

平成 24 年 8 月 31 日

四日市市議会

議長 藤井 浩治 様

都市・環境常任委員会

委員長 諸岡 覚

### 都市・環境常任委員会行政視察報告

都市・環境常任委員会が行政視察を行いましたので、その結果を次のとおり報告いたします。

#### 記

1. 視察日時 平成 24 年 7 月 11 日（水）～7 月 13 日（金）
2. 視察都市 東京都港区、日立市、川越市
3. 参加者 諸岡 覚 加藤清助 伊藤修一 伊藤嗣也  
川村幸康 杉浦 貴 竹野兼主 三平一良  
村上悦夫  
（随行）櫻井靖泰
4. 調査事項 別紙のとおり

(東京都港区)

1. 区勢

区政施行 昭和 22 年 3 月 15 日  
人 口 210,985 人  
面 積 20.34 平方キロメートル

2. 財政

平成 24 年度一般会計当初予算	1035 億 5000 万円
平成 24 年度国民健康保険事業会計当初予算	212 億 7709 万 9 千円
平成 24 年度後期高齢者医療会計当初予算	44 億 4401 万 8 千円
平成 24 年度介護保険会計当初予算	129 億 9836 万 3 千円
合 計	1422 億 2709 万円
財政力指数	1.32

3. 議会

条例定数 34  
4 常任委員会 (総務、保健福祉、建設、区民文教)  
4 特別委員会 (交通・環境等対策、行財政等対策、まちづくり・子育て  
等対策、防災・エレベーター事故対策)

4. 視察事項 (「ちいばす」について)

視察目的

港区では、平成 12 年の都営地下鉄大江戸線及び営団地下鉄南北線の開業により、区内の都営バス 4 路線が廃止となったため、区内に公共交通のない地区が生じることとなった。

そこで、区主導によるバス運行を検討することとなった。運行事業者はプロポーザル方式により決定したが、区は車両購入費用や運行の宣伝費用を補助するものの、直接運行費用について運行事業者が赤字負担することとされた。

平成 16 年 10 月から 2 路線にて運行を開始し、年度を経るごとに利用者は増加しており、現在では、廃止された路線バスの代替交通手段以外も含め、7 路線で運行を行っている。

本市における交通施策の参考とするため、視察を行った。

#### 導入への経緯について

前述のとおり、地下鉄開業による都営バス路線が廃止となったが、沿線住民からは、東京都交通局や港区に対してバス路線の復活を求める要望が多かったことから、港区でも交通局へ路線再開を打診したものの、交通局の方針に変化がなかったことから、港区主導によるバス運行が検討されることになった。

運行事業者はプロポーザル方式により決定することとなった。港区では、車両購入費用や運行の宣伝費用を補助するが、直接運行費用に関しては赤字補填を行わず、運行事業が赤字を負担することとした。

運行を開始した平成 16 年度の利用者は、半年間で約 30 万人であったが、年度を経るごとに利用者が増加しており、平成 23 年度に当初の 2 路線では約 120 万人となっている。

#### 路線の拡大について

2 路線の運行開始直後から、路線拡大の区民要望が多く寄せられたことから「ちいばす」に限定せずに地域交通を考える検討会を発足させ、平成 19 年度には、地域交通サービスの向上のための基礎調査（区民アンケート、施設利用者アンケート、企業アンケートの実施）を経て、平成 20 年度には「港区地域交通サービス実施計画」を策定し、5 つの地区総合支所を組み入れた新規 5 路線（芝・麻布・青山・高輪・芝浦港南）の計画が進められた。

当初の 2 路線については廃止された路線バスの代替手段という一面があったのに対し、新設の 5 路線は沿線住民の利便性向上が主目的であり、利用者数の見込みが不透明であった。このため、当面は 2 年間の実証運行とし、収支率 40% 以上であれば本格運行に移行し、収支率が 40% 未満であれば実証運行を 1 年延

長したうえで対策を検討することとした。

平成 22 年 3 月に 2 年間の実証運行を開始し、その結果平成 23 年度の収支率は 56.9%であったため、平成 24 年 4 月からは 5 路線で本格運行が開始され、全 7 路線で運行されることとなった。

