

彦根市行政評価委員会 会議録要旨

第 6 回 彦根市行政評価委員会		
日 時	平成 24 年 11 月 6 日（火） 午後 1 時 30 分～午後 4 時 00 分	
場 所	彦根市役所本庁舎 32 会議室	
出席者	委 員	別紙のとおり
	市職員	都市建設部次長、市街地整備課長、交通対策課長、建築指導課長、まちづくり推進室長、道路河川課職員、市街地整備課職員、交通対策課職員、教育総務課職員、企画課（事務局）
欠 席 委 員	森委員	

[開会]

[委員会の成立について]

委員 8 人中 7 人が出席。過半数の出席があったため、彦根市行政評価委員会設置要綱第 6 条第 3 項の規定により会議は成立。

[資料の説明]

事務局より本日の資料の説明

[施策の評価]

[361 河川整備・砂防対策の推進]

○委員長

それでは評価対象施策一覧表にあります今回の施策評価対象となっております 361 河川整備・砂防対策の推進につきまして評価を行ってまいりたいと思います。

まず初めに、施策の担当部署より簡潔にご説明をお願いいたします。よろしく願います。

○都市建設部次長

初めに、現状及び目指す成果についてでございます。彦根市内には 19 の一級河川が流

下しておりまして、本市の実情を考える上で、一級河川の整備促進が抜本的な対策と考えております。したがって、一級河川管理者である滋賀県に対し、毎年河川整備の促進の提言を行っているところでございます。また、近年、局地的集中豪雨による被害を少しでも軽減するために、本市としても計画的な普通河川や水路の整備を実施しております。このように、一級河川水路の整備の促進と適正な維持管理によりまして、浸水被害の軽減を目指すものであります。土砂災害につきましても、集中豪雨に伴い全国各地で被害が発生していることから、がけ崩れ等の防止対策が必要となっており、急傾斜地崩壊対策等のハード整備とともに土砂災害警戒区域等の指定を行うことにより、土砂災害を軽減し、警戒避難の迅速化を図る必要があります。芹川流域の取水対策につきましては、芹谷ダム建設が平成 21 年 1 月に中止されたところでありますが、抜本的な解決対策としてはダム建設は必要と考えており、県に対し中止撤回を強く求めているところでございます。

平成 23 年度における主な事業の取り組みにつきましては、開出今町庄堺公園付近は野瀬川の河川改修の遅れもあり道路冠水等が発生しておりまして、その対策として野瀬川流域とする庄堺川の整備を図るとともに、調整池による貯留、分流等によって流域全体の治水能力を高めるよう整備を図っているところでございます。また、高宮町西部につきましても同様の浸水等が発生しており、その浸水対策として高宮新川、第一雨水幹線の整備を全域的に実施しているところでございます。土砂災害につきましては、東沼波地区の急傾斜地、大堀山対面の南斜面でございますが、崩壊対策の工事を平成 21 年度より実施しており、平成 23 年度に完了したところでございます。

本施策は、市民の安全と安心できる生活環境の確保という重要な施策であり、地域の皆様の理解と協力を得て、継続的に取り組む所存でございます。

○委員長

それでは、事前に質問等いただいておりますけれども、それも含めましてご意見、それからご質問等ございましたら、よろしくお願いをいたします。どうぞ。

○委員

芹谷ダムについてお伺いしますが、平成 21 年に県の方針として建設の中止ということで、それはもうニュースで我々も知っているところですが、彦根市の方針として芹谷ダムが必要だというような論旨で書かれていると思うのですけれども、それは一体どのようなことで決められて、実際彦根市の全体のコンセンサスというのはどのような形でとられているのか、お伺いしたいんですが。

○都市建設部次長

今ほど申し上げましたように、当初芹谷ダムにつきましては、芹谷ダム並びに河川改修をして、100年に一度の雨に対応できるような河川整備を行うというようなことでずっと進められてきたところです。それが平成20年10月に、滋賀県全体の中長期の河川整備計画というものが出ました。まず、この整備計画の出し方について彦根市としては異議を申し上げてるとするのが一番です。というのは、この中長期計画の中では、流域面積が50平方キロメートル以上に関しては、戦後最大の雨量で整備していくと、それ以下は10年に一度の雨に対応するというような方針が出されました。芹川について言えば、この戦後最大というのは、確率でいいますと、大体30年に一度の確率で降る雨に対応することになります。ただ、この中長期の整備計画自体が県の独断で決められたということもあって、彦根市としては、それに対して認められないというスタンスをずっと取り続けています。県は、現在芹川の河口部から、順次堆積土砂の撤去を行っています。これは、先ほど言いました、現在は20年に一度ぐらいの雨に対する排水能力しかない川になっているわけですが、30年に一度の川にするために、河口部から堆積土砂の撤去を行っています。ただ、30年に一度の排水能力というのは、以前に芹川は中小河川整備で一部改修されていますけども、そのときにその能力は既にあったんですが、20数年間放置された状態で堆積しただけということで、彦根市としては、あくまでも堆積土砂の撤去は維持管理の範囲であるというような主張をしています。県の河川整備方針、湖東圏域の河川整備計画の中では、将来的には100分の1なりの経過措置だということは認めているので、彦根市としては、現在もそのような形で要望も出しています。それと、先ほど言いました、21年1月に中止とされたわけですが、これは滋賀県公共事業評価監視委員会という県の委員会で決定されました。このときも一応中止と決まったんですけども、そのとき意見がついておりました、あくまでも土砂撤去を行った後に、新たな整備計画を進めてほしいというような意見も評価委員会についておりますし、彦根市の特有の事情といいますか、芹川の周辺には旧来の古い町並みがあって、何か起こった場合には避難も非常にしにくく、ソフト面の対策では対応できない状況にあり、あくまでもハード対策が必要だというような考え方で、彦根市としては何らかの河川整備なり治水対策を求めているというようなことでございます。

○委員長

それと、関連してですけれども、県のほうでは、対象の地域の住民に対して、もう補償

はされていらっしゃるのでしょうか、まだ補償は全然されていらっしゃらないのでしょうか。補償されているとすれば、こういう計画をとられても、県としてはなかなか認めがたいと思うんですけども。それはどういう現状になっているんでしょうね。

○都市建設部次長

ダムおよび河川整備事業の補償としてはされていません。中止当時芹谷ダムの計画はできていましたので、当然地権者に、例えば境界を立会するとか、整備計画に伴う測量、設計、土質調査とかいうことは既にされています。しかしながら個人の、例えば建物を補修するとか、土地を買うとか、立木の補修をするとかというのはされていないと聞いています。県は、新たに多賀町長との間で協定を結び、地域振興策という形で、地域の整備をされています。これは、ダム計画がございましたので、県道の整備なんかは一切手がつけられていないという状況でしたので、現在そういうような整備を県はされています。

○委員

4 番の質問をさせていただいたのですけれども、環境が変化してきて、集中豪雨とかゲリラ豪雨が増えているのですけれども、下のほうで書いていただいているところで、次に本市の現時点での土砂災害についてですが、幸いなことに近年土砂災害による被害が発生したことはありませんというところ、今のところはそういう災害はないということはいいんですけれども、その後のいろんな急傾斜の崩壊箇所として上がっているところとか結構な数字が上がっているのですが、こういった対応はどのようにされているんでしょうか。

○道路河川課職員

急傾斜地の数が上がっています計 110 カ所というのは、土砂災害防止法の関係で急傾斜地を指定されたもので、この法律に関しては、ハード対策ということの計画を設けることを求めておらなくて、まずは危険ということをお知らせをして、それで避難体制とか避難の場所や、危険地への情報の伝達法などの確認を市で計画させていただくという体制づくりが主なものなんです。その中で、もう一つ書いております、急傾斜地法による急傾斜地崩壊危険区域というのが 15 カ所ございまして、これはまた急傾斜地法という法律の範囲にかかっているものなんです、この約 110 カ所あるうちの中の 15 カ所程度、この 110 の中で複数箇所が一緒に指定される部分もありますので、もう少し箇所は増えると思いますけど、そちらのほうは具体的にハード対策をやるという箇所、急傾斜地法による指定を掛けさせていただいて、そこに対しての崩壊対策工事をやらせていただいています。これが現在まで 15 カ所完成しているということです。

