気」が必要だが、一つの成功体験から地域みんなの絆が深まり最近では自主的なイベントの企画・実施などが増えてきた。

また高齢者には運賃2割の補助、乗り継ぎ40円引きなどの地域独自の経営の仕方が出てきてどんどん進化している。

「みんなの地域公共交通条例」を制定しイベントやシンポジウムの開催により市民の意識を高め、小中学校での教育にも力をいれ、継続的な運営を目指している。常に会議を設け、住民ニーズにあわせてルートやダイヤが変わるため、受け身だけの利用ではやりにくいかもしれないが、運転手の意見をよく聞き、ボランティア要員にもきめ細やかな対応ができる。それに加えて高齢者に対する見守り機能も付随してくるので、少子高齢化の将来においては理想的な地域の形が構築されると思う。実際には、参画する個人によって熱意の差は出て来るかもしれないが、いまの取り組みを継続することによって

それも埋まってくるのではと希望的観測をもっている。

《所 感》

鉄軌道がない町の場合、公共交通を整備しようと思ったらどうしてもバスになる。BRTの場合は、工事もそんなに大変ではないようで、停留所の場所、主に停車面積分の確保ができれば、すぐにでも導入可能である。問題はそれが町に理想的な動線をもたらすかであるが、岐阜市の場合にはこのBRTが鉄軌道の変わりを理想的な形で担っている。それは町自体が持つポテンシャルの高さにもよるが、何よりも住民の自立意識の高さによるものが大きい。コミュニティバスの地域運営などなかなかできるものではなく、市に頼らず自分達で路線を組み、損益計算をして運賃を算出するなど「素晴らしい」の一言である。

小野市においてもらんらんのバスの取り組みは充実した政策であり導入10年で町中に浸透し、主に高齢者や子供という自分で車を運転できない世代の重要な足になっているが、まだまだ足りない部分が多く、万全とはいえない。近頃は利用高齢者の間から、運賃を払うのでもっときめ細やかな動線を確保できないのかとの意見も多く聞く。利用者の大半が通院、日常生活に必要な買い物に使用していることから、市内全体を蜘蛛の巣上に網羅するダイヤが必要である。

「自分で行きたいところに移動する」という事は自立生活で欠かせない重要なファクターであり根幹である。ここに制限がかかることで、コミュニケーションの不足による健康への影響、近所付き合いの不足による災害への対応の遅れなどの危険因子が膨らむことも大いに予想されるので、できれば早急に対処したいところである。それには手厚すぎる行政の枠よりも岐阜市の市民の様に自らが、自らのために整備する行動範囲網をつくりあげること、意識を広げてゆくことが大切であると考え。 「常に自分で考えて動くことができる市民を有する自治体」は行政側に見てみたらすごく面倒なところかもしれない。しかし、長い目でみるとこの形こそが「真に持続可能な町」なのかもしれないと思った。



【第3日】

三重県四日市市

人口 31万2千人 面積 約206 Km²

《視察項目》

あすなろう鉄道の上下分離方式について

《視察内容》

座学であすなろう鉄道の上下分離に至った経緯と現状、取り組みについて話を聞いたのち、実際にあすなろう鉄道に乗車した。

四日市あすなろう鉄道は、近鉄出資75パーセント、市出資25パーセントからなる民間会社、「四日市あすなろう鉄道株式会社」が運営する鉄道で、鉄道施設・車両を近鉄から市へ無償譲渡し、土地を無償貸与（公租公課免除）し営業をする形になっている。利益が出れば市へ抛出、損失が出れば市が補てんするという公有民営方式をとっている。

平成27年4月からの営業開始なので、実績はまだ一年しかないが、初年度決算は約5,000万円の黒字決算になっている。ただ減価償却の概念がないので、今からの経営革新が必要である。

前身は近畿日本鉄道内部・八王子線で全国の例にもれず赤字が続き、平成18年の段階で近鉄側から鉄道維持に対する支援の要請が出ていた。以来10年にわたり市、近鉄、議会も加わり議論がなされてきたが、鉄道自体の老朽化、特殊なナローゲージによる更新の困難さもあり、平成24年に近鉄側からBRT化の提案がでた。この提案に対して市や議会では先進例の取り組みをされている両備ホールディングスの代表取締役である小嶋氏を招聘して意見をうかがうなどの検討の結果、問題点を考慮し公有民営で鉄軌道を残すという結論に達した。

主な問題点は、BRTのシステムはけっして悪いものではないが、現在運航中の鉄道でしかも市街地の真ん中を走る八王子線でうまくいくのか。またBRTが整備されるまでの代替え交通はどうするのか、現在の輸送量と速達性が維持できるのか、交差道路における交通制御はどの様になるか、夜間時の誤進入など安全管理に対する問題が解決できないことがあった。

また「駅」がなくなってしまうことが市の固定資産の評価に大きな影響を与えることも挙げられる。今後の課題としては、とりあえず初年度の決算は黒字だったが、廃線を避けられたという事による市民意識の結果、乗らなければいけないとの動きから、切符乗客が増えたことによる結果の黒字で、通学定期・通勤定期の日常的な乗車人数は減少の傾向になった。利益率は薄くとも継続的な乗客数が見込める定期乗車者の確保・維持・新規開拓に力を入れていかなければならないことである。

市として市内企業に従業員通勤定期の推進をお願いしているが、今の所協力企業は0である。こちらも鋭意努力していかなければいけないことである。



《所 感》

現状を聞き、小野市の神戸電鉄や、JRとの共通点をいくつか発見した。知識としてはいくらでも情報を得られるがやはり実際に携わっている方々の生の声を聴くことで、感じ取れるものが全然違うと思った。

乗客数が一定の数あり、決して目立って少ないわけでもない、乗客の大半が学生や、通勤に使用されている社会人であることを考慮すると絶対に廃線にするわけにはいかず、しかし民間会社が運営しているのでそこが赤字だといえれば対策を考えねば簡単ではないが、廃線になってしまうという現実をかんがみると上下分離方式を選択した四日市市の決断も納得できる。小野市には主に神戸電鉄において廃線問題が根強く、現在は市長の判断もあって「積極的な静観」という状態である。活性化協議会にも一応参加しているがあくまでも活性化に特化した会議であるべきという趣旨は私も理解する。それとは性質を異とする別会議体を設立、そちらで経営を主に意見交換を行う予定であるが、私も個人的には市長の意見に賛成で上下分離方式を求める神鉄側とは考えが異なる。過去の活性化協議会において、神鉄側から提案された上下分離方式による経営改変について実際に民間からの脱却を図った四日市市の決断をお聞きし、やはり小野市では難しいことを感じた。それは1市単独ではなく沿線3市の存在と四日市市の乗客数よりも多い神鉄の乗客数の事、また電車車両の特殊な形状によるコストの事などがある。

一過性のイベントなどだけでは、継続的な支援にはならず効果は少ないのかもしれない、しかしやらないよりはマシなのだが、結局は乗客数をあげないことには根本的な解決にはならない。前日の岐阜市の例と同じであるが、やはり市民の意識が変わること、市民が自主的に公共交通を考えその維持の必要性とその危機感を理解することが大切なのだった。また神鉄側にしても単に利益、経営の面だけではなく、「公共交通に参入したことにおける責任」を持って頂きたいと願う。ただ、それに対しても期限は存在する。加古川を渡る鉄橋の老朽化が進んでいるので、それを架け替える余裕はない。