#### 委員からの質問

Q 運賃収入以外の収入はあるのか。

A 車内広告による収入があるが、全体収入の 5%未満である。

Q 補助の実績はどのようなものか。

A 2 路線のときには車両のみの補助。運行費補助をしないという前提でプロポーザルを行っている。車両購入費は 5 年間の分割で補助をしている。

田町ルートは収支率 100%を達成している。

Q 利用者の傾向はどのようなものか。

A 港区は昼間人口が多いこともあり、高齢者やサラリーマンが多い。男女比では女性のほうが多い。

Q 事業者選定において苦労した点は。

A 路線選定が難しい。渋滞が多く、バス停の選定も難しい。

また、事業者は運転手の育成も難しいようだ。朝夕のラッシュ時や雨天時の定刻どおりの運行に苦労している。

Q 収支率は路線ごとで算出するのか。

A 全体で算出して平均化している。

Q 全体では問題が潜在化してしまわないか。

A 公表するときには個別路線の問題も出している。

Q バス停の間隔が短いので、渋滞につながらないか。

A 高齢者の利便性を考慮している。都営バスとバス停を共有して共存している。

Q 議会は賛成していたのか。

A バス路線に関する請願が多く出されていたので、議会は賛成だった。

### 委員会としての所感

港区内には、ビジネス街、商業エリアがあり、昼間人口が多いことから、ちいばすの利用者数の確保につながっている。これは、区内にある地下鉄の33駅と重複せず、また、5つの総合支所を中心とした路線を設定していることによる。

実際には、7路線のうち収支が確保できるのは「田町ルート」だけであり、特に新規5路線については年間経費約4億円に対して約1.8億円の赤字となっている。

本市においても、個々のコミュニティバスでは採算性が見込めないことから、利用者の多く見込める路線と各地域の路線との組み合わせにより採算性を考慮するとともに、鉄道との乗り継ぎにより利便性を高めることにより、安定した利用が見込めるコミュニティバス導入の検討が望まれる。

( 日立市 )

## 1 . 市勢

市政施行 昭和 14 年 9 月 1 日  
人 口 190,337 人  
面 積 225.55 平方キロメートル

## 2 . 財政

平成 24 年度一般会計当初予算	630 億 4300 万円
平成 24 年度特別会計当初予算	415 億 1474 万 5 千円
合 計	1045 億 5774 万 5 千円
財政力指数	0.817

## 3 . 議会

条例定数 28  
3 常任委員会 ( 総務産業、教育福祉、環境建設 )  
3 特別委員会 ( 幹線道路整備促進、新庁舎建設、決算審査 )

## 4 . 視察事項 ( 「日立駅周辺地区整備事業」について )

### 視察目的

日立駅周辺地区は、日立シビックセンターを核として、商業・業務・文化的な機能の強化が図られ、様々な活動や交流の拠点としての役割を担っている。

平成 17 年 3 月に策定された日立駅周辺地区整備構想に基づき、都市拠点としての強化・交流人口の拡大・コンパクトな構造の都市づくり・中心市街地の活性化を目的として、駅自由通路新設及び駅舎橋上化、駅東口交通広場新設、駅西口交通広場改修、都市サービス施設新設、交流施設新設等の事業が実施された。

本市における J R 四日市駅周辺活性化事業の参考とするため、視察を行った。

## 日立駅周辺地区整備事業について

### (1)経緯

日立駅周辺地区は、戦災復興により現在のような街並みが形づくられ、昭和から平成にかけての日立シビックセンター等を中心としたひたち駅前開発整備事業により、商業・文化といった都市機能の強化が図られた。平成20年3月には国道6号日立バイパスの旭町アクセス以北が開通したことにより日立市北部と日立駅とのアクセスが向上し、交通結節点としての機能強化が図られた。

日立駅周辺地区の整備に当たっては、平成17年3月に日立駅周辺地区整備構想を策定している。この構想の策定にあたっては、アンケートや意見募集等で多くの方々の意見を聴くとともに、専門化、鉄道事業者、商工会議所、議会、公募市民等で構成する日立駅周辺地区整備構想策定委員会を設置し、さまざまな観点からの議論を重ねている。

### (2)事業概要

整備地区を一体的な空間として施設相互のデザイン的な調和を図り、まちの顔としての魅力ある都市空間を創出していくために専門的な観点からデザインの指導・調整を行う「デザイン監修者」を選定し、日立駅自由通路及び橋上駅舎等の設計及び工事も含めて、デザインの指導・調整に携わってもらうこととした。

