

第3号様式（第4条第1項）

平成30年3月23日

君津市議会議長 鈴木良次様

経済環境常任委員長 保坂好一

行政視察結果報告書

君津市議会行政視察取扱要綱第4条第1項の規定により、次のとおり報告書を提出します。

記

- 1 期 日 平成30年1月22日（月）
- 2 視 察 先
東京都府中市
- 3 調査事項
インフラマネジメントについて
- 4 参加議員 保坂 好一、松本 裕次郎、船田 兼司、加藤 喜代美
- 5 経 費 別紙のとおり

経済環境常任委員会 行政視察経費

| | |
|-----------------|-----------------|
| ① 旅行雑費（600円×6人） | 3,600円 |
| ② バス借上げ | 107,784円 |
| ③ 有料道路代 | 10,070円 |
| ④ 視察先手土産代 | 6,000円 |
| ⑤ 車賃 | 2,010円 |
| 合計 | <u>129,464円</u> |

経済環境常任委員会行政視察 【 東京都 府中市 】

- ◇ 視察日時 … 平成30年1月22日（月）
- ◇ 視察場所 … 東京都府中市
- ◇ 視察内容 … 「府中市が進めるインフラマネジメント」について
- ◇ 対応者 … 議会事務局 庶務課 課長 関根 滋 氏
庶務課 調査係長 加藤 敦 氏
都市整備部 管理課 課長補佐 小林 茂 氏
管理課 正木 辰典 氏

1 府中市の概要

府中市は、東京都のほぼ中心に位置し、新宿から西に約22キロメートルの距離にあり、京王線府中駅から新宿駅までは特急で約25分というアクセス環境にあります。

昭和29年4月1日、府中町、多磨村、西府村の1町2村が合併して府中市が誕生。市制施行時は約5万人であった人口も、急激な人口増加を見せ、工場進出とあいまって商業のまちを形成しながら、首都圏有数の都市として着実に発展を続けてきました。なお、現在では25万人を超える状況となっています。

人口 257,902人（平成29年4月1日現在）

面積 29.43k㎡・一般会計1046億円（平成29年度）・議員数29人



2 調査事項

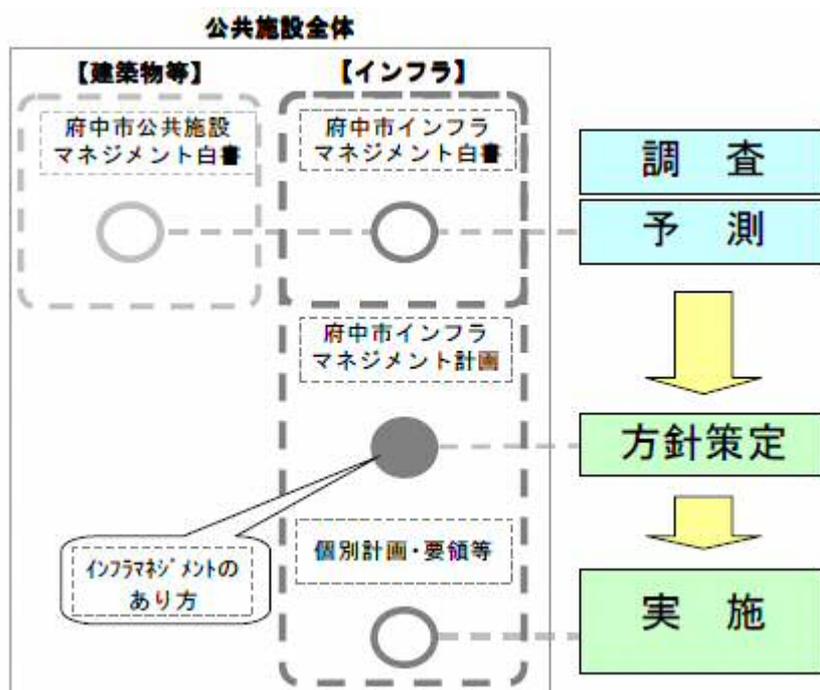
インフラマネジメントについて

《持続可能なインフラに向けた課題》

- ・高度経済成長期に多くのインフラが整備され、そのほとんどは、耐用年数である50年を迎えようとしている。
- ・将来予測される更新投資の増大と歳入の減少により、府中市では、これまで通りの管理方法でインフラを維持することが困難。
- ・府中市にとっては、限られた財源で、どのようにインフラを維持し続けるかが大きな課題となっている。
- ・府中市の財政状況を踏まえ、持続可能なインフラの実現のため「インフラマネジメント」を展開することが必要。

