

出張報告書

平成27年 7月10日

議長 鳥居宏次殿

生 創 田 和 岸 名 派 會

代表者氏名 稲 田 悦 治

下記のとおり報告します。

1. 目的

東京都豊島区役所 『日本初マンション一体型庁舎への建て替えについて』

茨城県古河市役所 「デマンド交通について」

2. 出張先

東京都豊島区南池袋2-45-1 東京都豊島区役所

茨城県古河市下大野 2209-9 古河市商工会 総和事務所

3. 出張期間 平成27年 7月 7日(火)～平成27年 7月 8日(水)

4. 出張者氏名 稲 田 悦 治

5. てん末報告 別紙のとおり。

[illegible]

(7月 7日)

東京都豊島区役所 『日本初マンション一体型庁舎への建て替えについて』

担当者：新庁舎担当部長 上村彰雄氏・庁舎建築担当課長 近藤正仁氏

まずはじめに、庁舎建て替えに至った経緯については、現庁舎は①防災拠点として不安②混雑する窓口③狭隘で不便④分散する窓口⑤著しい老朽化という現況であった。しかしながら、財政状況は平成11年度で借入金残高が872億円（開発公社205億円）にまで膨れ上がり財政再建団体への転落が危惧されていた状況からは上向いてはきていたものの、財政状況は依然として厳しい状況であった。このような状況の中ではあるが、現庁舎の老朽化が年々進み、区民に不便をかけ、防災拠点としても不安を抱える庁舎の実態を目の当たりにし、もはや新庁舎整備を先送りすることはできないと決断した。

財政再建途上での計画がゆえ、創意と知恵を集結するとともに、次世代にわたる長期的な視点をもとに、先人から引き継いだ区有財産を大切に活かすことで、区民に新たな負担をかけず、新庁舎を整備することを基本に検討を進めた。

日出小学校跡地を含む市街地再開発事業と現庁舎地の活用による、これまで他の自治体が行ったことがない全く新たな発想で全国初となるマンション一体型の新庁舎の建設が完成し、平成16年9月『南池袋2丁目地区開発事業協議会』設立、同年12月『東京のしゅれた街並み推進条例の街並み再生地区指定』、平成18年3月『南池袋2丁目地区市街地再開発準備組合』設立、同年5月新潮社整備方針（素案）公表、豊島区が準備組合に加入、平成20年9月新庁舎整備方針策定、同年11月区民ワークショップ開催、平成21年7月『南池袋2丁目A地区』地区計画・市街地再開発事業等の都市計画決定、同年11月新庁舎整備基本計画策定、平成22年1月『南池袋2丁目地区市街地再開発組合』設立許可、同年11月新庁舎整備推進計画策定、同年12月庁舎位置変更条例可決、変更23年4月『権利変換計画』許可（全員同意型）、同年5月解体工事着工、平成24年2月本体工事着工、平成27年3月竣工・新庁舎落成式を経て、平成27年5月7日の新庁舎開設を迎えた。

建物概要は、名称：『としまエコミューゼタウン』、敷地面積：約8,324㎡、建物用途：庁舎・店舗・事務所・共同住宅（432戸）・駐車場、規模：地下3階／地上49階等である。

豊島区所有専有面積は、庁舎：25,573.46㎡、駐車場：783.17㎡、駐車場：265.98㎡で、1階の一部と3～9階が新庁舎となっている。

庁舎移転地選定については、『公共施設の再構築本部』からの提案により、購置・日出小学校および現庁舎跡地での検討案が基準となった。その後、購置小学校跡地が売却されたため、日出小学校および現庁舎跡地での検討が決定した。

尚、豊島区では平成9年度において区内29小学校を23小学校、区内13中学校を8中学校に統廃合し、今年度も2小学校を1小学校に当廃合する。跡地については、担当部

局で検討し売却等が実施されてきている。

区民ワークショップ等において、マンション一体型としたことで、大規模改修が難しい、維持管理が複雑ではないのか等の区民からの意見があった。これは区民の約50%がマンションに居住していることから、現に大規模改修の問題に直面しているからである。これらを解消するため、初期投資はかかるが、集合住宅部分とは別々にエレベーター等の設備等を整備した。維持管理については、マンション専門管理組合、非住宅管理組合、建物全体管理組合の3つに分けている。各々の役員が全体管理組合に参加し、他の2管理組合は各々で管理組合運営に取り組んでいる。

また、マンション部分と庁舎との権利関係は、通常の方譲マンション同様に区分所有である。

新庁舎整備にかかる費用と財源については、現庁舎を東京建物株式会社に解体・建設工事および収去期間7年6ヶ月、実質運用年数70年とした定期借地権付きにて賃借してもらい、70年間の地代191億円を一括先払いにて、平成28年3月末日までに受け取る。