今後におきましても、そういった箇所に対策工事ができるのは、国なり県の一定規模の条件というのがありますけれども、それでその条件に合うところについては、こちらのほうからも地元のほうに働きかけていって、できるだけ対策工事をさせていただくように今後順次進めていきたいと思っております。

○委員

わかりました。色々と法律とか、県とか国の関係があると思えますけれども、たまたま災害になってないということも言えると思えますので、早目の対応をぜひお願いしたいと思えます。

○副委員長

都市建設部から見まして、彦根で最も危ないなと思われているのはどの辺ですか。この間、大津の瀬田川の上流もまさかあんなところがということで、市の職員さんも交代で行かれたと思えますけども、彦根で、もちろん集中的に降る雨の量やとか地域にもよりますけども。民家が直接、もちろん山沿いのところはあり得る話ですけども、危険だなと思われるのはどの辺なんですか。

○都市建設部次長

先ほど庄堺川と話に出していましたが、雨に関していいますと、湖東では彦根自体が一番琵琶湖に近い下流側にあります。それと、彦根の市街地に流れている川、野瀬川とか平田川がありますが、平田川に関しては、8丁目の通りぐらいまでは整備されているんですが、その上流ができてない。野瀬川に関しては河口部からできてないので、現在、県が改修にとりかかっている、用地買収もある程度進んでいるんですが、野瀬川流域でいいますと、開出今町、市立病院がございまして、それからちょっと上流のあたりで道路冠水とかが起こっていたということで、庄堺川の改修で、もちろん野瀬川の改修が根本的な解決にはなるんですが、できる限り調整池なり、貯留池なりを整備して、少しでも流下を少なくして、流れる水を少なくして雨に対応しようとしています。土砂災害は、鳥居本など山間地があるんですが、過去から順次整備はされていますので、中山町とか笹尾町とか、住民が住んでおられるところもありますが、大体対応はできています。

○委員長

それでは、意見、質問等も出尽くしたようでございますので、361 河川整備・砂防対策の推進の施策につきまして、委員会の評価を決めたいと思えます。

事前に評価されておりますけども、これにつきまして変更等ございましたら、お申し出

をいただきたいと思います。変更ございませんか。

ないようでございますので、集計表のとおりと決定させていただきます。ありがとうございました。

それから、総括評価でございますけども、毎回のごとく、事務局のほうでお取りまとめいただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

○委員

ちょっとごめんなさい。私、総括評価のことについて嫌なことを書いているんですけど、実は事前質問一覧の1の質問の回答の最後の数行のところの言い方が、非常に誤解を生むんじゃないかなということを思ったので、そのことを書いています。ダム建設については長く貴重な歳月を費やしてとか、経済的かつ効率的な観点とか、帰結すると信じているとかというような、そういう表現ってやっぱり誤解を生むと思うので、これこそが必要だからもっと進めていくんだというような表現で押されたほうがいいなと思ったので、こういう書き方をしました。総括評価は、直接関係ないとは思いますが書きとめていただけたらなと思います。

○委員長

では、それも含めまして、事務局のほうでお取りまとめいただいてよろしいでしょうか。

[361 河川整備・砂防対策の推進の評価]

事前評価からの変更なし。

有効性 16.2 必要性 17.5 妥当性 15.0 効率性 13.7

[361 河川整備・砂防対策の推進の総括評価]

後日事務局で案を作成。

[施策の評価]

[366 バリアフリーの推進]

○委員長

それでは、続きまして、366 バリアフリーの推進につきまして、担当部署より簡潔に説明をお願いいたします。

○都市建設部次長

それでは、引き続きまして、366 バリアフリーの推進についての概要についてご説明いたします。現状及び目指す成果についてでございます。彦根市では誰もが安全で安心して移動できる公共施設や公共交通施設等のバリアフリー化を進めているところであります。また、安全で快適に道路が通行できるよう、放置自転車及び違法駐車防止について指導・啓発を行っているところであり、歩道のバリアフリー化につきましては、彦根市交通バリアフリー基本構想に基づき彦根駅周辺及び南彦根駅周辺を重点地区とし、事業実施を行っているところでございます。このような施策により、誰もが安全で安心して移動でき、日常生活を送れるまちを目指しているものでございます。次に、平成 23 年度における主な事業の取り組みについてでございます。公共施設のバリアフリーの推進として、稲枝西小学校や亀山小学校でスロープの進入路の設置を行っており、旭森公民館や鳥居本宿交流施設では多目的便所の設置を行っております。また、民間建築物に対しては、バリアフリー新法、誰もが住みたくなる福祉滋賀のまちづくり条例に基づき、バリアフリー化の指導・啓発を行っております。次に、公共交通施設のバリアフリーの推進として、稲枝駅舎の改築に伴うバリアフリー化について J R 西日本と協議を行って、また高齢者や障害者に配慮したバス路線の整備として、市役所と福祉センター間に南彦根ベルロード線を新設したことや、バス車両についても低床車の導入を図っております。また、駐輪・駐車対策の推進として、放置自転車の撤去を定期的に行うとともに、自転車駐車場の利用啓発を行っております。次に、歩行空間の整備として、彦根駅前ロータリーから大東町の南交差点までと、南彦根駅西口ロータリーから県道彦根環状線までの歩道拡幅と段差解消のバリアフリー工事を年次的に実施しております。

○委員長

ありがとうございます。それでは、ご意見、ご質問がございましたら、どうぞ自由にお願ひします。いかがでしょうか。どうぞ。

○委員

指標についてお伺いしたいんですけども、バリアフリーの整備率の指標が 27 年度の目標で 84 となっているんですけども、この数値というのは実際に、例えば 4 年、5 年という計画の中で、普通、一旦 100 と置いて進めるというのがわかりやすいんですけども、84 とした根拠というのはどういうところにあるんですか。

○道路河川課職員

バリアフリーの整備率につきましては、バリアフリー基本構想における重点整備地区、いわゆるJR彦根駅周辺と南彦根駅周辺の中で特定経路を選定いたしまして、その整備率を上げさせていただいております。今、その中で平成27年度の84%といたしますのは、特定経路の中で今現在、別の都市計画道路事業として拡幅の整備をしている路線がございます。それにつきましては、今事業途中ですけども、完了予定年度が平成32年としております。別の事業で整備して、あわせて歩道整備をするという路線が何路線か含まれておりますので、その整備ができない部分につきましては、なかなか平成27年までには100までいかないということになりますので、84という数字を示させていただいております。

○委員

放置自転車のごことでお聞きしたいんですけども、サイクルシェアというのはやっぱり無理ですか。

○交通対策課長

質問事項でお答えをさせていただいているんですけども、これについてのニーズにつきましては、今現在、調査をしておりませんので不明確でございますし、実施するためには複数の自転車ステーションの設置、運営方法、管理体制、こういった課題もございまして、現段階ではちょっと困難かなというように考えているところでございます。

○委員

先日、テレビで他府県でもそういうことを考えておられるところもありましたので、よく研究されて、放置自転車の一方策として考えられたらどうかと思いました。

○委員

路線バス対策事業についてなんですけれども、取り組み状況と現状のところ、極端に利用者が少ない路線については減便や廃止を行いと書いてあるんですが、サイズを小さくしても、そこで運行しようというお考えはないんでしょうか。また、その利用者については、23年10月に色々アンケートを取られたと思うんですけども、使っている方の利便についてのアンケートとかは取られる予定はないんですか。また、そういう意見も聞いて、さらに利用数について考えていこうというお考えはないでしょうか。

