

# 出張報告書

平成28年8月1日

市議会議長 様

会 派 名 日本共産党議員団

代表者氏名 中井 良介

下記のとおり報告します。

## 記

- 1 目 的 行政視察
- 2 出 張 先 小田原市、浜松市
- 3 出張期間 平成28年7月25日～平成28年7月26日
- 4 出張者氏名 今口、中井、岸田、池田、澤田
- 5 てん末報告 別紙添付

7月25日 調査事項「中核市について」報告書

調査市 神奈川県小田原

\*小田原市における中核市移行検討の経緯等

・平成25年度に第30次地方制度調査会が、中核市と特例市の制度統合を検討し始めたことを受けて、内部検討会を開始、27年度に「中核市移行推進本部」を設置。神奈川県と調整しながら、28年3月、中核市への移行を是とする「中核市移行基本計画案骨子」を作成。

・一方で人口減少に対する安定的な行政サービス提供体制の構築に向け近隣市との合併・広域連携に関する議論を続けてきた。平成28年10月に南足柄市との間で「2市協議会」を設置することを合意。小田原市単独での中核市移行のかかる計画案を先送りすることとし、関係する作業を停止。合併への道筋が確定されない場合は、29年度末までに小田原市単独で、中核市移行に関する作業を再開し、期限内の指定を目指すこととする。

## ①調査事項

### 1、人口推移について

平成7年に人口20万人を上回り、平成12年ピーク人口200,173人を記録。平成12年特例市に移行。17年20万を下り、以後減少続く。

・中核市移行は、小田原市としては急激な人口減少・少子高齢化に対応しつつ、一定の人口規模を確保し、地方分権の受け皿として総合行政として存立のための条件として認識。

### 2、移行にあたっての財政的影響について

財政収支見込み額 約2億7千万円

### 3、移行に伴う職員数の確保について

増員数は積算は67人

医師や薬剤師などの専門職員の増員と計画的な採用については重点的な手立てが必要。

実務指導を兼ねた職員派遣や研修、人事交流など

#### 4、効果と課題について

(効果)・機能強化による幅広い施策展開、きめ細かく高度の諸施策の強力な推進力とする。

- ・「いのちを大切にす小田原」の諸施策推進。
- ・ 県西地域の中心的都市。
- ・ 窓口の一本化、事務の効率化、特色ある街づくり、地域保健衛生の充実・強化、等。

(課題)・経常的な行政コストの増大。これは歳入の増加で補填見込み。

- ・ 移行に伴う初期投資経費は外部委託により縮小。
- ・ 人材の確保と育成。

#### 5、市民への説明周知について

広報誌(平成27年10月)に中核市移行推進本部の設置を掲載。

後、合併協の設置により中断。

#### 6、保健所、児童相談所について

・小田原保健所は福祉事務所併設のため使用不可。市有施設の活用を原則とし、小田原市保健センターへの併設を優先的に検討。

児童相談所は、法改正のうごきが確定的でなかったため、対応は協議していない

\*平成28年10月に、人口減少に対応する近隣市との合併のための2市協

議会を発足し、中核市への計画を先送りすることになり、岸和田市との大きな違いがあることが前提となる。

\*財政的影響については、約2億7千万円弱の黒字を見込こんでおり、岸和田市の50数万円とは大きく違う。

その他は、同じような問題点、課題が出されている。

- ・保健所の設置において医師、薬剤師、獣医師など人材確保に計画的、重点的に手立てが必要。
- ・昨年、10月広報誌に「中核市に向けて検討を開始しました」と掲載した。直後に、合併協議に入ることになり、中核市の検討が中断しているので、広報はこれのみ。

市民には見えにくい。あまり理解されていないかと思っている。

- ・児童相談所の設置については、法改正が確定されていないので協議対象にしていない。全国市長会や全国施行時特例市市長会を通じて国に要望。また、厚生労働省との意見交換会では、法改正の検討に際しては児童擁護に係る国・県・市町村の基本的な役割分担を明確にすること、市町村の規模・能力・実情に応じて選択的・段階的に移譲を行うべきであることなど中核市を目指す人口20万未満の施行時特例市には、期限付きの対応が困難であることなど、検討を申し入れている。