またその掛け替えに対する効率性もないと考えるので、実質的な期限はそれまでと思う。いずれにせよ小野市の場合は時間が解決する側面もあり、それ以降は三木市、神戸市とどのように各市の住民の利益を守りつつ神鉄側と話し合いができるかによると考える。

最後に、あすなろう鉄道の担当者である、市役所の課長による話を聞いていた中で電車のことを「この子たち」と表現していらしたことに電車や鉄軌道の維持そのものに対しての愛情と意気込みを感じ、とても感動した。

平成 28年 7月 29日

小野市議会議長
岡嶋正昭 様

総務文教常任委員会
岡嶋正昭 印

行政視察報告書

先般、実施しました 総務文教常任委員会 行政視察の結果について、下記のとおり報告いたします。

記

1 視察実施日 平成 28年 7月 13日 (水) ~平成 28年 7月 15日 (金)

2 視察メンバー

前田光教委員長、久後淳司副委員長、平田真実委員、椎屋邦隆委員、河島三奈委員、竹内 修委員、加島 淳委員、岡嶋正昭以上8名

3 視察先及び調査内容

- (1) 長野県飯田市 (人口: 約 10万4千人、面積: 658.66 Km²)
広域行政について (ゴミ処理施設整備)

- (2) 岐阜県岐阜市 (人口: 約 41万4千人、面積: 203.60 Km²)
新バス交通システム (岐阜市型BRT) 推進事業について

- (3) 三重県四日市市 (人口: 約 31万2千人、面積: 206.44 Km²)
あすなろう鉄道の上下分離方式について

4 調査結果

【第1日】

(1) 長野県飯田市

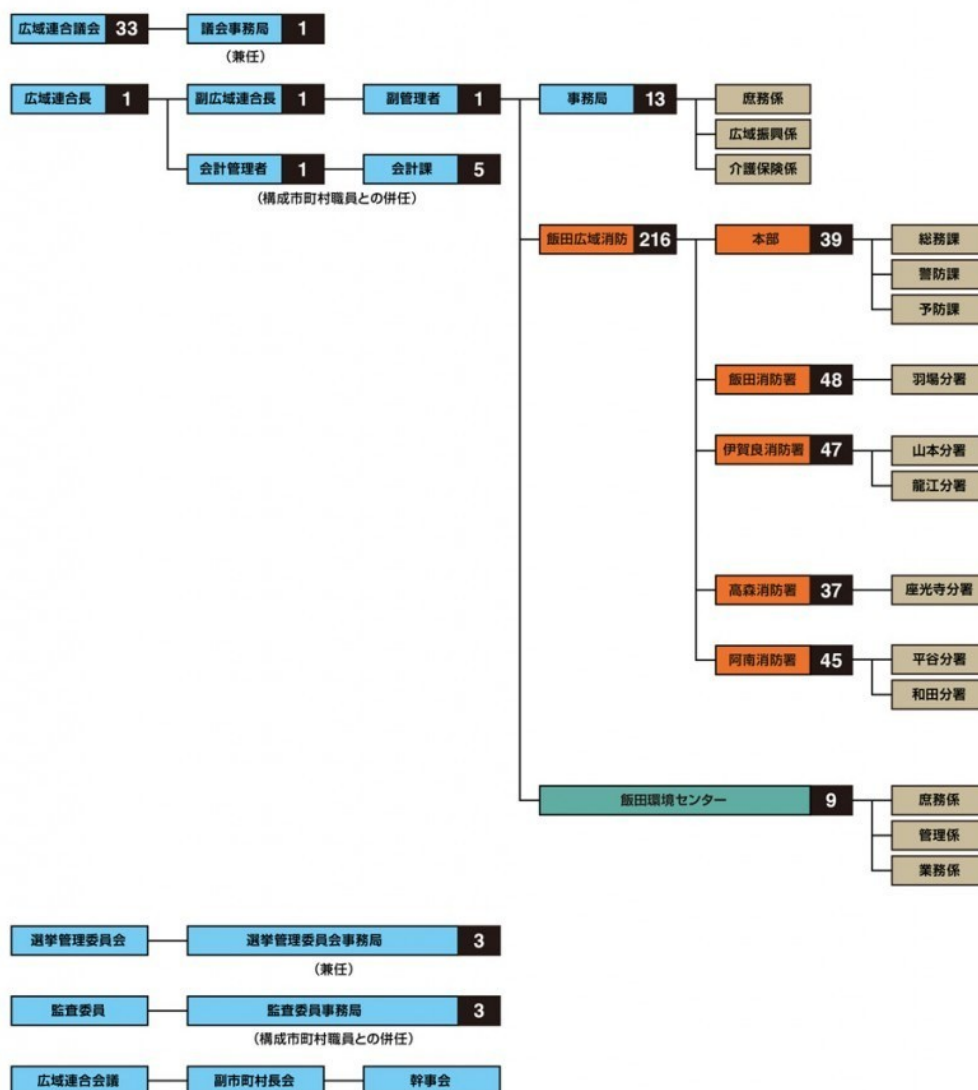
人口：約 10万4千人、 面積： 658.66 Km²

≪視察項目≫

広域行政について（ゴミ処理施設整備）

南信州広域連合・組織機構と正規職員数

平成26年4月1日現在



≪視察内容≫

○広域行政について

長野県中央部にある南信州広域連合の現状は、飯田市を中心に1市3町10村の14市町村で構成されております。

地域面積は：1,929.19 Km²、 人口は：161,661人、

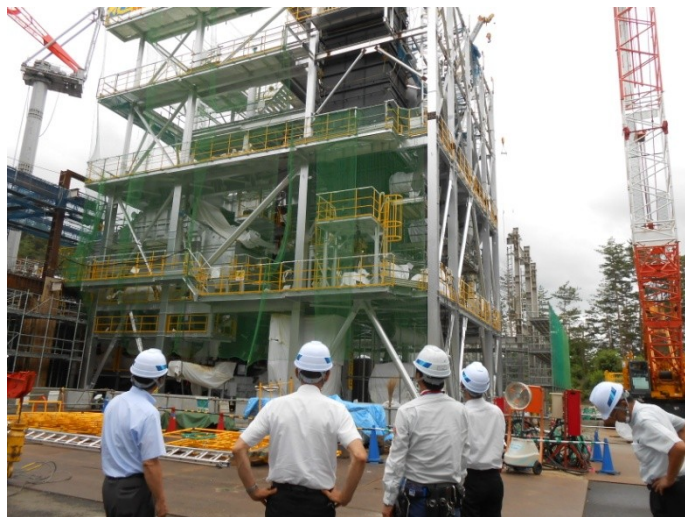
世帯数は： 59,328世帯（平成28年4月1日現在「毎月人口移動調査」より）
議会は、各市町村より選出された33名の議員で構成。議長は飯田市・副議長は豊丘村。
広域連合長には、牧野飯田市市長、副広域連合長には伊藤下條村長、副管理者には佐藤飯田市副市長が就任。

- ・ 広域連合長会議は、月一回開催 市長村長・県下伊那地方事務所長・県飯田建設事務所長、県飯田保険事務所長他の出席。
- ・ 広域連合議会本会議は、年二回開催 広域連合議員、市長村長の出席。