○交通対策課長

まず、アンケートにつきましては、常に利用者のニーズを把握しないと利用促進につながりませんので、これにつきましてはアンケート等を実施させていただいて、利用者ニ

ズを把握しながら、要望が多いものにつきましてはどんどん取り入れて、少しでも利用促進につながるようにしていきたいなというようには考えております。

それと、車両の話なんですけれども、極端に少ないところにつきましては、バス車両更新時に大型とか小型とかあるんですけれども、例えばですが、ハイエースとか、タウンエースとか、15人乗りぐらいの車両がございます。そういったものに変えていってもよいのかなというようなことで、そういったことを視野に入れながら更新をしていきたいというふう考えているところでございます。

○委員

8番と9番と質問をさせていただいたので、前向きなご意見をいただいているので、乗らないからバス代が上がって行って、さらにバスの利用数がなくなるということのないような方策を考えてほしいなと思いました。まだ今のところは、私なんかでも自分で車で走っていますけれども、先を見越して、車が乗れない場合に交通が不便なところもありますので、本数をもっと増やしていただくとか、通勤、通学の時間にたくさん、サイズの小さいので、予約制で乗れるということであれば、使えるのかなと思ったりもしております。

○委員

バリアフリー化というのは、必然であるということは社会の中で言われていることなので、質問としてはささいなことかもしれないんですけども、私、3番の質問をしたんですが、利用者にとって本当にそれが優先順位というか、細やかなところでどうなのかということがすごく気になっていて、高齢者、障害者対象に調査を実施しておりますが、どのような調査をされているのでしょうか。また、これは策定時にとありますが。

○交通対策課職員

平成15年に彦根市交通バリアフリー基本構想策定時につきまして、JR彦根駅と南彦根駅周辺の現地調査をしまして、実際に高齢者、障害者の方々にその現場を見ていただきまして、これは危ないなどということの一つ一つ直接聞いております。そういった現況調査をもとに区域を定めまして、基本構想に盛り込んでいったという形で実施しております。

○委員

色々な方がいらっしゃるの、なかなか全員にというのは難しい、もちろん専門的なところで調査されてるかと思うんですが、ここまでなくても、これぐらいがあれば大丈夫なのというようにことであったりとか、やっぱり利用者側の障害などのある方の意見というのは、できるだけ取り入れるということはすごく大事だと思いますので、そういうと

ころをまたよろしくお願いします。

○委員

歩道のバリアフリー化について、現状と課題のところ、厳しい財政状況により、なかなか進まないと書いてくださって、先ほど目標値の 100% を平成 32 年度に設定しているということでしたけど、これはほかのバランスからしたら大きいと思いますし、現実的には無理かもしれないんですけど、お金があればもっと早くできると、一言で言えばそういうことですか。それとも、きちっとやっていくには、このぐらいの時間、年度がかかるんだよということとどっちなのでしょう。私、今でもそう思うんですけど、歩道は自転車が通ったり、高齢者の方が手押し車であったりとか、回ったり、歩道の横を高齢者の方がのんびりと言ったら失礼かな、本当に危ないなと思うことがすごく多いので、事故が起ってからでは遅いんだろうなと。そういうことがなるべく早く進むのであれば、それはできるだけ積極的に進めていくものなのかなと思ってんですが、そのあたりはどうですか。

○道路河川課職員

おっしゃるとおりで、ハード事業は予算があって進むものですので、お金があれば、その分、進捗は伸びると思います。先ほど平成 32 年と申し上げましたのは、都市計画道路でありまして、現道が狭い道を拡幅して広い道に、もちろん歩道の整備もあわせてするんですけれども、家屋の移転とかも出てきますので、その方々との交渉等につきましても時間がかかりますので、そういう路線につきましては、やはりある程度時間が必要かなというところですが、基本的にはお金があれば進むというふうに考えております。

○委員

道路整備と同時に、歩道も整備をしてバリアフリー化をするということもあると思うので、歩道だけが先行してということは多分あり得ないと思うんですけど、早くなるというかなと思ったので、お尋ねをしました。

○道路河川課職員

頑張ります。

○副委員長

一つお尋ねというか、願いがあるんですけど、いわゆる防災の面での避難所になっている集会所なり学校なりがございますよね。そこの施設のバリアフリーの点検、ほとんど僕はできていると思うんですけども、障害者の方、高齢者の方が避難されてきたときに対応できるような方法というか、何年に 1 回かそういう見直しとかはされているんですか。

避難所の中での、避難されてきた人に対するバリアフリーですね、車いすでそこを早く出るとか、その辺のところをちょっとお尋ねしたいんですけど。

○教育総務課職員

今のご質問ですけれども、体育館については出入り口、入り口は外から来られた人が車いすで入れるようなスロープができておりますが、その方が車いすのままバリアフリートイレが体育館に必ずあってという状況などは、整備ができてない状況です。出入りはできるようには整備をしております。

○副委員長

そうしますと、例えば公民館なんかについては、まだこれからということですよ。公民館なんかは避難所になってるところもありますよね。

○建築指導課長

建築指導課です。施設の整備をしている課でございますが、基本的にバリアフリーといえますのは、当然常日ごろからの準備のためにやっておるものでございます。それにつきまして、避難時にも当然使いやすくなっているというのがバリアフリーの考え方かなと思っているんですが、今ご指摘の公民館につきましては、今新しく建てられた鳥居本とか南地区公民館につきましては、バリアフリーができております。57年、58年のあとに建てている公民館につきましては、順次スロープの取り付け等バリアフリー化を続けているところでございます。

○委員長

ほかにございませんでしょうか。ご意見ございませんか。それでは、ないようでございますので、評価のほうに移らせていただきたいと思います。366 バリアフリーの推進につきまして、委員会の評価を決めてまいりたいと思います。事前評価につきまして、変更等ございましたら、お申し出いただきたいと思います。

[366 バリアフリーの推進の評価]

有効性について変更あり。16.8→18.1

有効性 18.1 必要性 16.8 妥当性 15.0 効率性 15.6

[366 バリアフリーの推進の総括評価]

後日事務局で案を作成。

〔施策の評価〕

〔365 交通安全対策の推進〕

○委員長

それでは、365 交通安全対策の推進について、担当部署より簡潔に説明をお願いします。

○都市建設部次長

現状及び目指す成果についてでございます。平成 23 年度の交通事故件数は前年と比較して減少しておりますが、高齢者が関わる事故が依然として多いのが現状であります。交通事故を未然に防ぐには、交通ルールの徹底と交通マナーの向上が重要であるとともに、交通事故の被害者となりやすい幼児、児童、高齢者を対象とした交通安全教育の充実が必要となっております。交通安全意識の普及徹底を図るため、事故の傾向を把握しながら、交通安全運動を展開していくとともに、市民が自主的に取り組めるよう指導者の育成が必要と考えています。関係の機関や団体と連携しながら、交通安全の意識と道徳の普及のため、安全で住みよいまちを目指すものであります。

平成 23 年度の主な事業の取り組みにつきましては、交通安全教育の充実を図るため、交通安全教室を開催し、年齢に応じた交通安全教育を行っています。また、交通安全教育自主活動の推進として、親子で自主的な交通安全教育を実施する幼児カンガルークラブの活動支援を行っています。広報・啓発活動の推進として、毎月 25 日にマナーアップ運動を実施するとともに、通勤、通学時間帯に広報車で巡回し、ドライバー等に交通安全を呼びかけています。交通安全運動の展開として、交通安全運動期間中に関係機関と連携し、啓発活動を実施するとともに、広報ひこね、彦根ホームページで啓発記事を掲載し、市民への周知を図っています。また、自治会からの交通安全対策の要望につきましては、関係機関と協議の上、必要に応じ整備を行っています。

○委員長

ありがとうございました。それでは、ご質問、ご意見等ございましたら、ご自由によりしくお願いいたします。どうぞ。

○委員

3 番と 4 番を質問させていただいたんですけれども、前の施策の部署でもお願いしたと思いますが、この交通指導の方が制服で立って、立ち番をして、交通事故防止をされてるのはとても効果的でいいと思うんですけれども、3 番のところ、指導員の費用弁償費は 1 日につき 1,900 円ということで、勤務時間が 1 時間ということですので、社会の一般的

