

平成 30 年第 4 回定例会 決算審査特別委員会 菊地ルツ 質問内容  
9 月 28 日（金）

◇ 消防費 消防団活動及び消防水利について

常備消防の広域化から 2 年。消防団については各自治体の中での活動という役割に変わりがない中、近隣町村の常備消防職員と帯広市の消防団員が協力して火災や災害対応も想定され、平成 28 年 4 月の広域化以降、消防団が管轄している区域において、他町村の消防が出動してくる地域については、岩内町・拓成町や八千代町など川西地域の一部となっており、平成 30 年 6 月に発生した八千代町での火災で、帯広市消防団と中札内消防署が連携して活動した事例が 1 件あります。今後このような事例も、また反対の場面発生も十分に考えられる訳ですが、後隣接する町村との共同訓練に必要性について考えを質しました。

これに対し市は、近隣消防署との訓練の必要性については認識しており、これまでは活動実績の多い芽室区域での訓練が行なわれてきたが、今後、帯広区域における訓練の実施について、広域消防に要望していきたいと答弁しました。

消防水利については、平成 29 年度に消防水利整備費で更新した消火栓は 24 基で、うち、「水道管路近代化計画」と連動し実施したものは 18 基、単独で実施したものは 6 基。

水道管や道路工事に併せて老朽化や適正配置のため 5 基を撤去し、現在の公設消火栓の基数は 1,738 基。更新目安としている 40 年以上経過した公設消火栓は、287 基となっている。

更新については、水道事業における「水道管路近代化計画」と連動して事業効率化を図りながら概ね 40 年を経過した消火栓の更新を進めるとともに、職員による点検、部品交換等による維持管理を行っている。

先日の地震では電源喪失により多くの市民が影響を受けた。

水道と直結している消火栓は、断水時は使えない。消火栓が使えない場合の代替水利確保について質しました。

農村地帯では代替水利（①防火水槽 47 か所：S16～H22×1/H25×3）、②水槽車、③自然水利④営農用水）で対応しており、災害時も同様の代替水利を活用する。

古くは記録がないため把握出来ないものもあるが、少なくとも平成となってからは、地震等の災害で消火栓が使用不能になり代替水利を使用した事例はない。

消火栓が使用出来ない場合を想定し、防火水槽は、市内各地域にある避難所等に主に設置している。自然水利は、増水、渇水時期、また、積雪期の取水可能なポイントを随時調査し、代替として使用出来る体制を執っている。避難場所に設置された緊急貯水槽は、避難者の給水に使用するためのものであるため消防水利に含んではない。という状況。防火水槽は約 80 年前に設置されたものもあり、維持管理に努めつつ、適正な水利体制の確保を求めました。

◇ 土木費 公園バリアフリー化事業・帯広の森整備費について

昨年度「公園バリアフリー化事業」は、中央公園の園路・広場の整備及び、北斗児童公園の園路・広場・トイレの整備を実施。

「帯広の森整備費」は、もりの山周辺エリアに設置する駐車場整備などを実施している。

公園バリアフリー化事業は、H21 年度スタートした時限立法に基づく事業で、今年度最終年度となります。高齢者や障がい者に配慮したインフラ整備の推進と、公園利用者の利便性や安全性の向上を図ることを目的とし、整備目標は、帯広市第6期総合計画の目標年である平成31年度までに、バリアフリー化率50%としているのに対して進捗状況は、平成30年3月現在、開設済み192公園に対するバリアフリー化済の公園が87公園、45.3%。

平成18年にバリアフリー法が制定され、公園整備においても、バリアフリー化の基準に適合させる努力義務が生じたことから、平成21年度より既存公園におけるバリアフリー化の再整備に取り組んでいるこの事業は、国の交付金事業（都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業）の採択を受け実施しているが、今年度までの時限措置となっています。

（バリアフリー化の内容は、出入り口と身障者対応のトイレや水飲み場等をフラット化した園路で結ぶ外、身障者駐車場の整備を実施している。）

市は交付金事業が今年度限りの時限措置である為、バリアフリー化事業は、今後、対象とする公園や優先付け等について見直しを行い、来年度に改訂する「緑の基本計画」の中で、どの様に位置づけを図るか検討する考えと答弁しました。

また、一昨年、供用を開始した「もりの山」含め、もりの山周辺エリアのバリアフリー化整備の状況及び、都市公園のバリアフリー化整備に対する市の考え方を質しました。

もりの山周辺エリアは、園路のフラット化（AS舗装）や多目的トイレを設置している。もりの山は、高齢者や幼児が容易に登れるよう、階段の段差や傾斜を緩やかにし、途中に踊り場を設けており、また、夜間に安全な利用ができるようLED照明を設置している。

帯広市都市公園移動等円滑化基準条例（H25年4月1日施行）に基づき、高齢者や障がい者が可能な限り不自由なく、円滑に利用できるよう整備をすすめていく考えと答弁。

もりの山周辺エリアは、平成20年度から園路等の整備をすすめています。

平成23～28年度に築山の造成やトイレ・水飲み台の整備、平成30年度から残りの園路や照明灯の整備を行い、平成32年度に完成予定とのことですが、「もりのやま」へ車椅子ユーザーやベビーカーなどは上がることが出来ない事が残念との市民の方からのお声があること、ユニバーサルデザインのまちづくりをすすめる帯広市の最も新しい公園施設の整備に当り、そのような視点や市民の声はどのように反映されたのか、どのようにお聞きしたのかを質しました。

もりの山の整備にあたっては、（帯広の森に関わる活動団体や市民植樹隊等の関係者が集まる）帯広の森づくり協議会に対し、整備内容等の説明を行い、意見交換を実施しているが、ワークショップは開催していないこと、更に（都市公園の整備に関わる）ワークショップの開催基準は、特に設けていないが、これまで、住区基幹公園の内、街区公園の新設や再整備において、管理を依頼する