上記のような広域連合体の内、一番南にある根羽村を除く、1市3町9村の13市町村でゴミの広域処理が行われている

現状は、桐林クリーンセンター（処理能力：93t/日）で対処。

（現施設が平成29年11月30日で30年が経過することとなり、新しい施設が必要となったため、飯田環境センターを整備することとなる。）



《所 感》

長野県南信州広域連合の現状をお聞きし、飯田市と周辺の地域との連携の必要性を十分に知らされました。14の市町村が広域連合体を形成し、連合長会議も毎月開催され「介護・福祉・消防・ごみ処理・し尿処理等々」に取り組まれている。

広域面積が1,929K㎡と大変広いため、毎日のゴミの回収・特にセンターへの持ち込みが非常に気にな

りましたが、特に苦情も出ていないとのことでした。

南信州地域での各市町村の構成状況に特徴があり、この地域ならではの特色が表れており現状の編成が出来上がり、互いにうまく運営できているようでありました。

ゴミの日々の処理量からして小野市、加東市、加西市の3市分とほぼ同程度の量ではありましたが、圏域面積が広すぎて「小野クリーンセンター」での状況とは状況の差がありました。

【第2日】

（2）岐阜県岐阜市

人口：約 41万4千人、 面積： 203.60K㎡

≪視察項目≫

新バス交通システム（岐阜市型BRT）推進事業について

≪視察内容≫

BRTとは、「Bus Rapid Transit」の略で、バスレーンの導入など走行環境の改善によるバスの定時性や速達性を確保し、連節バスなど車両の高速化とあわせ、利便性・快適性を高めた次世代のバスシステムです。



～公共交通を軸としたまちづくり～

岐阜市では、バスを生かした「人も元気、まちも元気」なまちづくりの実現に向け、幹線・支線・コミュニティバスが連携したバスネットワークの構築を目指している。特に、幹線バス路線を強化し利便性の高いものにしていくため『岐阜市型BRT』を目指している。

【都市交通施策の基本方針】

集約型都市構造をめざした「だれもが自由に移動できる交通環境社会の実現」

【公共交通のサービス目標】

- 1、 幹線・支線・コミュニティバスが連携したバスネットワークの確立
- 2、 幹線バスサービスの向上により、岐阜駅から路線延長約10kmを30分到達圏域とする。

【岐阜市型BRTの導入方針】

- 1、 幹線バス路線のBRT化により、バス路線の再編を推進する。
- 2、 導入にあたっては、需要や道路整備の状況にあわせた、柔軟なルート選定を行う。
- 3、 BRTの特徴を最大限に活かし、バスレーンの導入やバス停留所、乗り継ぎ拠点の整備、連節バスの導入などを段階的に進める。

現在は、岐阜駅と岐阜大学病院・下岩崎にBRTを導入。

その他の地域については、地域住民・行政・交通事業者が一体となった『市民協働の手作りコミュニティバス』運行している。

平成27年度では、18地区で運行（計画では22地区の予定）

○ 持続できるコミュニティバスの構築

- 1、 地域が、継続的に運行計画等の改善に取り組む。
⇒最も効率的な運行となり、利用者が増える

- 2、行政が、効率性・補助額のチェックをする
⇒財政的に持続可能なバスシステムを構築

《所 感》

コミュニティバスシステムについての視察ですが、岐阜市においては従前には市電が走っていたところをバス専用路に整備をされ「幹線バス路線のBRT化（市街地での重要路線に連節バス（全長18m、前幅2.55m、定員130名、席数46席）を運行、連節バスのため、乗車人数も多くカバーできその分便数を幾分か減便することができる。ただ、車両が国産車でなく外国産（ドイツ車）の車両」へ取組むこととなり、他の地域にはコミュニティバスを走らせ、市街地と地域との連携を取り、乗り継ぎにより利便性を常に考えながら、それぞれのダイヤも随時変更を加えられている。小野市の現状からすると、道路の整備状況・地域性等からして現在のコミュニティバス「らんらんバス」の増便を如何に取組むかが今考えられる最適な取組になるのかと思います。

【第3日】

(3) 三重県四日市市

人口：約 31万2千人、 面積： 206.44Km²

《視察項目》

あすなろう鉄道TMの上下分離方式について

《視察内容》

四日市あすなろう鉄道の概要

- ・あすなろう四日市駅～（内部線）全長5.7km 8駅
（八王子線）全長1.3km 1駅
駅数 9駅（無人駅7駅、有人駅2駅）

近畿日本鉄道時代の内部・八王子線

- ・通学・通勤を中心に、約360万人/年の利用者
- ・努力しても、毎年3億円弱の赤字
- ・車両等の施設老朽化⇒継続運行には設備投資が必要

⇒ 今後どうしていくのか？
鉄道の存続・廃線？
まちづくりをどうする？



近鉄の考え方

近鉄からは、BRTを提案。 運営費用が鉄道の約半額程度で済む。

四日市市の考え方

整備されるまでの代替交通？ ・輸送力・速達性に課題？
 交通制御・夜間時の誤侵入等々に課題があり、**BRTは困難**

四日市市のまちづくりに、鉄道は必要不可欠である。

⇒ 「公有民営方式」により鉄道として存続することで合意！

四日市あすなろう鉄道株式会社（出資は市が25%、近鉄が75%）が発足。

近鉄からは、鉄道施設・車両を無償譲渡。土地を無償貸与（公租公課免除）

国・三重県からは、補助、財政支援

（公有）四日市市は、第三種鉄道事業者【鉄道施設・車両を所有】

（民営）四日市あすなろう鉄道株は、第二種鉄道事業者

【鉄道施設・車両を借り受けて運行・営業業務を行う】

施設を四日市市より無償貸与。利潤は市へ拋出。損失は市が支援

鉄道事業再構築実施計画による負担

- 四日市市 約20億円
 鉄道施設・車両の更新保守費等
- 国・三重県 約10億円
 設備投資等に対する補助金
- 近鉄 約17億円
 一次負担金・資産無償譲渡等
- 利用者 運賃値上げによる負担増

三位一体で支え合う鉄道へ



《所 感》

年間の利用者が500万人から360万人に減少。年間損失金が5億円から3億円に減少しているがこれ以上の改善は無理との事（近鉄）。

総延長距離が約7kmと非常に短い距離の路線ですが年間に360万人もの利用がある。通勤・通学（4校）での利用者が多くありますが、定期券乗車料金が8割引きであった。

この度の対策（上下分離方式）により、料金改定で約30円の値上げ、定期券乗車も7割引きに値上げ。値上げにより若干の利用者数の減少があるが年間での収支計算では約5,000万円の利益金を計上されているとのこと。

神戸電鉄との比較では、距離が約7km。小野駅～三木駅間が約7kmで料金が350円ですが、

あすなろう鉄道では230円から260円に値上げ。35%の開きがある。料金体系が少し低いのではと感じるが、これ以上の値上げは無理とのこと。

この度の上下分離方式は、資産の無償譲渡であり、その後の運営についてのコストを四日市市が負担（国・三重県の補助を受けながら）での営業形態です。

また、軌道の幅が特殊で762mmであり、車両の手配が非常に難しい。特別の手作りで1両が1.5～2億円で、今後製造できる技術者がいないとのこと。

神戸電鉄粟生線に置き換えた時、粟生線は一方通行の利用者の状況であり、基本的に鉄道の活用状況に大きく違いがあります。現状を打開するには大変な努力が必要と強く感じたところ。