に時給が 750 円とか 800 円とか 850 円の中で、1,900 円というこのお金の感覚はちょっとどうだろうと思いますので、毎月 1 日と 8 日と 15 日という日にちをもうちょっと増やされるとどうかなと思います。意見です。

○副委員長

この指導員の方は、現在、彦根市で全体で何名ぐらいいますか。

○交通対策課長

35 人です。

○副委員長

35 人ということは、各中学校区に平均 5 人ぐらいですか。

○交通対策課職員

中学校区というよりは、小学校区に 1 人ずつぐらいということで、特に交通量の多い平田地区ですとか金城地区には多い配置となっています。

○副委員長

昨年も僕、発言させてもらったと思うんですけど、自転車の事故の防止について、いわゆる高校生のヘルメットの装着の義務というのを何とか彦根市で率先して、推選して、もちろん大学生も含めてですけど、小・中学生はもう確実に、スポ少行くときでも、部活に行くときでもしてんですけど、一番横着な、自転車を運転する高校生に何とか。法律では、せなあかんことはないんですか。

○交通対策課職員

小学生以下は、保護者の努力義務です。

○副委員長

何とかそれを率先して、特に車に乗るときに、歩道は基本的には自転車はあかんのですよね。その歩道を出るときに、もう何回も当たりそうになるので。歩道は基本的には自転車は通ったらあかんのですね。だから、自動車の人は、自転車はないだろうということで、歩行者さえ気をつけて大きい道に出るようにしたらいいわけですけど、当たったときは、多分前方不注意とか。どこが指導権を取るのかわかりませんが、高校か、大学か、あるいは県の教育委員会からかわかりませんが、間違いなくもうしたほうが僕はいいと思っていますので。特に外国の話なんか聞くと、自転車に乗る人は、大人も子供もヘルメットをしていますので、何かの機会に、長いスパンで見てそういう取り組みをしていただけるようになれば、ちょっとでも事故の軽減につながるのではないかと思いますので、提

案させていただきます。

○委員

全体の指標による評価を、高齢者対象の交通安全教室の開催回数をもとにされて、全体としての交通事故は減ってきているので、目標に向かって達成されてきているわけですが、全体による指標評価を交通安全教室の開催回数にされているということは、高齢者のデータも見せていただくほうがいいのかなと思いますが、高齢者に限ってはいかがでしょうか。

○交通対策課職員

すみません、今日、数値を持ってきてないんですけども、残念ながら、去年の死者のほとんど6割近くが高齢者の方であったということと、負傷された方につきましても、25%ぐらいが高齢者の方が占めているという数字が出ております。指標には上げさせてもらっていないんですけども、事故件数とは直接つながらないかもしれないんですが、少しでも声を上げていきたいということで、指標を高齢者の交通安全教室の回数と上げさせていただきました。22年度までは、比較的小児に教育をということで事業を進めてきたところでしたが、22年度から徐々に力を高齢者の方へもということでシフトをしてきていますので、指標に上げさせていただいたのも一つの理由です。

○委員

この施策かどうかわからないんですが、高齢者の方がこれまで運転して、そのうちやっぱりちょっともう無理だということで、免許を返納されたとかしたときに、例えば公共交通の、例えばフリーバスがとか、そういうような制度はありますか。

○交通対策課長

彦根市だけではないんですけども、近隣1市4町、犬上の3町と愛荘町と彦根市でやっております湖東定住自立圏の関係で、湖東圏域公共交通活性化協議会というものを設置しております。その中の事業で、今おっしゃっていただいた高齢者の方が免許を返納された場合に、コミュニティバスの回数券6,000円相当、またはデマンドタクシーの回数券、これも6,000円相当をどちらか選択していただきまして、交付をさせていただきます。

○委員

それを使って、じゃあちょっと厳しい、返納しようかという方の、それがインセンティブになっているんでしょうか。

○交通対策課長

調査をやっていないんですけども、件数的には、データが古くて申しわけないんです

が、事業は平成 23 年 12 月 1 日から始めております。今年の 8 月 31 日までですけれども、免許変更者が彦根署管内で 113 人おられます。そのうち 112 人の方が彦根市民の方でございまして、バスの回数券または愛のりの回数券を交付させていただいたというような状況でございます。

○委員

高齢者の運転という問題は、本当にこれから大きくなってくると思うので、ぜひそのあたりの施策をしっかりとしていただければ。

○交通対策課長

そうですね。ニューズレターという機関紙を、A4 裏表なんですけれども、年 4 回発行しております、そのうちの 1 回で、今まで 2 回そういった PR につきましてはさせていただいております。

○委員

高齢者対象交通安全教室なんかでも、そういう PR はされているのでしょうか。

○交通対策課職員

そうですね。させていただいております。運転がもし不安な方がおられたら、警察に相談してくださいねという言い方ですけれども。

○交通対策課長

それと愛のりタクシーにつきましても、教室とあわせまして PR はさせていただいております。ちょっと教室の時間を、5 分から 10 分程度なんですけど、いただいたり、直接、それだけの説明会に来てくれとかいったような要望もございまして、行かせていただくということがございます。

○委員

これ、施策が違うんですけど、愛のりタクシーだけ PR していらっしゃるにもかかわらず、乗合率が低いとか、そういうのは根本的にはどういう点を考えてらっしゃいますか。

○交通対策課長

確かに、今おっしゃっていただきましたように、件数的には 23 年度、かなり増加いたしました。にもかかわらず、乗合率が 23 年度 1.2、今大体 1.5 ぐらいまで上がってきているんですけども、ご近所の方と乗り合わせて乗ってくださいといったような PR はさせていただいてるんですけども、まだ浸透していないというようなことがございまして、乗合率が上がっていないのかなということがございます。愛のり自体の認知度が大分上が

ってはきております。この間の調査で 80 ぐらい、かなり高い率で認知はされているんですけども、でもなかなか近所さんお誘いの上乗っていただくとか、そういったことにはもうちょっとつながっていないかなというのが現状でございます。

○委員

1.5 ぐらいだと、費用的にとか予算的な、財政的な面としてはどうなんですかね。

○交通対策課長

赤字でございます。愛のり自体も、そもそも設計が、3人乗っていただいたらとんとんだと、そのような設計をしておりますので、もうちょっと乗っていただかなければいけない。それとPRも、説明会等に行ったときに話もいただきますし、広報もしていきたいなというのは思っております。

○委員

すごくいい試みをされていると思うので、もっと利用していただけたらいいと思います。

○委員

返納時の回数券の支給というのは、返納時だけですか。

○交通対策課長

そうです。

○委員

1回きりなんですか。1回きりだと、結局さっきインセンティブと言われたんですけども、降りるかわりに何か代替手段をくださいねというような趣旨とは合わないような気がするんですけども。財政的なところで難しいのは重々承知でお話しさせていただくんですけども、あと公共交通機関のあり方のお話にもつながると思うんですが、どこかの自治体では、たしか返納したら無料になるみたいな無料パスが出されてるところがあったような。なかったでしょうか。

○交通対策課長

県内ではちょっと、私の知っている限りではではないんですけども。

○委員

やはり1回もらうと、単に知っているか知っていないかで、返納したらいただけるな程度のものでしかないような気がするんですけども。

○交通対策課長

確かにそういう方もいらっしゃいますし、返納されるということは、もう自分で移動す

る手段がないということですので、仕方なくといいますか、公共交通機関を使わないといけ
ない人もいらっしゃるし、交通安全の観点もございまして、完全には思っていたと
おりの方はいないんですけれども、少しでも公共交通の利用促進につながるような取り組
みにしたいなということで始めた制度でございます。

○委員

京都市はたしか 70 歳以上は無料バスが出てると思うので、財政の部分でそれができ
るかどうか分かりませんが、免許返却有り無しにかかわらず、そういう方法があれば、
バスの利用者ももっと増えるでしょうけど、財政のことを考えたら、それは無理なのかな
と思ったりもしますが。