現庁舎地活用は、①にぎわい拠点（回遊性のひろがり／650万人集客・270億円効果）②文化拠点の創出（新ホールの整備／7つの劇場・新ホール・シネコン・ボカロ劇場・フジサンケイグループ・超高層オフィスタワー）③新庁舎整備費の財源を生み出す（地代の確保／財政に負担をかけず、新たな借金をせずに、新庁舎を整備）の3つの大きな目的を持っている。

新庁舎整備費用135.9億円と引っ越し費用を含めた、約143億円は地代191億円受領後に支払う。再開発事業では地権者への負担がないことがその選択の大きな理由の一つである。又、再開発事業であるため、事業者が計画・資金面等全てを担い、事業の推進を行うため、逐一、議案提案し議会での議決が必要なく、要所要所で議会関連事項等の必要事項についての説明等で対応することで議員への理解・協力が得られた。又、豊島区が準備組合に加入していることで、策定から数年経過した基本計画及び設計等では、多少の設計・構造等において変更、あるいは仕様や材料変更等でも、その時点における区役所としての意見・要望にも即座に対応して頂き、納得出来るものとなった。

集合住宅の販売状況については、東日本大震災等の影響で工事費・工期等において悪影響もなく、2年以上前から販売を開始したが、消費税増税の駆け込み消費等によって、短期間で完売した。販売価格は、1㎡あたり約100万円で、最多価格帯は8千万円台で最上階では2億円以上の物件もある。

区民の反応については、あまりにもPRが良すぎたため、区民の期待度が高すぎて少しギャップがあった。窓口サービスゾーンでの対応によって、待ち時間が短縮されると思っていたが、以前は各部署を回り各部署で待ち時間を過ごしていたが、ワンストップゆえに同じ場所で待つため、以前より待ち時間が長く感じる等と言う声がある。

その他、新庁舎の特色は区民交流ゾーン・窓口サービスゾーンにおける総合窓口、福祉総合フロア、子育てインフォメーション、ラウンジスペース等・災害対策ゾーンにおける

災害対策センター、総合防災システム、免震装置や超高強度コンクリート導入による災害に強い新庁舎・見通しの良い事務室ゾーン・快適に傍聴でき、区民が参加する大きな会議や国際会議にも使用できる議場の区議会ゾーン等である。また、環境対策を先導する樹木のような新庁舎で、CO₂排出量が30%以上削減できる。エコヴェール・エコヴォイド・エコミューゼが新庁舎の設計の柱とした、21世紀の庁舎のあの方にふさわしい環境庁舎として機能することが期待されている。

事業の説明を聞き終え、東京23区において、消滅可能都市と言われているものの、本事業が成功したことについては、やはり東京都内だと感じました。担当者は分譲マンションの販売価格も、区役所と言うことである程度押さえ気味との事ですが、短期間に完売し、既に中古マンションとして販売されたが、新築価格より高額で売買されたと言う実績も聞いている。また、財源に充てた現庁舎の活用でも、定借で191億円もの地代が確保できること。巨額な資金を投資しても十分な魅力があるとする事業者とその事業者の規模の大きさ。到底、岸和田市においては同様に考えることは難しいと思う。

豊島区(27/6地区 人口279,473人)の平成25年度末における基金残高は、その他特定目的基金102億円・減債基金32億円・財政調整基金102億円の合計残高は236億円、一方、起債・借入金残高は土地開発公社等借入金は平成22年度中に完済し、特別区債残高218億円である。岸和田市と比較してどうでしょうか。

財政再建に取り組む事なく、起債・借入金は膨れ上がり続け、基金残高は底をつくと言う状況下にもかかわらず、危機感のかけらもない行政運営・行政経営が行く末は誰もが安易に想像できるはずである。しかしながら、岸和田市が有する公共施設は老朽化が年々進み、多くの不安を抱え、市民にとって不便をかけている公共施設の最たるものの一つが現庁舎でもある。

本市においても新庁舎整備事業はじめその他の公共施設のあり方について早急に具体的な計画を策定し、即座に対応すべきであります。先送りばかり出来るものではありません。

財政再建途上、いや真の財政再建に取り組んでいない状況下ではありますが、創意工夫し、知恵を結集し、新庁舎整備事業等に取り組まなければなりません。手をこまねいている間でも、状況は待ってくれず悪化へと向かっている。