町内会の皆様に出席いただきワークショップを開催してきたこと、都市公園の内、街区公園以外では、地域説明会を開催し、近隣の複数の町内会、連合町内会、関係団体の皆様に出席いただき、整備方針等の説明を行い、意見交換や地域要望を受け整備を実施してきたことを答弁。

障害者や高齢者、小さな子ども達、様々な立場の市民の誰もが等しく訪れる公園整備にあたり、共生社会を目指す法的整備も進んでいることを踏まえ、更にユニバーサルデザインを推進する帯広市の姿勢を現す視点と整備を強く求めました。

#### ◇ 上下水道費 バックアップ料金制度について

議会でも長く議論され、制度創設から6年。昨年は5年目との事で事業の検証なども行われたという。

29年度と、5年間の取り組みの状況について質しました。

全国に先駆けて策定されたこの制度は、法的根拠がなく強制力もありません。

市は事業者をお願いをするスタンス。現在も該当するすべての事業者にご協力はいただけない状況。市の認識と今後の取り組みについては、全国水道協会を通して法整備を国に求めて行くことと、事業者に対して粘り強く協力の依頼を継続していくとの答弁がありました。

10月1日（月）

#### ◇ 商工費 地域公共交通網形成計画推進事業費及び生活交通路線確保事業費について

改正地域公共交通活性化再生法の施行（平成26年11月）以降、平成29年4月末までに284件の自治体で地域公共交通網形成計画が策定されています。

人口減少、少子高齢化、温暖化などにより、誰もが利用できる公共交通が果たす役割が大きくなるとともに、外国人を含む観光客等にとっても利用しやすい公共交通の整備は、地域の活性化に欠かせない要素の一つとなるとの考えから、これまでの「帯広市バス交通活性化基本計画」及び「帯広市地域公共交通総合連携計画」を、まちづくりの観点から見直し、誰もが利用しやすく持続可能な公共交通網の形成を目指し、公共交通機関全体の連携を図ることや、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者間で共有できること、国庫補助における優遇措置等が期待される等メリットがあるとされる「地域公共交通網形成計画」。帯広市でも昨年3月に策定、4月より施行となった5年計画の1年目の状況について質しました。

平成29年度の実績としては、

- ① 老朽化した帯広駅前バス待合所に代わる新たな施設「バスターミナルおびくる」の整備
- ② 農村部のデマンド型交通であるあいのりバス、あいのりタクシーへのインターネット予約システム導入
- ③ 小学生及び高齢者向けの「交通環境学習」出前講座を延べ14件実施
- ④ 帯広市地域公共交通活性化協議会事業として、平成23年度に作成した「おびひろバスマップ」を更新し、市役所やコミセン、バス車内、駅前バス待合所などでの配布

- ⑤ 中高生及び転入者に向け、バスに関する情報や環境・健康面でのメリットなどを記載した小冊子との同時配布を実施
- ⑥ 大型商業店舗（イオン帯広店）と連携したバス待合スペースの設置
- ⑦ エリア別に色分けした分かりやすい時刻表の作成
- ⑧ 外国人向けに一部のバス停留所に英語を併記

市とバス事業者、関係機関が連携して計画に掲げる各種施策に取り組みを実施したと答弁しました。

計画の中では利用者のニーズ調査から求められているものが浮き彫りになっており、それらを課題として4つの基本方針を、更に8目標及び目標達成のための施策が具体的に示されている。

- ①待合の環境、
- ②情報（バスロケーション）、
- ③ICカード導入、
- ④乗り継ぎの利便性や正確な運航等便の編成。

これらが路線バス利用者、高校生共に共通して満足度が落ち込む特徴があったことから、商業施設の中で待っていてもバスの到着を知ることが出来るシステムなど、利用者の視点で進めて行くことを求めました。

「バス生活路線維持補助金」について、補助金額と利用者数5年間の推移は下記の通りです。

平成25年度	利用者数	4,506千人、	補助金額	46,463千円
平成26年度	利用者数	4,522千人、	補助金額	74,072千円
平成27年度	利用者数	4,463千人、	補助金額	83,035千円
平成28年度	利用者数	4,403千人、	補助金額	83,088千円
平成29年度	利用者数	4,494千人、	補助金額	92,195千円

利用者はほぼ横ばいであるが、補助金額が増加し続けているのは何故なのか？

この5年間で廃止された路線、赤字路線の状況と市の認識・対応について質しました。

(答弁) バス生活路線維持費補助金は、路線バス運行に係る経費から国・道補助金及び運賃収入を差し引いた赤字額について補助するものであるが、国庫補助制度の見直しをはじめ、運転手不足などにより人件費が増加し続けていること、加えて施設・機器の更新等に係る経費等の増加により赤字額が拡大したことに伴い、補助金額が増加している。

補助対象路線（赤字路線）は、地域間路線も含めて、平成25年度36路線から、平成29年度41路線と増加している。

昨今の運転手不足に起因する人件費の増、老朽化する設備の更新など、バス事業者は依然厳しい経営環境に置かれていることから、市補助金額についても更なる増加が懸念されるところであるが、バス事業者を始めとする関係機関と連携しながら、運行収支の改善に向けて、引き続き効率的な運行方法の検討や、路線バスの利便性向上、利用促進に取り組む必要があるものと認識して

いる。

さまざまな努力や施策によってバス利用者は増加したとはいえ、まだまだ足りない。何はともあれ乗っていただかなくては補助金も減らない、ということに尽きる。地域公共交通網形成計画にある7つの指標の3つが目標未達成であることから、計画推進による市民実感度アップを求めました。