○交通対策課長

確かに高齢化対策というのは、公共交通の部門だけではなくて、福祉の部門にもかかわ
ってくると思うんです。彦根市全体として捉えていかなければならないと考えています。
先ほどからおっしゃっていただいているように、財政的な面もやはり考慮しなければいけ
ないところもございまして、まずバランスとりながら考えていきたいと思っております。

○副委員長

もし自治会で、例えば空いた人に月曜日と火曜日に市立病院まで乗せてくれといったと
きには、これは法律的には多分無理なんですよね。自動車運行上、人を乗せて勝手に走っ
て、お金はもらわないにしても。

○交通対策課長

無償ですか。

○委員

無償ならいいんですか。例えば、これから高齢者の社会になってきて、そういう自治会
なりコミュニティが出てくるとしますよね。地元の方の援助が欲しいということになった
ときに、法律的には、これは運行会社からクレームがつくんでしょうね。無償で例えばや
られたときに、市として何か補助金を出すのはだめですよ、これ。どうなんですかね。

○市街地整備課長

以前に、そういう仕事に関わっていたので、制度が変わっていなければのことですが、
福祉有償運送という制度を彦根で持っていました。例えば施設等に障害者の方を送って
いくときは、無償でやったのならば、それは大丈夫だけれども、例えば定期的に燃料代を
もらうのであれば、タクシー運送というような形の許可が必要になる。道路運送法上の規定

があり、規制が緩和された制度で運用している。法律が変わっていないと思う、3年前になりますが、基本的には、そのときは無償でやるならばできますよということは聞いております。

○委員

本来、私、そういうふうにしなきゃいけないと思う。自治会でやっている所とかありますね、現在も先進的に。

○委員長

ほかにかがででしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ないようでございますので、委員会としての評価を決めたいと思います。事前にいただいております評価につきまして、変更等あればお申し出いただきたいと思えます。

[365 交通安全対策の推進の評価]

効率性について変更あり。12.5→13.7

有効性 15.6 必要性 16.8 妥当性 13.7 効率性 13.7

[365 交通安全対策の推進の総括評価]

後日事務局で案を作成。

[施策の評価]

[132 公共交通ネットワークの整備]

○委員長

それでは、132 公共交通ネットワークの整備について、担当部署より簡潔にご説明をお願いいたします。

○都市建設次長

現状と課題及び目指す成果でございます。彦根市域の公共交通ネットワークはJR琵琶湖線、近江鉄道、路線バス等で形成されており、これらは市民の貴重な交通手段となっております。しかしながら、近年の景気の停滞やマイカー利用の増大により鉄道及び路線バス利用者の落ち込みが懸念されており、特に地域住民の最も身近な交通手段である路線バ

スについては、利用促進とコスト削減を図る必要があります。また、老朽化した稲枝駅舎の改築利用の推進や放置自転車や違法駐車防止のため、利用者のモラルを高めるための指導啓発を行っているところでございます。市民や観光客などが快適、便利に利用でき、良好な景観の維持と歩行者の安全な通行の確保を目指すものであります。

平成 23 年度の主な事業の取り組みにつきましては、広域公共交通の整備として、JR 稲枝駅舎改築に伴う東西連絡通路、東西駅前広場、アクセス道路などの都市計画決定を行っています。また、平成 25 年度供用開始予定の湖東三山スマートインターのアクセス道路につきましては、定住自立圏関係で県と協力し、路線ルートの検討を行っています。地域公共交通の利用促進として、バス路線についてはダイヤ改正による待ち時間短縮やバス路線沿線の事業所並びに市民に向けてモビリティマネジメントを行うなど、事業の検討・実証を行っているところでございます。予約型タクシーについても利用状況を把握し、路線の延長や料金の見直しを行ったところでございます。また、鉄道・バスの総合時刻表を全戸配布し、積極的な情報提供を実施し、利用促進を図るとともに駐輪・駐車対策の推進として、彦根市自転車等の放置の防止に関する条例に基づき、禁止区域で定期的な放置自転車の撤去と放置自転車撲滅のための啓発活動を行っています。本施策は、彦根市の総合的な交通体系の確立を目指す重要な施策であり、市民の皆様の理解と協力を得て継続的に取り組む所存でございます。

○委員長

それでは、ご意見、ご質問等ございましたら、よろしくお願いたします。どうぞ。

○委員

平成 23 年度の実績では経常費用が 1 億 3,087 万 925 円に対し、経常利益が 4,866 万 9,651 円で、その差額が 8,220 万の補助金として交付しており、経常経費に対する比率は 62%とされているんですけれども、この補助金に対する限度というのは考えておられますか。それとも、路線バスを運行するに当たって、とにかく運行しなければならないので、幾ら補助金を出しても運行していくとお考えでしょうか。そこをお聞かせください。

○交通対策課長

決して上限なしにというふうには考えているわけではありません。やはり、これも彦根市の財政が苦しい中で 8,200 万円という非常に大きなお金を補助しているわけでございますので、バスに乗らない人からしたら、なぜということもございまして、明記はしてないんですけれども、今のところは 1 億円ぐらいかなというようには、おおむねですけれ

ども、考えているところでございます。少しでもこういった補助金が減りますようにバスの利用促進、公共交通を使っていただくような施策、高齢者の免許返納も一つの方策でございますし、色々な施策をしながら、少しでも公共交通を、バスを使っていただきますように考えているところでございます。

○委員

ちょっと厳しい言い方をするかもわかりませんが、普通の企業だったら、経営努力をしますよね。これだけのお金がほかの事業の、例えばさっきの雨が降ったときの危険な場所の優先順位として使えるお金に回せるわけですよね。そういったところをもうちょっと厳しく捉えられると、市民としてはありがたいなと思います。

○副委員長

すみません、関連して。この補助金の額というのは、路線を廃止されたり、色々努力されてきて、前年度と比べて増えているんですか、減っているんですか。

○交通対策課長

21年度が8,391万円、22年度はちょっと上がりまして9,000万円です、23年度が8,222万円、年度によって上下がでございます。

○委員

まとまらないんですけども、公共交通、特にバス路線ですね、本当に必要なのかなというような、要するに、なぜ維持されているのか、8,000万からの補助金を出してでも。見てみますと、結構、乗車率が非常に低かったりですね。民間と同じように考えて、どんどん縮小に走っていくのが本当にいいのかどうかというのも一方にはあると思うんですけども。だから、目的は何かというのが、公共交通のバス路線を維持する目的というのはどのように捉えられているのかなというのをお聞かせ願いたいんですけども。

○交通対策課長

まず第一に、自分で移動手段を持たない、いわゆる交通弱者と言われている方の足ですね、それが今一番かなと思っておりますし、これも高齢者対策になるのかどうかかわからないですけども、外出支援。高齢者の方は、家におられて外へ出られないと、どうしても引きこもりになってしまう場合が多いです。認知症になっておられる方もいらっしゃいますので、そういった方々の、そういうことにならないようにという外出支援もでございます。