デザイン監修者の選定に当たっては、日立市が5名の建築家を指名し、デザイン提案競技参加の依頼を行っている。最終的に、地元出身の建築家 妹島和世氏に決定している。

#### ・日立駅自由通路と橋上駅舎

周辺環境になじむように高さを低く抑え、平面的な広がりを持たせ、周りの環境に配慮しながら一体的なデザインで構成している。

#### ・駅周辺の交通基盤等の整備

自由通路新設に伴い、中央口（西口）駅前広場を改修するとともに、海に近い高台にあり、太平洋を一望できる海岸口（東口）に新しく駅前広場の整

備を行った。

- ・都市計画道路 清水鮎川線

国道 6 号日立バイパスと日立駅のアクセス道路として拡幅するとともに、電線地中化や歩道の環境整備等を行った。

- ・日立駅前自転車駐車場

放置自転車をなくし自転車利用の利便性が高まるように、有料自転車駐車場の整備を行った。

- ・日立駅情報交流プラザ

中央口（西口）には、観光案内等の情報を発信し、物産等の展示販売を行う情報センターとギャラリー等に利用できる多目的ホールの整備を行った。

海岸口（東口）には、イベント等の専用使用できるスペースと、利便施設としてカフェの整備を行った。

### (3)事業費と主な内訳

- ・工事費 53 億 200 万円

  - 自由通路 19 億 5000 万円

  - 橋上駅舎 16 億 9200 万円

  - 交通広場 8 億 2500 万円

  - 清水鮎川線 2 億 3500 万円

- ・用地費 11 億 2900 万円

### 委員からの質問

Q 駅舎の設計について、JR と市の調整はどのように行ったのか。

A 駅舎改築費用は基本的に自治体が大部分を負担し、JR は一部を負担するが、今回は 18.7% を JR が負担している。

設計を進めるに当たって、JR 旅客、JR の設計事務所、デザイン監修者、日立市の四者で何度も会議を開いて調整してきた。JR からは建物の効率性、安全性を求められた。

Q 駅の東西が分断されていることについて、整備は駅の西側から始められているが、人の往来を重視したか。

A 一般的な橋上駅舎では、駅の両側に市街地があり、それを鉄道が分断しているため、自由通路を整備する。日立市では、駅東側は市街地は少ないが、ホームの跨線橋がホームの端にあり、ホーム間の移動距離が長かったため、バリアフリー化を含めて自由通路を設けた。

また、日立市は日立製作所の発祥地であるが、日立駅はみすぼらしかったため、整備にあたりできるだけ都市的なものとし、海側の眺望も活用した。

#### 委員会としての所感

整備事業を実施するにあたり、「日立市の玄関口としてふさわしい駅東西の顔づくり」「海との近接性と崖地かいがんの特性を生かしたまちの魅力づくり」「多様な機能が響きあう調和の取れた市街地の魅力づくり」を目標としています。また、自由通路及び橋上駅舎デザインにおいては、「記憶に残るデザイン」「誰からも永く愛されるデザイン」「ふるさと感じさせるデザイン」を基本的な考え方としている。

また、ユニバーサルデザインへの取組みに力を入れており、障害者や支援組織との懇話会の開催や、先進事例の調査を行うことで、誰にでも使いやすい施設となるように努めている。

本市において、JR四日市駅は、エレベーターやエスカレーターがなく、利用者は跨線橋を使ってホームへ移動するため、利便性が著しく低い状況にある。また、駅舎は線路の西側にあり、東側からは踏切を横断して駅舎へ向う必要がある。

JR四日市駅周辺の連続立体交差事業が休止中であるなか、老朽化した駅舎の改築や駅東西自由通路の設置により、利用者のホームへの移動や駅東西の移動の利便性向上を図ることで、駅利用者数の増加や、他の公共交通機関との連携による地域交通の活性化につながるものと思われる。

(川越市)

1. 市勢

市政施行 大正 11 年 12 月 1 日  
人 口 345,296 人  
面 積 109.16 平方キロメートル

2. 財政

平成 24 年度一般会計当初予算	1005 億 7000 万円
平成 24 年度特別会計当初予算	788 億 5879 万 2 千円
合 計	1794 億 2879 万 2 千円
財政力指数	0.983

3. 議会

条例定数 36

4 常任委員会 (総務財政、文化教育、保健福祉、産業建設)

4. 視察事項 (「川越市資源化センター」について)

視察目的

川越市資源化センターは、西清掃センターの老朽化に伴う代替施設として検討が始まり、平成 22 年 4 月から稼動が開始された。

資源化センターは、ごみを焼却し熱エネルギーを改修する熱回収施設、粗大ごみ・不燃ごみ・容器包装等を資源化するリサイクル処理棟、処理された資源物を一時的に保管するリサイクルストックヤード棟、啓発施設、草木類資源化施設から構成される、ごみを資源として再生し、循環型社会形成の一端を担っている。

本市において計画が進められている新総合ごみ処理施設や、現北部清掃工場跡地に建設予定のリサイクルセンターの参考とするため、視察を行った。

## 川越市資源化センターについて

### (1)熱回収施設

建築面積：約 8,600 m<sup>2</sup>

延床面積：約 15,200 m<sup>2</sup>

処理能力：265 t / 日 ( 132.5 t / 日 × 2 炉 )