平成28年7月29日

小野市議会議長 岡嶋正昭 様

総務文教常任委員会

竹内 修 ⑩

行政視察報告書

先般、実施しました 総務文教常任委員会の視察結果について、下記のとおり報告いたします。

記

1 視察実施日 平成 28 年 7 月 13 日 (水) ～平成 28 年 7 月 15 日 (金)

2 視察メンバー

総務文教常任委員会

前田光教、岡嶋正昭、久後淳司、平田真実、椎屋邦隆、河島三奈、加島淳、竹内修

3 視察先及び調査内容

(1) 長野県飯田市 (人口：約 104,000 人、面積：658.66K m²)

広域行政について (ごみ処理施設整備)

(2) 岐阜県岐阜市 (人口：約 414,000 人、面積：203.60K m²)

新バス交通システム (岐阜市型 BRT) 推進事業について

(3) 三重県四日市市 (人口：約 312,000 人、面積：206.44K m²)

あすなろう鉄道の上り分離方式について

4 調査結果

【第1日】

長野県飯田市

人口：約 104,000 人 面積：658.66K m²

≪視察項目≫

広域行政について (ごみ処理施設整備)

≪視察内容≫

◎ 背景と目的

地域課題への取り組み。

ア 基本構想・基本計画（第4次広域計画について）

南信州広域連合は「南信州広域連合構想・基本計画（第4次広域計画）」において南信州地域の最大の課題である少子化と人口減少への対応として「定住促進」を掲げ、リニア中央新幹線・三遠南信自動車道の開通を見据えた持続可能な地域づくりの方向性を示したところですが、平成28年度はその実現に向けて具体的な取り組みを行います。

取り組み内容としては、リニア時代を見据え、旧飯田工業高校跡地へ産業振興と地域振興に寄与する学術研究の「拠点」整備を推進します。併せて、航空機システムに関する信州大学との共同研究講座の開設支援を行います。また、当圏域内各地域の個性や可能性などに着目し、「ゾーニング」によるアプローチを検討するために、「マーケティング」手法を取り入れた研究や地域のICT環境の整備と利活用に係る調査研究を行い、事業化を目指します。実施にあたって、構成市町村職員を対象とした研究会により各事業の推進を図ります。上記の各事業を実施するにあたって、南信州広域連合規約に定めた南信州広域連合が処理する事務を変更することになるため、規約の変更を行って対応することとし、構成市町村の議決を求め県知事の許可を得て改正を行います。

イ 広域的な課題に対する調査研究の推進

南信州広域連合の第4次広域計画において、基幹事務事業の一つとして、当地域における重要な課題に対応し、解決に向けた調査研究に取り組むこととしています。これまでに「リニア地域づくり」「高等教育機関設置」「看護師等確保」といった当圏域の将来にわたる重要な課題を調査研究するため、より専門的、具体的な検討を進めてきました。

その中で、調査研究プロジェクトのうち、民俗芸能保存継承プロジェクトの推進については、持続可能な地域を目指し、選ばれる地域から選ぶ地域となるため、当地域の個性として民俗芸能の保存継承に取り組むこととして、昨年度から阿南町新野の風俗や文化の記録を進め、地域の誇りと伝統を継承する取り組みを行っていきます。また長野県の取り組む伝統行事〔芸能〕継承施策に連動させ、より効果的な取り組みを進めていきます。

◎地域振興施策に関する事項

ア 広域観光に関する取り組み

内容割愛

イ 三遠南信及び大学連携

内容割愛

ウ 環境改善への取り組み

内容割愛
エ 地域交通システムの構築
内容割愛

《稲葉クリーンセンター》

- 1 稼働開始予定 平成 29 年 12 月 1 日
- 2 建設地 飯田市下久堅稲葉 1526 番 1
- 3 用地概要 8.5ha（施設用地 7.14ha、搬入道路用地 1.36ha）
- 4 施設概要 焼却処理量 : 24,994 t /年
施設規模 : 93 t /日（災害時対応余力分 4 t /日）
処理方式 : ストーカ式焼却炉
炉数 : 2 炉構成
炉形式 : 全連続運転（24 時間稼働）
余熱利用 : 発電（蒸気タービン発電）
最大出力 1,280kW
発電量 700 万 kW/年
- 5 処理対象物 可燃ごみ（紙類、繊維類、草木類等）、災害ごみ、生ごみ
プラスチック類・・廃プラ（硬質プラ・埋め立てプラを処理対象とする。）
※容器包装プラを除く
脱水汚泥・・・緊急時に対応可能とする
- 6 公害防止基準 桐林クリーンセンター（現ごみ処理施設）の協定と同基準で地元
地区・隣接地区と協定を締結
- 7 排水処理 クローズドシステム（雨排水、生活排水（浄化）は排水）
- 8 受注業者 荏原環境プラント株式会社（公募型プロポーザル方式）
- 9 事業費（税抜） 建設費・・・・・ 63 億 1,500 万円
運営費・・・・・ 43 億 7,500 万円
運営期間中の機器の更新等工事費・・・ 13 億円
合計 119 億 9,000 万円

〈事業経過〉

平成 22 年度

- 3 月 ・ 構成市町村に対し、施設建設候補地の情報提供を依頼

平成 23 年度

- 7 月 ・ ごみ処理施設建設委員会の設置

(施設の規模、焼却炉の方式、処理対象物、建設候補地の評価基準及び候補地評価の妥当性を協議検討)

- 2月
平成24年度
 - 12月
 - 2月
 - ・全体構想を作成
 - ・ごみ処理施設建設検討委員会から答申
 - 2月
 - ・時期ごみ処理施設整備構想を作成
(施設の規模、焼却炉の方式、処理対象物、建設候補地を決定)
 - ・建設予定地の地元地区へ整備用地受け入れの申し入れ
 - 3月
 - ・建設予定地の隣接地区へ整備用地受け入れの申し入れ
- 平成25年度
 - 4月
 - ・地元地区から整備用地受け入れ内諾
 - 5月
 - ・用地関係者組合設立
 - 10月
 - ・地元地区および隣接地区から、施設建設受け入れに伴う要望書が提出される
(協定協議の開始)
 - ・時期ごみ処理施設基本計画
- 1月
平成26年度
 - 4月
 - ・公募型プロポーザルの広告
 - 6月
 - ・公募型プロポーザル参加表明締め切り…2社が表明
 - 8月
 - ・搬入道路工事着工(飯田市道改良)
 - ・公募型プロポーザル提案締め切り…2社が応募
 - 10月
 - ・プロポーザル審査委員会の審査結果に基づき、優先交渉権者を決定
 - ・地元地区および隣接地区と、それぞれ基本協定、環境保全協定地域振興協定を締結
 - ・用地関係者組合と用地単価確認書を締結
 - ・プロポーザル審査結果の公表・広告
 - 12月
 - ・「建設運営事業者との契約・事業用地の財産取得」の議決
 - 3月
 - ・時期ごみ処理施設整備・運営事業建設工事 起工式(3月26日)
- 平成27年度
 - 5月
 - ・造成工事着工
 - 9月
 - ・施設設置届・建築確認申請
 - 10月
 - ・施設設置許可
 - 11月
 - ・施設名称を「稲葉クリーンセンター」に決定
 - ・造成工事完了
 - ・建築確認申請許可
 - 12月
 - ・建屋及びピットの基礎工事着工
 - 3月
 - ・基礎工事完了