あと、通勤通学に使っておられる方もいらっしゃいますので、やはり市民の足ということも言えるのではないかなと思っております。

○委員

一つ一つすごく大切なようにも思えるんですけども、やはり福祉目的と活性化ですよ。人が動くというのは、産業経済的に非常に大きい、とにかく人を動かしていこうという施策も一方で非常に大切だと思うんですね。ただ、それを一緒にしてしまうと採算性の問題が出てきたり、もろもろ難しいところがあると思うんですね。ところが今、バス料金を見ても、経済的な面で考えると、採算でいったら合わないような気がしますので、もういっそも思い切ったというか、福祉目的だったら、先ほど言われたような乗り合いタクシーの促進もいいんですけども、例えば集落、コミュニティでそういった交通手段を確保する、特に交通弱者ということになると、弱者を皆で支えようというところに持っていくとか、そういった取り組みとうまく整合をとりながらやっていただきたいなというので、バスが空で走っているのを見ると、本当に要るのかなというのは思いますので、使いにくいというのだけが理由ではないような気がしてしまっていて、どうなんですかという質問をさせていただいたんですけども、先ほど外出支援とおっしゃられた、これも本当に必要なことだと思うんですね。経路にあるお店ですとか、例えば、実名を上げると支障がありますけれども、例えば平和堂さんとか、買い物に行くというのは、高齢者の福祉的にも非常に大事なことだと思いますので、そういう支援をうまく取り込みながら便数を増やして行って、朝と夕方ぐらいでいいのかもしれないですけども、ただそうすると、特定の利用者への支援というところで、難しいところがすごくあると思うんですが、今の時代、そういう線引きではなかなかやっていけないと思いますし、福祉が利益を得てはいけないというような、そういう部分というのも何かかたく考えずに、市民に還元できるのであれば、そういう方向性も考えながら、前例はないことだと思うんですけども、新しいアイデアを盛り込んで行って、大胆にやっていただけないかなという意見なんですけど。

○交通対策課長

わかりました。昨年の10月にバス路線のダイヤ、それから路線の廃止等を含めまして、見直しをさせていただきました。おっしゃっていただきました、買物施設の件ですが、アンケートで、例えば城北学区の方がビバシティへ行きたい、それから金城とか平田の方がカインズとか、ビバへ行きたいとかいったようなご要望、ニーズがございました。そういったことを踏まえまして、昨年10月から南彦根ベルロード線という、いわゆるお買い物路線と我々銘打っているんですけども、南彦根駅、ビバ、そこからベルロードを通過して、カインズに寄って、それからピアゴを回って定額で行けるといった路線を新設させていた

だいたんです。それというのも、先ほどから申し上げております、高齢者の方の外出支援にもなりますし、お買い物、高齢者の方はちょっと足が弱いとか力がないとかいうのもございますので、例えばピバとかカインズでしたら、駐車場ですね、そこにバスを入れまして、玄関前につけていただいて、降りていただいたらすぐ玄関というような形で、重たい荷物を持つとか、広い駐車場もございますので、そこを渡っていただくのは危ないとかいうのもございますので、そういった取り組みもさせていただいております。もちろん、車両につきましては、ノンステップのバリアフリータイプを導入したところでございます。

○委員

本当にこれ、いい事業だと思いますので、どんどん広めていただいて。

○交通対策課長

そうですね、これもかなり力を入れてPRをしていかなあかんなど、まだまだ認知度も少ないので、アンケートをとりましたら、もうひとつでございましたので。

○委員

バスにチラシとか券とか、何か、ショッピングセンターに付けてもらって。そうすると、100円、200円でも浮くとなると行って、もちろんそんな100円、200円の買い物して帰られるわけもないので。

○交通対策課長

今おっしゃっていただいたのがバストク制度といいまして、バスに乗っていただいたら、チケットをいただけるんですね、バスの中で。協賛店だけですけれども、それを持っていったら割引していただけるとか、ごみ袋をいただけるとか、これも公共交通を利用していただくという一つのきっかけ、インセンティブのためにやらせていただいたんですが。

○委員

さかさまの方がいいような気も。割引券もちまたにあふれているので、最近、割引、特売会というの毎週のようにやっているみたいなので、それよりもバスチケットがついているというのがいいかなと。

○交通対策課長

何とか乗っていただこうと思ひまして、色々と考えているところでございます。またご意見、いい案がございましたら、よろしくお願ひします。

○副委員長

カインズは結構、乗降されていますよね。たまたま僕が行った日が多かったかどうか知

りませんけど。

○交通対策課長

結構喜んでいただいております。

○委員長

いい施策は、どんどんと進めていただきたいと思います。

○委員

路線バスは、やっぱり市民の生活を支えるというのを基本に持ってらっしゃるので、それはそれで非常に重要だと思うんですけど、それを観光の方と結びつけるということは余り考えてらっしゃらないんですか。観光客も割と、車で来られる方多いですけど、JRで来られた方は彦根城あたりまでは歩いていかれたりしますけれど、その後もうちょっと動線を広げていこうとすると、なかなか行けないというのがあって、どうしても遠くまで、せっかく今はいっぱい彦根市内あるのに、行けないというようなのもあるので、そのあたりを観光客とつなげられることはできないのかなとか思ったりするんですけども。

○交通対策課職員

今、ご意見をいただきました、遠方から彦根市へおいでいただいた方をさらに彦根城周辺からその先にもつなげていきたい、その中で公共交通も乗っていただきましたら一石二鳥というところで、例えば今年から利用啓発の一環としまして、JR彦根駅さんと一緒に共同いたしまして、バスの路線図であったり、見所のマップと一緒に置かせていただいて、利用啓発を図っております。

○委員

自由乗降みたいなことはできないんですか。どこで降りてもいいというような、周遊バスで、どこかの地方にもあったんですけども、乗りたいところで手を上げてもらって、降りたいときにおりるみたいな。特に彦根城周辺は観光施設が多いので、どこで降りたいかはまちまちだと思うんですけども、それを無料にして、観光目的なので、要するに経済的な波及効果を鑑みて計算できる。さっきの支援の問題というのは、福祉に限ったもので、採算だけ考えるとうまくいかないと思うんですけども、観光は観光で、そういった形で何か考えられるんじゃないかなと思います。

○交通対策課長

観光はシーズンといいますか、限られておりますが、ボンネットバスですね、ああいったこともやっておられるみたいですし、もちろん公共交通、バスに観光目的で乗っていた

だいているというのは非常にありがたい話ですけれども、まずは市民の生活を主眼に置いてというところがございます。毎日の利用というのが一番多いので、例えばブリヂストン線というのは、最大延長が彦根駅から多賀大社前駅までの路線がございます。それにつきましては、スクリーンですとか、ブリヂトンですとか、夏原工業、キリン、色々な大きな企業の周辺。そういったところの方々が通勤に使っていただくと大量輸送ができますので、非常にありがたいかなということで、企業さんにモビリティマネジメントと言っているんですが、職員が出向きまして利用促進で、通勤通学でできたら使ってくださいと。始業時間にバスが合わないということでしたら、ダイヤ改正とか、去年もやらせていただきましたし、そういったことでお願いにはあがりもしております。

○委員

通常の市民が生活の上で運行されるバスはもちろんのことですが、色々なサービスに対応できるように、さっき委員が言われたように、龍潭寺とか観光バスが走っていますけれども、それ以外のところで、バスストップのマークがなくても手を上げて乗せてもらえとか、市民の経路のバス以外にそういったサービスもされるといいと思いますし、イベントがあるときに、昨今、市のバスが出ないということで、遠くの方、彦根の中でそのイベントに来れないような場所の人は、バスがないからイベントへ行けないといった声も聞きますので、そういったときにも出していただけるような、いろんなサービスに対応できるようなバスの運行を考えていただくとありがたいと思います。

○委員

逆に、必要とされてる声を吸い上げるというようなことは、どのようにされていますかね。例えば、滋賀大だったら、以前公共交通機関が余りになかったので、結局市立病院行きはあったんですけど、病院さんがもう移られたら、そのバスもなくなってしまったというのもあったので、大学でバス会社と契約を結んでしまわざるを得なくなってしまったと。意外と必要としているところは、実はあったりするんじゃないかなというポテンシャルも感じていますけれども。

○交通対策課長

そういったニーズは、アンケート等で把握していきたいなと考えております。それから、先ほど言いました、南彦根ベルロード線の話ですけれども、ちょうど南彦根駅から4車線のくすのき通りを通って、ベルロードへ入っていくんです。導入当初は、新設当初の10月はその間に幾つか停留所があるんですが、とまらなかったんです。なぜかといいますと、

4 条路線といひまして、南彦根から県立大学まで近江鉄道がバスを走らせています。それと競合するということで、新設のバスはとめてなかったんですけれども、市民の方からの声でその間にあります、例えば福祉センター前ですとか、停留所が4つほどあるんですが、そこもとめてほしいという声も何件かいただいておりまして、今年の3月にその停留所にもとまるようにさせていただいたという経緯もございます。