《インフラマネジメントの位置付け》

- ・インフラマネジメント計画は、今後の長期的なインフラマネジメントの方針を示すものであり、また、市が保有する建築物等の管理方針を示す、「府中市公共施設マネジメント白書」と合わせ、将来の公共施設を維持するために必要な方針を定めるものである。なお、計画期間は、平成25年度から平成64年度までの40年間である。



《インフラマネジメント白書》

●現況および劣化状況把握

⇒車道舗装、歩道、橋梁、街路樹、案内標識、街路灯、公園

●財政状況の把握

⇒執行額の推移

⇒維持管理、補修更新に係る経費の分類

●事務の実態把握

- ・将来の経費は、下水道を含む場合は 80.70 億円／年である。それに対し、現状の執行額は 54.64 億円／年である。そのため、26.06 億円／年（現状の執行額の約 48%）の財政不足が生じる。

また、下水道については、下水道使用料や起債などによる独立した会計で運用しているため、下水道は他の施設と分類して方針を考える必要もある。下水道を除く場合の将来経費は、24.54 億円／年である。それに対し、現状の執行額は 18.78 億円／年である。そのため、5.76 億円／年（現状の執行額の約 31%）の財政不足が生じる。

- ・経費の分析を行った結果、以下の問題点が挙げられた。

- ① 維持管理への長期的な視点の不足
- ② 市の予算の先端的な不足
- ③ インフラ管理に費やすコスト削減への取組み不足
- ④ 全庁的な各施策間の調整の不足
- ⑤ 民間企業や市民の活力の不足

《インフラマネジメント計画》

- ・インフラマネジメント計画は、考えられうる、全ての施策を位置付けている。

●計画の方針（インフラ管理全体）

①歳入の確保、②持続可能な財政運営、③集約化・合同化による効率化

●計画の方針（維持管理費）

④業務の見直しに等によるコスト削減（運営面の効率化、包括的な民間委託手法の検討、管理情報の電子化による効率化）、⑤市民との協働による管理

●計画の方針（補修更新費）

⑥ライフサイクルを通じた効率化

・計画による管理経費の予測結果

表 1-4-1 インフラ管理における現状維持と「計画」の差額（1年間）

| インフラの分類 | 「計画」の経費予測 (億円/年) | ①現状維持の経費予測 (億円/年) | ②現状維持と「計画」の 差額(億円/年) | 差分の割合 (②/①) | 平成22年度の 執行額(億円/年) | |
|---------------|---------------------|----------------------|-------------------------|----------------|----------------------|-------|
| 道 路 | 車道・歩道・植樹まき 掃雪 | 8.92 | 11.67 | -2.75 | -23.56% | 8.57 |
| | 街路樹 | 2.24 | 2.20 | 0.04 | 1.62% | 1.34 |
| | 案内標識 | 0.04 | 0.02 | 0.02 | 75.86% | 0.02 |
| | 街路灯 | 2.10 | 1.52 | 0.58 | 38.43% | 1.52 |
| | 道 路 小 計 | 13.29 | 15.41 | -2.12 | -13.74% | 11.45 |
| 公 園 | 8.25 | 9.13 | -0.88 | -9.67% | 7.33 | |
| 下水道 | 56.16 | — | — | — | 35.86 | |
| 合 計 (億円/年) | 下水道を除く(1年間) | 21.54 | 24.54 | -3.00 | -12.23% | 18.78 |
| | 下水道を含む(1年間) | 77.70 | — | — | — | 54.64 |



図 1-4-1 現状維持と「計画」の経費比較（1年間）

- 計画により削減努力をした試算結果は21.54億円で、将来の経費予測24.54億円に対し、年間3億円、約12%が削減できる見込み。
- さらなる課題として、計画の施策を行ったとしても、インフラを継続して維持するためには2.76億円/年不足する。市民の積極的な協力やさらなる施策努力で不足を埋めきれない場合は、管理レベルを見直す必要がある。