平成 28 年度

- 4 月 ・ プラント機器の設置開始
- 5 月 ・ 試運転スケジュールの確認

◎ 今後の予定

平成 28 年度

- ・ 本体工事
- ・ 転落防止柵着工
- ・ 外交工事着工
- ・ 管理棟建設工事着工
- ・ 搬入道路竣工
- ・ 新施設移行に伴うごみ排出方法の構成市町村による住民周知の開始

平成 29 年度

- ・ 本体工事竣工（6 月）
- ・ 管理棟工事竣工（6 月）
- ・ 外溝工事竣工（8 月）
- ・ 試運転（7 月～11 月）
- ・ 火入れ式（8 月 9 日予定）
- ・ 新しいごみの分別による可燃ごみ受け入れ開始（9 月 1 日予定）
- ・ 竣工式（12 月 1 日予定）
- ・ 平成 29 年 11 月 30 日 現施設の稼働停止
- ・ 平成 29 年 12 月 1 日 稲葉クリーンセンター正式稼働（予定）

《取り組みの成果と評価》

どこの地域でも、焼却場は設置される地元地域にとっては迷惑な施設という意識があるようです。今回の調査による案件も同様であるようです。

多くの自治体にとって人口が増え続ける見通しがあるときは、どんな施設も作ればよかったが、少子高齢化の今の時代ではそうもいかないのが実態のようです。人口が減少していく中で、小さな自治体ごとに施設を作っていくと、どうしても非効率になっていく。

スケールメリットを生かそうと思うと、多くの自治体が本来被るべき負担が一定の地域に集中してしまう。そうすると参加している組合参加自治体の中で、負担をかけている地域に応分の負担をしていくのは仕方がないのかもしれない。

ただ一点思うことは設置されている地元地域でも、その施設の便益を受けているということです。なくなったら困る。お互いに地域の便益を守っていく方法を探すしかないのかもしれませんが、発想の転換をして、燃やすことに関しての、他の分野に対する投資ができないかと思っています。

当然費用に関しては縛られることが多いとは思いますが、できることも限られるとは思いますが、こういう時だからこそ投資に関しては将来に対しての視点がほしいと思

います。

前施設の焼却方式は、その当時としては先進的な技術であったガス溶融炉方式で、一定の役割を終えています。当市はこの新施設を立ち上げるために、平成22年から29年までの7年間で費やして新施設の稼働を迎えています。長い歳月を、現役として送り、さらに新施設になるまでこういう時間を経過しているのですから、付加価値をつけてやってほしいものです。

【第2日】

岐阜県岐阜市

人口約 414,000 人 面積 203.60K m²

《視察項目》

新バス交通システム（岐阜市型 BRT）推進事業について。

《視察内容》

岐阜市地域公共交通網形成計画について。超高齢社会の到来と本格的な人口減少によりもたらされる影響は計り知れない。消滅都市など人口減少により都市そのものが消滅してしまう危機感さえあり、特に地域格差が広がりつつある地方都市部では喫緊課題としてとらえるべき課題である。

1 目的

総合計画マスタープランなど関連計画を踏まえ、岐阜市が目指す「多様な地域核が連携した都市」の実現を目指すうえで公共交通の果たすべき役割を明確にし、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を実現する「地域交通マスタープラン」を策定する。

2 策定するうえでの基本方針

- ア、 まちづくり、中心市街地活性化、観光振興との一体性を確保
- イ、 多様な交通サービスのネットワーク化
- ウ、 市内全域の公益性の確保
- エ、 市民共同、関係者との連携
- オ、 具体的な数値目標の設定

3 公共交通マスタープランとして策定。本計画を踏まえ本計画を実現するための地域交通再編実施計画を策定する。

4 計画の対象とする事柄

○岐阜市内の地域公共交通ネットワークの構築に向けた検討を行うもので、特

に市内に起終点を持つバス路線及びコミュニティバスの再編に重点を置き検討する。

- 運賃制度については、バス利用促進に大きく関係する事項であるが、交通事業者の経営に及ぼす影響なども十分に勘案し乗り継ぎの利便性向上の観点など総合的に検討する。

① 5つの主要施策

○路線再編

バス路線を幹線バスと支線バスとに再編し、需要にあったわかりやすい利便性の高い効率的なバスネットワークを構築する。

○BRT 導入

幹線を都市交通の軸とするため、定時制、速達性、視認性に優れ導入コストが安価で、路線選定の柔軟性が優れ、段階的な導入が可能な BRT 化を推進する。

○乗り継ぎ拠点

幹線、支線バスとコミュニティバスが有機的に連携したバスネットワークを構築するとともに、乗り継ぎのシームレス化を図る総合的な取り組みを行う。

○コミュニティバス

まちの振興に寄与し、地域生活の移動を支えるコミュニティバスの導入を推進する。

○関係者の連携

公共交通に関係する市民、バス事業者、行政機関が連携し総合的な取り組みを行う。

《所 感》

岐阜市の従来の交通システムを見てみると JR 岐阜駅を中心として市内を路線バスが交通網を形成していた。全国どこでも少子高齢化を見据えてここ岐阜市でも先を見据えた政策をとっています。車を持たない、また免許を返納した高齢者を目的地まで、スムーズに移動させる、また市内に来た観光客を、早く目的地まで運ぶ。網の目のように張り巡らしたバスネットワークは、ある意味経路を通過しないと目的地に着かないという二面性を併せ持っているからです。そこで岐阜市は中心市街地をバスネットワークで移動できて、方面別の二両編成の BRT で一気に運び、中心から遠くの地方部はコミュニティバスで捕捉する。実に効率的である。

またすごいと思うのは、5つの主要施策の中に、市内のすべてのバスに関係する人が連携をとって協力し合っていることです。これは危機感を共有するとか、もっと価値的に

バス運営をすとかいう、同じような思いがないとなかなか実現できません。これだけの人口規模の都市では珍しいことではないかと思えます。ただ初期投資にかなりの無理が考えられるが小野市の地形にかなり似ているので参考にしたい。

【第3日】

三重県四日市市

人口 312,000 人 面積 206.44 km²

《視察項目》

あすなろう鉄道 of 上下分離方式について

《視察内容》 パワーポイントでの説明。

四日市市の鉄道網は三岐鉄道三岐線、近鉄名古屋線、JR 東海関西線、近鉄四日市線、伊勢鉄道、近鉄湯の山線とハードは豊富で大都会の様相です。あすなろう鉄道は、JR 四日市駅に向かう八王子線と内部線の 2 本で、八王子線は 1.3 km、内部線は 5.7 km と短い。しかしながら通勤通学で年間約 360 万人を運んでいる。努力しても年間 3 億円の赤字とのこと。車輛・施設の老朽化を今後どうしていくのかまちづくりを含めて解決が必要である。

年間 360 万人に利用されているが、利用者の約半数が高校生などの通学定期利用者であり、大手民鉄である近鉄の学割率が高い（80.7 パーセント引き）ことから、利用者数の割には収益が上がらない構造となっている。