○委員長 ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、ないようでございますので、委員会としての評価を決めていただきたいと思います。

[132 公共交通ネットワークの整備の評価]

妥当性について変更あり。12.5→13.7

有効性 15.6 必要性 15.0 妥当性 13.7 効率性 13.1

[132 公共交通ネットワークの整備の総括評価]

後日事務局で案を作成。

(休憩)

[施策の評価]

[521 コミュニティ活動の促進]

○委員長

それでは、再開させていただきます。521 コミュニティ活動の促進につきまして、担当部署より簡潔に説明をお願いいたします。

○まちづくり推進室長

施策につきましては、コミュニティ活動の促進ということで、市民の主体的活動の促進とコミュニティ活動の促進という大きく二つの項目で施策の調書を作成しております。その中で、市民活動、コミュニティ活動の促進ということで、新たな公共のサービスの担い手として注目されている、さまざまな分野で広がりを見せている市民活動の促進を図るために支援をしている中で、ひこね市民活動促進助成事業を平成21年度から実施しまして、24年度で4年目になる事業がございます。そして、コミュニティ活動の促進体制の整備ということで、自治会等に対して補助金として支援をしております、総合補助金という

形で3つの項目を挙げまして補助をしております。一つは、コミュニティ活動の促進として備品等の整備に要する補助、そして自治会等の活動保険、自治会がお祭りですとか、色々な清掃も含めた行事をされる際の自治会等で加入される保険に対しての補助、そしてまた地域安全活動推進事業といいまして、地域の安全を守るという目的で、自治会の皆さんが防犯灯の維持管理をされておりますけども、防犯灯の維持管理に併せて、自主的に防犯パトロール、夜回りとか、また空き地の草刈り、防犯の関係の広報紙の発行などを実施された場合に、そういう活動に対して補助をさせていただいております。その補助の積算の基礎としましては、自治会が設置されております防犯灯の電気代に対して計算をしまして、それに12ヵ月分という形で、補助金という形で出させていただいております。大きく、この施策の中では市民活動に対するNPO等の市民活動団体に対する助成と自治会、コミュニティに対する補助ということで、大きくそういったことをしているものです。

○委員長

それでは、質問あるいはご意見等ございましたら、ご自由にお願いたします。

○委員

市民活動促進事業の助成金、5万円分というのがあるんですけど、申請のときの審査基準というか、判断基準はどのようなもので、どの程度の採択率なのかというのを教えてくださいいただけますか。

○まちづくり推進室長

市民活動促進助成事業につきましては、毎年募集しております。今日まで、初年度21年度が22事業、そして次が24、23年度が23、ここにはございませんが、今年度24年度については28事業の事業を採択させてもらっております。

審査基準につきましては、要綱にまず申請できる資格をうたっております。NPO法人、そして地域で活動されるボランティア団体、その活動の内容については福祉、環境、文化、スポーツ、青少年の育成とか、色々ございますけども、そういった活動を自分たちの中で完結してもらおうような活動ではなくて、広く色々な方が参加対象となるような活動をされている場合とか、そして一応構成員のほうは10名以上というような参加基準が団体にはあるんですけど、審査前の資格審査といいますか、申請書を出していただくまで、前段で判断させていただいて、どういう事業をされるかということも審査いたしております。審査につきましては、市役所内に審査会というものを設けております。審査員として企画振興部の次長、市民環境部の次長、福祉保健部の次長、教育委員会の教育部の次長

という4名に審査委員になってもらいまして、事業内容等を見ていただいて、一つずつ審査会の中で審査していただいて、採択するか、しないかを決めていただいております。今年度28事業につきましては、応募も28事業でありまして、審査していただいた結果、全ての団体を採用、採択させていただいたという結果になっております。今までにつきましては、ほとんど24、5、6ぐらいの団体からの応募で、予算の範囲内で全て応募の数が収まっておりまして、今年はちょっと予算は上回ったんですけども、落とすというようなことも判断できなく、全て審査基準に該当してましたので、ほかの予算から2、3万円の金額でしたけども流用させていただいて、全ての事業、団体を採択させていただいたということです。

○委員

継続で補助されてらっしゃるケースもありますか。

○まちづくり推進室長

観光振興課が有しております地域創造事業とのすみ分けというご質問もありましたが、一応私どもの市民活動の助成事業につきましては3カ年、連続じゃなくても、飛び飛びでもいいんですけども、1つの団体については3回、3年という助成が受けられるという限度を決めておりまして、そして金額は2分の1の5万円としておりまして、こちらの主旨目的としましては、立ち上げといいますか、地盤を強固にしてもらうための、団体の立ち上げに対する事業に対しての補助ということで、地域創造事業については単発的なイベントとか観光的な部分が多いのかなと認識しておりまして、金額も20万円と補助金額も違うんですけども、そういう形で進めております。

○委員

地域創造事業ほど、それこそイベントものとかではないので、結果は派手に見えるということではないけれど、地道なものを支えてらっしゃるというものですよね。

○まちづくり推進室長

中には、同じ団体でも、例えば去年地域創造事業を受けられた団体が、今年は市民活動助成事業の助成金に申請されておられた場合もございますし、地域創造事業は、同一事業でなければ、同じ団体でも連続していけるんですけども、今言いましたように、今のところ3回という回数を設けているのが現状です。

○委員

1番の質問をさせていただいたんですけども、情報収集発信という点から200団体と

いう数が必要だとお考えになっているんですけども、本当にその数が必要なんですか。情報が多ければ多いほど混乱するということもありますし、200 という数字の根拠がどうなのかなど。

○まちづくり推進室長

200 という数字の根拠と言われると、実際には何の数字かということにはなるんですけども、当初この数字を上げさせてもらったその根拠ということについては、しっかりとこの数字ということはお答えできないんですけども、今この回答にも書かせてもらっているとおり、まちづくり推進室では、市民活動団体を把握している、西中の隣にあります建物を使用いただいている市民活動センターという団体に対して、その団体はNPOとか、市民活動団体の中間支援施設としての位置づけでヴォーリズの建物をお貸ししているという現状ですけども、その中で、センターに登録されている団体もありますし、そのデータベースといいますか、ホームページ等に掲載されている関係のある、全てが登録団体ではないようですので、関係のある団体で、情報発信を市民活動センターを通じてされている団体の数が現在 41 ということになっていまして、それはわずかではありますけども、増えていっているようには聞いておりまして、その数を 200 としているんですけども、実際それなら絶対数として 200 あるのかとかいう問題もありますので、その数字は確固たるものではないんですけども、上げている数字自体がここで、どういう根拠とかいうのは説明できないのがちょっと申しわけないんですけども、そういった登録、色々な情報を、皆さんが収集とか活用できる情報は多いほうがいいということで、そういう数字にはなっているんですけども、市民活動センターとの連携も深めながら、少しでも数が多ければというよりも、やっぱり内容の充実が一番だと思いますので、内容の充実とともに、数の増というのも充実につながってくればなという思いを持っております。200 という数字が明確にお答えできなくて申しわけないんですけども、そういう形で今のところ進めております。

○委員

内容の充実を主に考えておられて、認可しておられるんですけども、無駄にこの補助金や助成金を出すということなしに、本当に皆さんが 41 の団体を活用できている、あるいは 200 になっても、200 の団体が活用できているということを考えてつくっていただきたいし、市民が活動されるということはいいことだと思いますけれども、そのためにきちっとした補助金や助成金であるということをお願ひしたいということと、それから団体

について分野化していただいて、助成金をいただく団体の側も、あるいは情報を受ける側も、情報を的確に捉えられるような方策をしていただけたらありがたいなと思いました。

○まちづくり推進室長

市民活動センターで作成されているホームページ等でその団体の紹介をしているんですけども、主にどういう方面が強い、得意であるかということも一目でわかるような形で情報発信も、また市民活動センターに連絡していきたいと思えますし、41 団体が全てこの市民活動助成金の対象となっているものでもなく、市民活動センターに登録しておられないほかのたくさんの団体に対して、今まで5万円という助成をしているのが現状です。

