

# 出張報告書

平成27年7月10日

市議会議長 鳥居宏次 様

会 派 名 刷新クラブ

代表者氏名 京西 且哲

下記のとおり報告します。

## 記

### 1 目 的

- ① 豊島区：日本初マンション一体型庁舎への建替えについて
- ② 古河市：デマンドタクシーについて

### 2 出 張 先

- ① 豊島区：東京都豊島区役所
- ② 古河市：茨城県古河市役所

3 出張期間 平成27年7月7日(火)～8日(水)

4 出張者氏名 京西且哲・西田武史・金子拓矢

5 てん末報告 別紙とおり

## 報告書

会派名 刷新クラブ

代表者 京西 且哲

豊島区：平成27年5月開庁日本初マンション一体型庁舎への建替えについて

説明者： 上村彰雄（新庁舎担当部長）・近藤正仁（庁舎建築担当課長）・松村隆（豊島区議会事務局）

内 容： 豊島区は昭和7年に区として誕生し、昭和36年に以前の庁舎が建設され、阪神淡路大震災の折に免震のみを行うが、東日本大震災の折には多少のダメージを食らうが、実質の防災拠点としての役割は果たせない事が明確になった。このような状況の中、庁舎の建て替えの構想があったが、区の財政状況が厳しく、平成2年の時点で192億円有った基金も平成12年に使い切り、借金も872億円を抱え財政破たん寸前と言う背景より庁舎建て替えの話も凍結されていた。

今回の建て替えのきっかけとなったのは、平成9年から少子化に伴う小中学校の統廃合による跡地利用であるが、この時も、関係者は財政的に庁舎が建てられるとは誰一人として思ってもいなかったようだ。新庁舎建設地は、約半分が廃校になった学校、もう半分は住宅地域であり、該当する地域住民との交渉もスムーズに進んだようだ。当初は上層部にマンションでは無く、オフィスビルの方が単価も高く良いと言う意見もあったが、景気が悪いと入居率が下がる事も考慮してマンションとなったようだ。また、建設費用については、旧庁舎跡地を民間に70年の定期借地として契約する事により、

191億円が一括して納付される方法を取り、それにより今回の建設費・移転費・備品購入費を含めた143億円に充てることが出来る事により、借金もする事無くスムーズに進める事が出来た。建設に当たっては、前述したように防災拠点となることを主眼に、今まで7つの地域に分散されていた市民窓口業務の集約化による市民サービスの向上をめざし、そして、区民の憩いの場として庁舎全体をミュージアムとなるよう、展望公園なども備え、一年345日稼働させる事により、区民からも良い評判をいただいている。

ま と め： 本市も財政面・旧庁舎の現状で大きく重なる点が見えた。税金を投入せずに建設が可能であったと言う事例は、本市との立地条件の違いこそ有るもののこのような発想は見習うべき手法である。廃校の土地利用と言う話からも、庁舎建設とは別の話であるが、これからの益々少子化していく中、本市も学校の統廃合と言う決断が迫られる様になってくるが、「これも、いつの時期にやっても大変な事、やるなら早い方が良い。」と言うアドバイスも有った。行政視察としては、我々が庁舎建設以後の第1号らしいが、少し前に和泉市長が単独で調査に来たそうである。本市長もリーダーシップと決断力を出して積極的にかつスピーディーに活動して貰いたいと感じる。

古河市：デマンドタクシーについて

説 明 者： 秋山哲男（総務部長）・田中秀明（総務部課長）・佐久間義之（総務部係長）・稲見浩丘（総務部主幹）

内 容： 古河市は平成17年に旧古河市と旧総和町と旧三和町の一市二町が合併して誕生した市である。旧古河市では、平成10年

より循環バスを有していたが、合併後、循環バスの無い地域の市民の日常生活を支える地域の足をどのように確保するかを検討した結果平成20年度より「デマンド交通（乗合タクシー）」の運行を追加運営した。

循環バスは3コースに分けて運行され、1乗車につき100円未就学児は無料。年間12万人が利用されている。乗合タクシーは、旧総和町と旧三和町地域全域をカバーしており、登録制で年間2万8千人が利用している。これらの地域の方々は、昔から車が無ければ移動ができず、ほとんどの家庭で複数台の自動車を保有しているが、少子高齢化に伴い、高齢者の運転免許を返還する流れにより、益々交通弱者の日常生活の範囲が狭められ、市としてのサービスが求められるようになってきたと言う。それ以外に既存の民間路線バスの赤字路線に対しても年間350万円の補助金を出して運営を補助している。

これらの地域公共交通に対する国土交通省の支援策として、「地域公共交通確保維持改善事業」として、平成23年度より国から810万円（平成27年度）の補助をもらい運営している。

ま と め： 本市と状況を照らし合わせると、循環バス（ローズバス）は同じ様なものであるが、本市でも市民要望によるローズバスの試行運転を行った様に空白地が多数存在する。また、山手地域に運行している南海バスの赤字路線もあり、よく似た環境であると思われる。これらの手法をうまく活用すれば、市域全体の市民に対して平等にサービスを提供できる他、国の「地域公共交通確保維持改善事業」が対象として補助をもらえるのなら、市の負担も軽減され、また、市内のタクシー業者の活力にもなりうると考えられる。