《 所感 》

今、小野市を取り巻く状況に思いをはせてみた。民間は利害を追及するのは当然であるし、利益が出なければ仕事を辞めるのは仕方のないことです。そこにこういう問題の根幹があるように思う。

昭和の 40 年代のように人口は増えて当然だし、企業は利益を出して当然という時代からの変化です。少子高齢化の時代を迎え、今の負債は重くのしかかり、改善の余地はない。車輛更新・施設の営繕は全くめどがつかない。そういう時代に何ができるのかという課題だというのが核心ではないだろうか。当時、回収が少しでもできるタイミングで車両を改修更新していれば、60 年も車輛更新しないということはなかったであろう。

特殊な車両（ナローゲージ）ということも併せても、次の時代を見越して資本投資すべきであったと思う。過去のことはいまさら言っても仕方がないのでこのくらいにするが、企業の社会に対する責任は語られていないのが残念です。多くの赤字路線に思いをはせても、「乗って残そうみんなの鉄道」というフレーズが出てくるが、いまさらながら大変だと思う。公共交通にとって自治体の影響力は大きな部分を占めるが、それはすべて住民からの税金で賄われているので、乗らないという選択もできないし赤字のままでもいいということもできない。収益の分岐点を事前に探り、効果的な運営が迫られる、

ということしか分析はできない。もし廃線になれば社会資本の低下も含めて、住民にも多大な影響を被ることになり、産業の振興にも大きな影を落としていくだろう。

あすなろう鉄道の強み、弱みを分析してみたいと思う。

平成 28 年 7 月 21 日

小野市議会議長 岡嶋正昭 様

総務文教常任委員会

加島 淳 ⑩

行政視察報告書

先般、実施しました 総務文教常任委員会 行政視察の結果について、下記のとおり報告いたします。

記

1 視察実施日 平成 28 年 7 月 13 日（水）～平成 28 年 7 月 15 日（金）

2 視察メンバー

前田光教
久後淳司
平田真実
椎屋邦隆
河島三奈
岡嶋正昭
竹内修
加島淳

3 視察先及び調査内容

- (1) 長野県飯田市（人口：約 10 万 4 千人、面積：658.66K²）
広域行政について
- (2) 岐阜県岐阜市（人口：約 41 万 4 千人、面積：203.60K²）
新バス交通システム（岐阜市型 BRT）推進事業について
- (3) 三重県四日市市（人口：約 31 万 2 千人、面積：206.44K²）
あすなろう鉄道の上り分離方式について

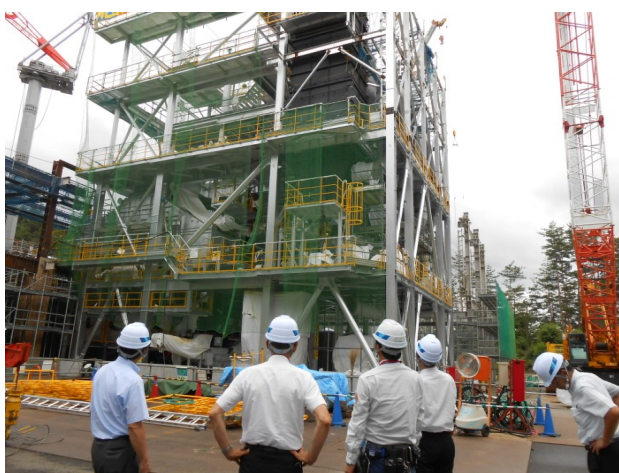
4 調査結果

【第1日】

長野県飯田市（人口：約10万4千人、面積：658.66K㎡）

《視察項目》

広域行政について



《視察内容》

南信州広域連合の現状

1 名称 南信州広域連合（平成11年4月1日設立）

2 組織市町村

1市3町10村

飯田市、松川町、高森町、阿南町、
阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天竜村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村

面積：1,929.19 km²

人口：161,661人（平成28年4月1日現在）

3 議会

議長 飯田市

副議長 豊丘村

議員数 33名

飯田市 12名

町 各3名

村 各2名若しくは1名

4 執行機関

広域連合長 飯田市長

副広域連合長 下條村長

副管理者 飯田市副市長

関係町村長

監査 3名

選挙管理委員 8名

5 共同処理する事務の概要

①介護保険制度のうち、介護認定審査会を広域で設置し、審査判定を行う。

②障害者相談支援事業の共同処理

③老人ホームの入所調整

④特別養護老人ホームの入所調整

⑤飯田広域消防

⑥飯田環境センター（し尿処理施設）

⑦稲葉クリーンセンター（次期ごみ処理施設）整備事業

⑧広域行政推進に関する事業

- ・広域イメージ（ブランド）の構築と情報発信
- ・日本野菜ソムリエ協会及び野菜ソムリエコミュニティ南信州との連携
- ・南信州セカンドスクール協会の活動支援
- ・情報発信事業
- ・地域課題調査研究事業
- ・南信州独自の環境マネジメントシステムの推進
- ・地域公共交通の確保・維持
- ・その他 広域的な振興、地域づくり

《所 感》

様々な広域事業に取り組む南信州エリアの市町村であるが、平成29年12月1日に稼働開始予定の「稲葉クリーンセンター（一般廃棄物処理施設）」建設現場で研修を受け

た。同センター用地は 8.5ha で、焼却処理量は 24,994t/年。炉数は 2 炉でストーカ方式。余熱を利用して発電を行う。発電量は 700 万 kw/年。建設費用は 63 億で運営費（20 年間）として 43 億 7,500 万、運営期間中の機器の更新等工事費として 13 億円、合計 119 億 9,000 万円の事業である。

事業経過として、平成 22 年度から構成市町村に対し、施設建設候補地の情報提供依頼にかかる。23 年度に全体構想を作成。24 年度に建設予定地の地元地区への整備用地の受け入れ申し入れ。25 年度地元地区から整備用地受け入れ内諾。建設受け入れに伴う要望書が提出され、協定協議の開始。次期ごみ処理施設基本設計。

26 年度、公募型プロポーザルの公告、2 者が表明。27 年度 5 月造成工事着手。28 年度 4 月プラント機器の設置開始、5 月に試運転スケジュールの確認。

用地選定・確保に向けた取り組みについては、4 か所の候補地（すべて飯田市）で、建設検討委員会で評価、選定がされ広域連合会議で決定したのち、議会に報告された。この後、候補地の地元地区および隣接地区へ、整備用地としての受け入れを申し入れ、受け入れが承諾された。

地元からの建設に対する反対意見はなかった。大気や土壤汚染、生活環境に対する意見が大半であった。対応として、地元説明会の開催、環境保全協定の締結、他施設の視察の実施。

ごみ処理施設に係る基本協定書・環境保全協定書・地域振興協定書を地元と作成している。

小野市も病院、ごみ処理、し尿処理など様々な事業を広域で取り組んでいるところであるが、事業コストの面からもなお一層、広域化推進の必要性を感じた。

【第2日】

岐阜県岐阜市（人口：約41万4千人、面積：203.60K㎡）

《視察項目》

新バス交通システム（岐阜市型 BRT）推進事業について



《視察内容》

BRTとは、「Bus Rapid Transit」の略で、バスレーンの導入など走行環境の改善による、バスの定時性や速達性を確保し、連節バスなど車両の高度化とあわせ、利便性・快適性を高めた次世代のバスシステム。