○委員

平成 21 年度からこの助成の事業が始まって、3 回、平成 24 年度は 3 回の申請をした人というのは終わっているんですよ。ということは、24 年度からかなり新しい団体が対象となっているという形。今の 2 つの話を知ると、そんなに微増というか段取りしながらの数だということは、新しい団体が増えたと理解をしてよろしいですか。

○まちづくり推進室長

ほかの団体につきましても、毎年連続して申請をされてないんです。21 年度にした方が、22 年度にあいて、23 年度という団体もほかにもたくさんございまして、連続されるものばかりではなくて、それで 24 年度に切れるというか、3 年連続したという団体については、今この資料等を見ましても半分ぐらいでして、飛び飛びでとか、例えば間でもちょっと 1 回地域創造事業の助成を受けられた団体もございまして、そういった中で新しい団体も当然ありますけども、ほとんどが 3 年連続してされて、24 年度は全く新しい団体が 20 幾つもあったというわけではございません。

○委員

市民活動促進助成金の趣旨として、立ち上げだとおっしゃっているので言うと、私のイメージだと、立ち上げで 3 年間飛び飛びというのは、本当に立ち上げなのかなというのをまず思いますし、それと、立ち上げた団体は次にどうするというのもちょっと見えませんね。市民活動の助成金がほかにあるような感じもないので、20 数団体、上限が 5 万なので、全部が 5 万ではないとしても、100 万程度規模ですよ。もうちょっと何か、例えば立ち上げのところはもう少し少なくして、次のステップに上がるときに、そこにその助成金の組み立て方が何か、市民がよし、やってやるぞという意欲をかき立てるような形にはなっていないようなイメージがあって、県内でもこういう市民活動の助成って本当にたく

さんあるので、色々な組み方をされているような様子を見ている立場にあるので、もう少しまいことできないかなということもいつも思っているんですよ、この行政評価委員会にしながら。工夫をすると、いい意味で市民がよし、頑張ってるぞという、そういう意欲をかき立てるような形でぜひやっていただきたいなと思います。

○まちづくり推進室長

アンケートなどで、これの中でも3年間というのはちょっと短過ぎるとか、金額についても5万円をもう少し上げてほしいというお声はいただいていることは事実であります。それで、今後どうしていくかということも内部では検討しているんですけども、当初3年という区切りをしまして、3年といった期間が過ぎて、24年度で1年目ですので、アンケートを今さらながらなんですけれども、今までに利用いただいた団体、そして先ほどの市民活動センターに登録されてる団体について、今までダブっているのを除くと77ぐらいの団体がありますので、そういう団体に対して助成金の内容とか、市民活動についてのお考えとかをアンケートさせてもらった中で、今、言っていた補助金の額のあり方、3年間という期間も含めて、あり方を今後検討していかなければならないなという思いは持っております。

○委員

3年は、別に私は短くはないと思います。受ける団体にしたら、確かに短いとおっしゃるかもしれませんが、3年は短いと思わないですけど、額が少ないので、もうちょっと少ない団体でいいので、もう少し額を上げるほうが市民にとって、もう少し頑張ってるやってみようという気にはなるかもしれません。それと、もう一つ、仕組みとして難しいかもしれないですけど、事業の審査で外部委員を入れていただいたほうがいいかなと。上がってきたものを全部評価してしまっているんで、小粒なのがざらざらっと並んでしまっているんで、市の職員の方だと、それを選ぶことで色々な難しさがあると思うんですけど、外部の委員の方ですと、そこをもう少し外部から見た目で、これは伸ばしていったらいいんじゃないですかということが言いやすいと思うんですね。そういうような仕組みというのもぜひ検討事項の中に入れていただくといいかなと思います。この点、やっぱり市民活動の助成金なんかの審査の多くの場合は、外部の委員の方で審査をしていただくというのが県内の他市とかでも多いと思いますので、そのあたり検討していただけたら。

○まちづくり推進室長

わかりました。

○副委員長

実は私の息子も稲盆にずっとかかわっておりまして、内情はもう大変です。大体どこの団体もそうですけど、あれぐらいのイベントをやろうと思うと、やっぱり協賛金という形で少なくとも、最低でも 20 万代、企業とか商売人から集めなければいけませんので。今、委員がおっしゃられましたように、一つは、一生懸命やる人がいる間は何とか持つけど、後の人材の育成まではとてもできてないと。何とか継続維持するとき、人材の育成をできるようなシステムがなかなか、僕らも雇うので精いっぱいわからないと。今後もこれを継続されるのであれば、例えば市民活動センターでは定期的に会合をされて、情報の交換とかされておられるんですけど、その辺のボランティアの育成とか、もちろん地元でイベントをやりながらやればいいんですけど、実際、普通の勤めている状態では、できるような状態じゃない中でやっているのですね。それと、金額的に、団体を絞って、少なくとも 1 団体 20 万ぐらい、15 万から 20 万ぐらいできるようなシステムにせんと、例えば、ちょっと今これ、データの的にわからないですけども、ぼしゃって、じゃあ 1 回 5 万もらってやったよというのは、データの的にどれぐらいの団体があるのかわからないんですけど、せっかくやりかけたが、多分もうやめていかれる団体が出ると思うんです。それと、市として、こういう団体がこういうことをしてますということを一般の市民の方がご存じないのがあるんです。例えば、自治会で盆踊りとか、バンドだったら知ってるよとか、あそこの手品のグループもあるよとかいうのを自治会とかそういう団体が知らんというのが結構あるんです。何とかそれを市がバックアップして、市民活動センターがこういうことをやっているという宣伝の、どこかの場をつくっていただけるとありがたいので。どこかその辺のところをもうちょっと有効に使っていただけるとありがたいと思います。希望として。

○まちづくり推進室長

市民活動センターの広報については、市民活動センターがイベントをされる場合等ではさせていただいておりますけども、データバンクといいますか、色々なボランティア団体の登録を持っておられるということで、何かこういう場合はこういうところへ連絡してくださいというような広報も今後またあわせて考えていきたいなとは思っております。

○委員長

ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。では、ないようでございますので、委員会の評価を決めたいと思います。事前にいただいております評価につきまして、変更等ございましたら、お申し出をいただきたいと思います。変更ございませんか。

[521 コミュニティ活動の推進の評価]

事前評価に変更なし

有効性 16.8 必要性 16.2 妥当性 13.1 効率性 15.6

[521 コミュニティ活動の推進の総括評価]

後日事務局で案を作成。

○委員長

これで予定しておりました施策につきまして、全て評価が終わりました。本当にありがとうございました。

○事務局

では、事務局の方がちょっとご挨拶いたします。

本日の会議はこれで終わらせていただきます。委員の皆さんには、長時間にわたりまして、熱心に御審議賜りまして、大変、ありがとうございます。なお、次回の第7回の委員会は、先日、開催通知を送らせていただいておりますとおり、11月27日（火）午後1時30分から、本日と同じ会場、この彦根市役所本庁舎 32 会議室で開催します。皆様、お気をつけてお帰りください。

会 議 録 の 確 定

委員長署名

大 橋 松 行

平成 24 年度 第6回彦根市行政評価委員会 出席委員

(50 音順)

氏 名	備 考
赤木 和代 (あかぎ かずよ)	淡海生涯カレッジ彦根校オブザーバー
池上 松夫 (いけがみ まつお)	(元)彦根市行政改革委員会委員
大橋 松行 (おおはし まつゆき)	滋賀県立大学 教授
嶋津 茂昭 (しまづ しげあき)	(元)彦根市総合発展計画審議会委員
西川 実佐子 (にしかわ みさこ)	NPO 法人ひとまち政策研究所 理事長
真鍋 晶子 (まなべ あきこ)	滋賀大学 教授
森下 あおい (もりした あおい)	滋賀県立大学 准教授