先にも少し記述しましたが、豊島区でも平成9年度には、困難な中でも困難を極める小・中学校の統廃合をやり遂げ、今なお統廃合に取り組みながら財政再建途上にあります。

岸和田市においても、小・中学校及び公立幼稚園等の統廃合は避けて通ることは出来ない問題で、これ以上、先送りしている状況ではない。市長はじめ理事者・職員、市議会・議員は無責任極まりない。財政再建と事業推進と言う相反することに使命感を持って、各々の責任を果たさなければならない。

経常収支比率が全国で7番目にまで悪化した岸和田市。本気で行財政改革に取り組むことなく、起債・借入金残高が右肩あがり、高止まりしている現実をもろともせず、財政再建団体に転落する可能性を危惧する事なく、この期においても市長公約と言うだけで、

検証する事なく推し進めようとしている。繰り返しになるが、市長はじめ理事者、職員はもとより、市議会および議員は各々の責任と使命を痛感し、岸和田市の安寧を願い、それを形に現し、未来を担う子どもや市民に対する責任と使命を肝に銘じ、各々がそのために取り組む必要がある。岸和田市の未来を、いや少し先すらも想像出来ないようでは、双方とも無責任極まりないと言われても返す言葉がない。

(7月8日)

茨城県古河市役所 『デマンド交通について』

担当者：総務部長 秋山 哲男氏・総務課長 田中 秀明氏

総務係長 佐久間義之氏 総務係主幹 稲見 浩丘氏

市内循環バスと乗合タクシーのそれぞれの導入までの経緯について、まず、循環バスの導入については、路線バスの沿線でない高齢者等の交通弱者が市内各公共施設や医療機関、または駅などを利用する際の利便を図るため、利用者を市民の方に限定し無料で乗車出来る福祉循環バス『ぐるりん号』の運行を平成10年6月より開始した。

また、平成24年4月1日から、市内公共交通サービスの公平性を確保し、また古河市循環バス『ぐるりん号』を継続性ある事業とするため、有料化した。有料化に伴い、どんなでも利用可能なバスとして運行している。

同バスは、当初(財)古河高齢者福祉事業団に運行を委託する形で実施されていましたが、有料化した平成24年4月1日からは、茨城急行自動車(株)へ運行を委託している。

次に、乗合タクシーについては、合併時の古河市の公共交通サービスは、古河地区(旧古河市)で平成10年6月から運行を開始した市内循環バスのみでありました。

合併後、総和地区(旧総和町)・三和地区(旧三和町)への公共交通サービスの導入が課題であり、古河地区で運行している市内循環バスの拡大も検討したが、総和・三和地区では、合併以前に循環バスを運行していましたが、利用者が少なく、いずれも1~2年程度で運行を中止したと言う経緯があった。

そこで、県内でデマンド交通(乗合タクシー)の運行を開始した市町村があり、視察等を行った結果、総和・三和地区は可住地面積が広く、住宅地も点在していることや交通空白区域が広いことから、循環バス形式ではなくデマンド交通形式が地域の特性にあっていると判断し、平成20年7月からデマンド交通の試行運行を開始した。

よって、古河地区では循環バス『ぐるりん号』、総和・三和地区ではデマンド交通『愛・あい号』を運行し、路線バスを含め各交通サービスが相互に連携することにより市内全域を網羅する公共交通網を整備することとした。

次に市内循環バス『ぐるりん号』の運営については、古河地区を対象に、市民の日常生活を支える『地域の足』を確保することを目的に、路線バス方式による循環バス『ぐるりん号』を導入した。

運行概要については、古河地区・総和地区西部の一部及び埼玉県久喜市栗橋区域の一部（栗橋駅）を区域とし、東・西・南の3コースで運行している。尚、デマンド交通の導入に併せてコースを変更し運行区域を拡大し、茨城急行バス古河栗橋間乗合バスとの統合により埼玉県久喜市（栗橋駅）へ乗入れることになった。

運行車輛は3台（小型ノンステップバス（定26名・乗員）2台・大型1台（定54名・乗員））で毎日6時30分～19時40分（東8便/日・西・南（鶴）7便/日・南（古河・栗橋間）4便/日）で運行し、1乗車100円、1日乗車券300円、1ヶ月定期券4,000円で未就学児は無料である。また、平成26年度利用状況は、3コース合計123,357人で1日平均は338人であった。

続いて、デマンド交通『愛・あい号』は循環バス『ぐるりん号』が運行していない、総和・三和地区を対象に、市民の日常生活を支える『地域の足』を確保することを目的に運行している。市民から電話予約を受けて、自宅等から目的地までバス並の料金で利用出来る乗合タクシーである。