《推進中の取組み》

道路等包括管理事業の試行（パイロットプロジェクト）

- ・従来の委託方法は、清掃や造園、建設等の業種別の案件を作業内容ごとに委託をしていたが、限定した作業をまとめてJVなどの企業グループに委託する取り組み。
- ・独自システムを活用したモニタリング体制
→JV独自のシステムを導入することにより、対応状況を市で全て確認することが可能。また、状態の蓄積により、予防保全の対応に取り組む予定。
- ・区域内に事務所を設け、受付を24時間対応
→「昼間」エリア内の事務所で受け付け
→「夜間」JVのコールセンターで受け付け

管理ボランティア制度（アドプト制度）の導入

- ・アドプト（アダプト）制度とは、道路や公園など公共施設の一部区域について、市民団体や企業などが「里親（ADOPT）」となり、清掃などの維持管理を行う制度。
市が管理する道路・公園・橋梁を清掃・除草・低木の剪定、点検・通報などを活動とし、市は活動の証としてサインボードの設置や名刺の支給、また清掃用品の貸し出し、障害保険の負担等を行い支援する。
現在28団体が登録中。

インフラマネジメントシステムの導入

- ・予防保全型のインフラ管理
路面性状調査の結果と工事の履歴をもとに、問題が起こる前に修繕をすることで、安全性を保ち、維持にかかる費用を削減する。
- ・窓口業務の迅速化
窓口で必要な図面をセルフサービスで印刷してもらうことで、かかる時間を短縮する。
- ・事務の簡素化
統一して管理することで、情報の分散化を防ぎ、検索や集計作業を迅速に行えるようにする。



3 視察先での主な質問と回答

Q 道路の包括管理委託について、どのくらいの業者から応募があったか。

A 複数からの提案があったが、管理業務が多岐にわたり、規模の大きな業者でなくては対応できないことから、市内業者のみでは対応できず、規模の大きい市外の業者と市内の業者で JV を組織した業者が受注した。

Q 道路管理に関して、市が業者へ委託することと、業者が直接請け負うことの違いは何か。

A 業者がパトロールをしたり、事前対応をするなど、早期の対応が図られており、市への要望が大きく減った。しかしながら、道路の包括管理委託を継続するには、一億円程度の事業規模でなければ難しいとのこと。

Q 受託業者の対応はどうか。

A 基本的に早急な対応ができています。小さな陥没であったり、ごみ処理の対応が主なもので、要求水準書に則り、処理を行っているものである。

Q 包括管理委託をするにあたって、庁内他部署との連携はどのようにしているか。

A 現時点では道路の管理委託のみであり、担当課は一課のみのため、調整はない。今後は公園の管理業務や道路の更新業務等も含めて委託したい。

Q アドプト制度の運用に要する経費は。

A 以前はボランティア団体に活動費を支出していた時もあったが、現在では清掃用具やごみ袋等の費用や活動に対する保険代等のみである。

Q 包括管理委託する前と比して管理水準の変化はあるか。

A 水準に大きな変化はないものとする。今後も水準を落とさないよう、見直しをしながら事業を継続していきたい。

Q 包括管理委託したことによる職員数に影響はあるか。

A 今までより少ない人数の技師で対応できるようになるため、職員数も減っていくものと見込んでいる。

Q 長期間での委託となり、業者が決まってしまうため、他業者にとっても大きな影響が生ずると考えるが、その対応如何。

A 道路の管理業務については、2工区しかなかったため、大きな影響、反響は無かった。

4 所感

少子高齢化が進む中、老朽化の著しい道路・橋梁及び各種公共施設等のインフラは、更新費用の増大と伸び悩む歳入から、その自治体に合った取り組みを実行していく必要がある。

本市においても例外ではなく、公共施設の多くは、昭和40年代の急激な人口増加を受け、短期間に整備されてきたため、老朽化の進行などにより大規模改修や建替えなど、更新時期を一斉に迎えることとなり、計画的なインフラマネジメントを進めること及びその経費の削減を図ることが重要である。

府中市で取り組んでいる「道路等包括管理事業」は試行期間が終わったところであるが、経費の削減や市民サービスの向上が図られていた。今後は対象路線の拡大等、第2弾の試行が平成30年度から行われるとのことなので、その動向を注視するとともに、本市での導入の余地について引き続き検討していきたい。