岐阜市では、バスを活かした「人も元気、まちも元気」なまちづくりの実現に向け、幹線・支線・コミュニティバスが連携したバスネットワークの構築を目指している。特に、幹線バス路線を強化し利便性の高いものにしていくため「岐阜市型 BRT」を進めている。

1 岐阜市型 BRT 導入の考え方

- ・都市交通施策の基本方針
集約型都市構造を目指した「誰もが自由に移動できる交通環境社会の実現」
- ・公共交通のサービス目標
①幹線・支線・コミュニティバスが連携したバスネットワークの確立

②幹線バスサービスの向上により、岐阜駅から路線延長約 10km 圏を 30 分到達圏域とする

・岐阜市型 BRT の導入方針

①幹線バス路線の BRT 化により、バス路線の再編を推進する

②導入にあたっては、需要や道路整備の状況に合わせた、柔軟なルート選定を行う

③BRT の特徴を最大限に活かし、バスレーンの導入やバス停留所、乗り継ぎ拠点の整備、連節バスの導入などを段階的に進める

2 これまでのおもな経緯

- ・平成 23 年 3 月 岐阜大学病院 BRT バス運行開始
- ・平成 24 年 8 月 BRT バス市内ループ線交通社会実験
- ・平成 26 年 3 月 同バス下岩崎線運行開始



3 市民協働の手作りコミュニティバス

路線バスを補完し、地域内における日常生活の移動確保を目指し、地域住民・行政・交通事業者が一体となった「市民協働の手作りコミュニティバス」を運行している。

【導入の目的】

- ・公共交通ネットワークの確立
- ・高齢者等交通弱者の日常生活における移動の確保
- ・公共交通空白地・不便地域の改善
- ・中心市街地の活性化

【運行計画の基本方針】

- ・運行計画は地域住民が主体的に策定する
- ・路線バス・鉄道及びコミュニティバス間の乗り継ぎバス停を設置し、公共交通ネットワークを確立する
- ・交通弱者に配慮したバス停間距離、わかりやすいルートを基本とする
- ・路線バスと競合しないルートとする

【現在の運行状況】

- ・平成 27 年度は 18 地区で運行している
- ・計画では 22 地区で運行予定

【持続できるコミュニティバスの構築】

- ・地域が、継続的に運行計画等の改善に取り組む
(もっとも効率的な運行となり、利用が増える)
- ・行政が、効率性・補助額のチェックをする
(財政的に持続可能なバスシステムを構築)

【コミュニティバスを支える市民協働の仕組み】

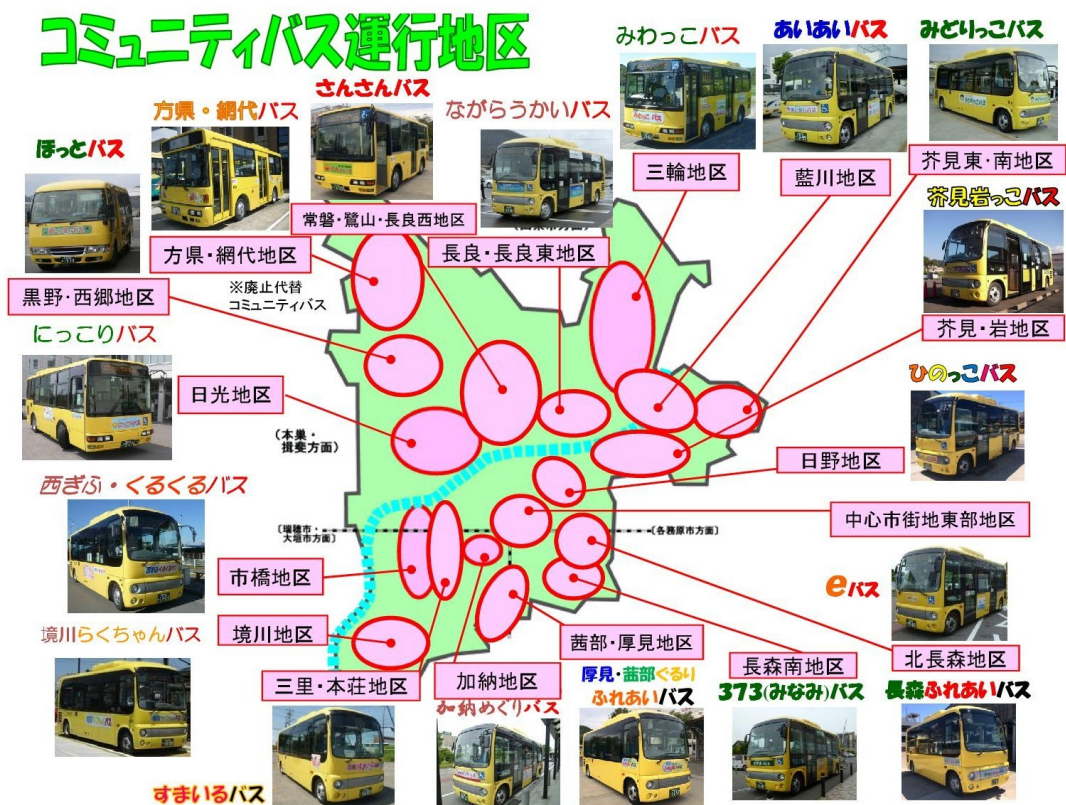
- ・地域住民が主体となった運営協議会を設置し、三者が連携する
- ・地域住民が計画段階から参画し、自らが経営感覚をもって運営する
- ・地域自らが利用促進に取り組み、収入と経費のバランスを考え運賃等も設定する

【透明性の高い事業者公募制度】

- ・競争原理を導入するとともに、安全、信頼及び運行の質にも重点を置いた事業者を選定している

【コミュニティバスの利用者の推移】

- ・平成 18 年度の年間利用者は、約 34,000 人で毎年増加しており、平成 27 年度には 462,000 人を超え、平成 28 年度 6 月に利用者 3,000,000 人達成の見込み



《所 感》

岐阜市では、バスを活かした「人も元気、まちも元気」なまちづくりの実現に向け、

幹線・支線・コミュニティバスが連携したバスネットワークの構築を目指している。特に、幹線バス路線を強化し利便性の高いものにしていくため「岐阜市型 BRT」を進めている。狙いはバスの定時性・高速性で利便性・快適性を高めた次世代のバスシステム。軌道系交通よりも初期コスト、ランニングコストが安く、段階的な整備が可能。幹線バス路線の強化策として、連節バスの運行、バスレーン・PTPS の導入、ハイグレードバス停整備など、できるところから段階的に整備している。

課題は、バスの導入は、特殊車両通行許可などの手続きが煩雑で、車両は国産がなく高価で、専用の整備工場が必要となり、事業者への負担が大きく拡大が進まないこと。

また、同市は路線バスを補完し、地域内における日常生活の移動確保を目指し、地域住民・行政・交通事業者が一体となった「市民協働の手作りコミュニティバス」を運行している。

運営は、地域住民・交通事業者・行政が連携し行っている。地域住民が計画段階から参画し、自らが経営感覚をもって運営している。自らが利用促進に取り組み、収支のバランスを考え運賃なども設定している。利用者数は順調に伸びている。