運行地区は、総和地区・三和地区内及び古河赤十字病院（古河地区）、茨城西南医療センター病院（境町）で、利用対象者は総和・三和知久に居住する市民である。

運行車輛は8台（ジャンボ車1台、ワゴン車5台、セダン車2台）で月曜日から金曜日（8/13～16、12/29～1/3は休）の8時～16時までの1時間間隔で運行し、利用時間は8時～17時（予約受付7:30～16:30）までである。

利用料金は、1回（往）利用ごとに大人300円・子供（小学生）100円未就学児無料。茨城西南医療センター病院利用500円（予約100円）。支払いはチケット制としている。

運行委託先は古河市商工会で、交通事業者は総和中央交通（株）、三和交通（有）、諸川タクシー（有）の3社である。なお、市内には13事業者があるが事業参入希望が3社であったため、そのまま事業者として決定した。

古河市商工会総和事務所に、デマンド交通の円滑な運行を図るため、利用者からの予約受付並びに各タクシー事業者への配車手続きを行う予約センターを設置している。

利用者からの電話予約・受付から配車手続きまでをシステム化し、予約センターのパソコンと各車両に設置する車載機をネットワークで結び、配信するための一連の予約・配車システムを導入している。このシステムでは、中長期的には蓄積された利用データを使って、利用状況等を分析し運行改善に活用することができる。また、オペレーター6名を配置（午前・午後3名の2交替制）し、運行責任者として商工会職員1名が兼務している。運営日等については、月曜日から金曜日、7:30～17:15（祝、8/13～16、12/29～1/3は休））、予約受付時間は7:30～16:30である。

デマンド交通事業の収支について、乗合タクシー事業収支は運行委託費59,068千円に対し、利用料収入9,558千円、雑収入9,118千円（内、国庫補助金9,117千円）で、差引40,391千円の支出額である。

一方、循環バス事業収支では、運行委託費43,714千円と修繕費等617千円の合

計44,331千円に対し、運行収益等12,204千円で、差引32,127千円の支出額となっている。

乗合タクシーにおける利用日について、土日祝日を省いた理由については、運行開始前に実施したアンケート結果から、デマンド利用者の中心は車を運転しない高齢者の通院等が中心となると予測され、家族送迎が可能で、また病院の休診等が多い、土曜日や日祭日の運行は考慮外とした。民間交通事業者への配慮（予約・登録制の導入も民間への配慮である。）や、他の市町村の事例も参考にした。

乗合状況（乗車率）については、平成26年度では、利用者数述べ28,109人、1日平均人数は116.6人、1台/1日当たり平均14.6人である。また、1時間1台当たりの乗合率は平均1.82人である。

最後に、今後の課題については、市内に2種類の公共交通サービスがあり、居住する地区により利用出来るサービスが異なるため、統一した公共交通サービスの提供を求める声がある。

また、個別には循環バスでは、運行本数の増便と運行区域の拡大への対応が課題であり、デマンド交通では、古河地区・古河駅までの運行区域の各台要望への対応が課題となっている。

循環バス及びデマンド交通の見直しについては、民間路線バスやタクシー事業者と慎重な調整を行い、古河市全体で利用者が安全安心に利用出来る公共交通体系の構築が課題となっている。

その他、お尋ねしたことで、デマンド交通への参入事業者は現在3社であるが、今後、残る10社が安定した運行委託料を確保するため参入した場合、運行委託料（実績）を下回ることになると、本事業が継続できるのかと言う懸念もあるのではないかと。参入している3社は、具体的な金額は不明ではあるが、初期投資している以上新規参入事業者との問題が発生すると予測されるだろう。また、公共交通体系の構築については、現時点においては、着手されていないようだが、古河市としての公共交通体系の構築があつてこそだと思う。その構築なくして、課題に挙がっている増便・区域の拡充は慎重であるべきだ。

前述の平成26年度事業収支において、国庫補助額9,117千円については、補助対象経費合計額の1/2と、市町村ごとに算定される国庫補助上限額のいずれか少ない方の額以内の額で、補助対象期間は毎年10月1日から9月30日までの1年間である。又、古河市では既存路線バス（茨城急行自動車・JRバス関東・朝日自動車）3社が運行しているが、古河市が補助しているのは朝日自動車のみで350万円/年で、国からも同額程度の補助金があるとの事である。岸和田市でも補助をしているが、国からの補助金の要件も一度確認する価値はあるのではないかと。

公共交通体系について、岸和田市全体の公共交通政策については、機会ある事に指摘して来たが、岸和田市でも具体的な議論がされているとは思えない。岸和田市における、ローズバスの運行についても、理念なき拡充となり、なし崩し状態での運行がなされている

のが現状である。市内事業者との真剣な議論を重ね、一日も早い岸和田市としての公共交通体系の構築と公共交通政策の策定を強く望むものである。