行政視察 静岡県浜松市

調査事項 「公共交通の活性化と再生について」

- (1) 高齢者、通学者などの交通手段の現状
- (2) 多様な交通手段について
- (3) 地域が主体となった公共交通の取り組みについて

## 概要

浜松市は平成17年に自治体の合併により、全国でも2番目の広さをもつ自治体となった。

面積は約1500 k m<sup>2</sup> 人口は80万人

岸和田の面積の約21倍 人口は約4倍

市内の公共交通網は、J R 東海道本線・新幹線/遠州鉄道/天竜浜名湖鉄道/J R 飯田線

路線バス41路線（3つのバス会社乗り入れ・99社遠州鉄道）

路線バス網の乗車人員 約2580万人/年 山間部では特に市民の足となっている。

\* 鉄道の乗車人数は昭和50年から平成25年までの統計ではほぼ横ばいだが、バス輸送人員は1/3に減少している。→原因として①女性の運転免許取得率の上昇が考えられる。

## 浜松市都市計画マスタープラン

平成22年5月に将来都市構造の基本的枠組として浜松都市計画マスタープランを作成。

その中で拠点ネットワーク型都市構造の構築→広域圏を結ぶ国土軸と市内の拠点をネットワーク化する。

市内を4つの地域に分ける。

- 1、都心 都心では自動車より公共交通優先，運行頻度が高く気軽

に利用

- 2、市街地 都心と主要な拠点間が定時性、速達性の高い公共交通機関で結ばれる
- 3、郊外地 過度に自動車に頼らず時、場所、場合に応じて公共交通、自転車、自動車を使い分けることができる。
- 4、中山間地 地域の実情に応じて通院、買い物など日頃の生活に必要な足がバスなどの公共交通によって確保，維持される。

3と4については路線バスや地域バスによって構築される。

### 地域バス

地域バスは12地域で構築されている。

地域・交通事業者・行政の三者で支えるシステム

地域が主体となり公共交通のあり方を考え、検討する「地域交通検討会」を設置

バスの維持、廃止をきめる維持基準がある。維持基準は収支率2割以上は持続可能

収支率 = (運賃収入 + 地域の協力) ÷ 運行経費 ≥ 2割

中山間部、過疎地については最低限週に2日、一日2往復しているが、学校の統廃合により、バス通学となっている路線は毎日運行している。

地域バス運賃の上限は200円から受益者負担の考え方で690円になった。→利用者減少

年間50人以下で廃止。

デマンド運行—予約制で送迎するシステムでタクシー会社に委託→減少（利用者死亡や高齢でも無理に運転していく）

## 公共交通空白有償運送業

NP0法人2法人 経費の1/2以内の額（上限年間80万円）補助 会員制2600人、  
1400人

民間タクシーの半額程度の自己負担 6人乗り車両

## 通学者に対するサービスとして

自宅からバス停、駅まで自転車で来るため、駐輪場は無料

## 公共交通への市の負担額

平成27年 経費1億2000万円

運賃収入+地域負担金が1500万円

市の負担額 1億0700万円

## 課題・

過疎、山間部において高齢化率も高まり、通院、買い物など自家用車で行くことができない高齢者が、買い物難民、通院難民にならないようにするため、地域をあげて努力されている。しかし、受益者負担の考え方が導入され、地域（町会）の金銭的負担、利用者負担の運賃3倍以上の値上げ、ダイヤの改定による間引き運転により、悪循環に陥っている。

多様な公共交通の方法を考えるうえで、路線バスとの競合乗り入れの禁止、受益者負担による運賃の値上げ、地域負担金など岸和田市で超えなければいけないハードルがはっきり見えてきた。

ローズバスの山手での試験運行が実施され、頓挫しているが、他の自治体の経験からみると基準（1日の乗車人数）が厳しいのはいかと感じる。

住民の移動手段を行政の責任でカバーするための行政側の努力、地域の力、事業者の協力が不可欠である。