炉形式　：流動床式ガス化炉 + 旋回熔融炉

発電方式：蒸気タービン発電

発電量　：4000kw

熱回収施設に搬入されたごみは、流動床式ガス化炉でごみをガス化し、ごみ中の金属類（鉄・アルミ）は未酸化の状態で回収して有効利用する。熱分解ガスと灰分は次の旋回熔融炉へ送り、1250℃以上の高温で自己熱溶解させ、熔融スラグとして回収する。また、ガス化炉には、併設しているリサイクル施設からの可燃物残渣と破碎不燃物残渣も受け入れ、ガス化炉からの不燃物も合わせて熔融炉で熔融してスラグとして回収する。

一方、ごみの燃焼により発生した熱エネルギーは、高温蒸気として回収し、タービン発電機により 4000kw の発電を行い、自家消費分以外の電力を電力会社に売電しており、エネルギーについても効率よく回収・リサイクルされている。

### (2)資源化センター

建築面積：4,448 m<sup>2</sup>

延床面積：8,295 m<sup>2</sup>

構造　　：鉄骨造 + 一部鉄筋コンクリート造　4 階建

処理能力：53.0 t / 日 ( 1 日 5 時間運転 )

不燃ごみ　　8.4 t / 日

粗大ごみ　　0.9 t / 日

びん・缶　　22.4 t / 日

その他プラ容器　21.3 t / 日

資源化センターは、市内で発生する不燃ごみ・粗大ごみ・びん・缶・その他プラ容器を1日5時間運転で合計53トン进行处理及び資源化する。

不燃ごみは、有価物・不適物・危険物を手選別したあと、粗大ごみとともに処理する。

粗大ごみは、再生可能品、不適物を手選別したあと、2種の破砕機で細かく破砕し、磁選機で鉄を、可燃不燃選別機で不燃物を、アルミ選別機でアルミを選別回収する。

びん・缶は、破除袋機にて袋を破り除去したあと、手選別コンベヤにて不適物を除去し、磁選機でスチール缶、アルミ選別機でアルミ缶を選別回収する。缶を回収したあと、手選別コンベヤにてびんを茶色、無色、その他の3色に分別する。

その他プラ容器は、破除袋機にて袋を破り除去したあと、手選別コンベヤにて不適物を除去し、その他プラ容器機械式選別機でその他プラ容器をフィルム系と固形系に分ける。

### (3)その他の施設

- ・ストックヤード 処理される不燃ごみ、粗大ごみや、回収された鉄類やアルミ類等の資源物を一時的に保管する、
- ・草木類資源化施設 今までごみとして焼却処理されていた、剪定枝や刈草を破砕処理してチップや土壌改良剤へと資源化する。
- ・環境プラザ(つばさ館) 市民・団体・事業者と連携し、ごみ減量等の普及啓発・体験学習・情報発信・交流活動を行う。  
情報展示ホール、リサイクル体験工房、情報資料コーナーを設置するとともに、不用品として出された家具や自転車を修理して実費頒布している。

### 委員からの質問

Q川越市における最終処分場の残余容量はどのような状況か。

A残余容量は約 2 万<sup>3</sup>m<sup>3</sup>で、残余年数は 7、8 年である。最終処分量を減らして 20 年くらい使えるようにしている。

新しい最終処分場の用地はあるが、費用面から極力使わないようにしている。

Q最終処分場に埋め立てたごみを掘り起こし、焼却しているか。

A熱回収施設に新たなラインを設ける必要があるため断念した。

掘り起こしたごみは熱量が少ないので、助燃剤を使用するなど経費がかかるが、市内の東清掃センターの更新にあたっては検討する必要があるかもしれない。

Q施設周辺において搬入車による渋滞は発生しているか。

A想定したよりは搬入台数は少ない。周辺の道路拡幅をしていることもあり、特に渋滞はしていない。

年末年始、ゴールデンウィークは一般市民の搬入があるので混雑する。受付手続に時間を要することが課題である。

#### 委員会としての所感

川越市は一般廃棄物処理基本計画において、「循環型社会の構築」に向けた基本方針を示しており、その目標達成のための施策を推進している。

熱回収施設は、本市が建設を進める新総合ごみ処理施設とは燃焼炉の方式が異なるものの、灰溶融、熱回収を行う点は共通している。また、同一敷地内にリサイクル施設を併設しており、清掃業務の一元化や効率化が図られている。川越市では、周辺道路における渋滞は発生していないが、本市でも新総合ごみ処理施設供用開始後は、これまでの可燃ごみ、不燃ごみがすべて搬入されることとなり、さらに、リサイクルセンター供用開始後には資源ごみも搬入されることとなるため、周辺道路で渋滞が懸念される。

供用開始前の段階から、想定しうる課題に対して万全の対策を講じていくことが望まれる。