【第3日】

三重県四日市市（人口：約31万2千人、面積：206.44K㎡）

《視察項目》

あすなろう鉄道の上下分離方式について

《視察内容》



【四日市市の概要】

- ・人口 312,654 人
- ・面積 206.44 km²
- ・特例市・保健所政令市
- ・国際拠点港湾 四日市港
- ・製造出荷額 全国 11 位

【四日市市の鉄道路線】

- ・鉄道路線は 7 路線
- ・市内鉄道駅は 34 駅

【四日市あすなろう鉄道の概要】

- ・ 駅数は 9 駅（無人駅 7 駅・有人駅 2 駅）
- ・ 八王子線（1.3 km）内部線（5.7 km）からなる
- ・ 軌道幅は 762mm（ナローゲージ・特殊狭軌道）

【近畿日本鉄道時代の内部・八王子線】

- ・ 通学・通勤を中心に、約 360 万人/年の利用者
- ・ 努力しても、毎年 3 億円の赤字路線
- ・ 車両等の施設老朽化により継続運行には多額の投資が必要となる
- ・ 今後どうしていくのか、鉄道の存続か廃止か、まちづくりをどうするかが問題となる

【経営状況】

- ・ 乗客数は平成 2 年をピークに毎年減り続け、平成 22 年には 20%減の 363 万人
- ・ 年間約 360 万人に利用されているが、利用者の約半数が高校生等の通学定期利用者であり、大手民鉄である近鉄の学割率が高い（80.7%引き）ことから、利用者数の割には収益が上がらない構造となっている
- ・ 利用者の 3/4 が名古屋線・湯の山線に乗り継ぐために、距離按分されると内部・八王子線としては収益が上がらない

【四日市市と近鉄の協議】

- ・ 平成 18 年
近鉄から市長に対して、同線の利用促進等について、市と勉強会を行いたい旨の申出がなされた
- ・ 平成 19 年
近鉄との勉強会を開始。近鉄からは、利用促進だけではなく、同線に対する何らかの支援の申し入れについても議論された
- ・ 平成 19 年～22 年
引き続き、近鉄から同線に対する支援の申し入れ。市は「車両更新を含め、市として大手民鉄に対して支援することの理由付けが困難である。鉄道事業者として、さらなる利用促進策を行うべきである。」と主張
- ・ 平成 21 年 4 月
市総合計画の策定作業開始。公共交通の維持について、重点的な施策として位置付けていくことを検討
「四日市市都市総合交通戦略協議会」を設置し、地方鉄道、支線路線の維持について検討
- ・ 平成 22 年
同線に対する市の考え方として①車両更新への補助については県・国の協調補助が得られることを条件とする②赤字補てんなど経営にかかわることは行わない
市から三重県に、同線への支援を依頼。三重県としては「大手民鉄である近鉄への支援はできないが、分社化するという条件で支援することは可能」との見解。
市議会において、総合計画の議決承認。「経営が悪化している鉄道支線について、事業者による運営手法の見直しを促すとともに、事業継続に向けた支援等を行う」

・平成 23 年

・総合計画の第 1 次推進計画において、支援策を位置づけ

①同線の車両更新補助

②西日野、内部駅の駅前広場整備

・近鉄より、車両更新の時期を延期したい旨の申出がされた。市は「同線の経営改善については、一義的には公共交通の経営を担う近鉄において遂行していただく必要があると考えており、市は利用増進策や国の補助スキームを前提とした施設更新を中心に支援を行っていく」と回答

・近鉄に対して、同線の路線維持を文書で申し入れをする。

・平成 24 年 4 月

「議員政策研究会総合交通政策分科会」で同線について議論。

議員からは、さまざまな意見が出されたが、結論として、6 月定例会において、「議員政策研究会総合交通分科会」に代えて、「特別委員会」の設置を行うことで、結論付けた。

6 月定例会において、「総合交通政策調査特別委員会」の設置が決まる。「廃線を前提とした議論ではなく、路線維持の可能性を探るというスタンスで議論を行う」方針を決定。

8 月、四日市市自治会連合会と北勢地区県立学校長会による近鉄本社への要望活動。近鉄から「バス高速輸送システム (BRT)」が提案される。

10 月、同地区高等学校 PTA 連合会等による「近鉄内部・八王子線存続を求める署名」が近鉄に提出される。(署名総数は 20,838 人。)

12 月、四日市市自治会連合会による署名が提出される。(172,144 人)

近鉄の回答は、「BRT への転換が最善策」

・平成 25 年

市議会特別委員会で和歌山電鉄の再生に取り組んでいる「リョウビホールディングス」意見を聞く。

4 月、特別委員会で近鉄(株)を参考人招致し、考えを聞いた。

・人口減少時代で赤字路線の継続は困難

・公共交通として BRT は最も望ましい方法

・公有民営方式にするとともに事業継続には市からの赤字補てんが必要

・株主への説明責任から土地の無償譲渡はできない。協力できる部分は協力する。

・車両更新の時期もあり、8 月末が意思決定のリミット。

市の考え方は、BRT への移行は市街地を走る路線でもあることから、困難と回答

同年 6 月

「総合交通政策調査特別委員会」が 19 回開催され「公有民営方式を基軸としたうえで、市の負担をできる限り最小化するよう、近鉄との協議・交渉を進めることを要望する」という提言が出された。

市の判断は、

・鉄軌道は、少子高齢化を迎え、特に交通弱者にとって日常に欠かせない移動手段

である。

- ・同市まちづくりにとって、鉄道は必要不可欠、鉄道は一度線路をはがすと元に戻すことは困難。
- ・廃線となった場合の代替交通の困難性（路線バス転換により、並行する国道 1 号の渋滞を助長する
- ・鉄道は地球環境にも優しい交通機関

【鉄道存続に対する判断と存続合意】

市は、地元や学校関係者の熱意、市議会特別委員会の提言、また、同線の必要性を踏まえ「鉄道での存続は公益性が高い」と判断。

近鉄は、鉄道での存続であれば、公有民営方式への転換が条件。

市と近鉄が協力して、内部・八王子線を「公有民営方式」により鉄道として存続することで合意。

【公有民営方式】

平成 27 年 4 月 1 日

近鉄は鉄道施設・車両を市に無償譲渡、土地は無償貸与、（公租公課免除）新会社名を「四日市あすなろう鉄道株式会社」とした。（国・県からの補助・財政支援はあり）同会社への出資比率は、市が 25%・近鉄 75%。



《所 感》

・四日市あすなろう鉄道は、市民・行政・事業者が三位一体となり地域公共交通である鉄軌道を守った事例と感じた。

・開業から平成 36 年度まで 10 年間の負担は、それぞれ、市 20 億円（鉄道施設・車両の更新保守費等）国・県 10 億円（設備投資等に対する補助）近鉄 17 億円（一時負担金・資産無償譲渡）であり、利用者には運賃値上げによる負担が増えた。

・市民はボランティアによる花植え、清掃などで「地域にとって必要不可欠な鉄道」との思いの下活性化に取り組んでいる。

・研修の後 12 時ごろに、実際に鉄道に乗った。四日市駅から八王子線「西日野駅」まで往復であった。時速は 20km~40km 程度でゆっくりであった。

乗客は高校生がほとんどであったが多さに驚いた。

解決すべき様々な課題はあろうと思うが、その解決には地域、市民の盛り上がりが必要と感じた。