

大分市総合計画第2次基本計画検討委員会 第3回 都市基盤部会 議事録

◆ 日 時 令和元年10月16日(水) 14:00～16:20

◆ 場 所 大分市役所議会棟 3階 第4委員会室

◆ 出席者

【委員】

安藤 美佐子、亀野 辰三、福嶋 崇、福山 公博、利光 正臣、脇 紀昭、藤田 敬治、
貞苺 路也(計8名)

【事務局】

企画課参事 後藤 応寿、同参事補 首藤 賢司、同専門員 太田 英治(計3名)

【プロジェクトチーム】

情報政策課主査 菅 周平、建築課専門員 加藤 雄一郎、都市計画課主任 平林 拓朗
公園緑地課参事補 加藤 公男、上下水道局経営企画課主査 帯刀 鉄平
上下水道局経営企画課主事 岡本 有未(計6名)

【オブザーバー】

都市計画課、都市交通対策課、住宅課、上下水道局経営企画課

【傍聴者】

なし

◆ 次 第

1. 開会
2. 議 事

(1)各節の検討

第1章 快適な都市構造の形成と機能の充実

第2節 交通体系の確立

第2章 安定した生活基盤の形成

第1節 水道の整備

第2節 下水道の整備

第3節 安全で快適な住宅の整備

(2)第2回部会で出た意見について

(3)その他

<第3回 都市基盤部会>

事務局	<p>定時になりましたので、ただいまから大分市総合計画第2次基本計画検討委員会、第3回都市基盤部会を開催いたします。</p> <p>まず開会に当たりまして、本日は樋口委員が欠席、貞苅委員が所要のため、この後、早退されるということをご連絡いただいておりますので、ご報告を申し上げます。</p> <p>また、本日は、私たち事務局、プロジェクトチームのほかに、都市計画課、都市交通対策課、上下水道局経営企画課、それと住宅課の職員が来ております。ご質問等の際には課の担当のほうからお話をさせていただくこともありますので、あらかじめご了承ください。</p> <p>次に、お手元に配付しております資料の確認をさせていただきます。</p> <p>まずは本日の次第、それから座席表、都市基盤部会の日程表、それと素案の一部に抜けていた項目がございましたので、その修正ページを配布しております。それと、最後にA3横の総合計画検討委員会部会での意見及びこれに対する市の考え方等の様式です。こちらには第1回目以降と第2回目の部会でいただいたご意見、これに対する市の考え方等を記載しております。本日お配りしている内容につきましては、後ほどの議事の2のほうでご説明をさせていただきたいと思っております。資料は皆さん、おそろいでしょうか。</p> <p>それでは、早速議事のほうに入りたいと思います。議事の進行につきましては、検討委員会設置要綱第7条第4項により、部会長が行うこととなっておりますので、亀野部会長よろしく願います。</p>
部会長	<p>改めまして、皆さんこんにちは。部会長を仰せつかっております亀野でございます。本日は何かとお忙しい中をお集まりいただきまして、ほんとうにありがとうございました。御礼申し上げます。</p> <p>これまで当部会は、委員の皆様方の積極的なご意見をいただきまして、大変実りのある会にすることができたと思っております。部会長として大変うれしく思っております。</p> <p>本日お手元の議事次第にありますように、最初に交通体系、そして上下水道、そして住宅と、より私どもの身近な生活にかかわる社会基盤につきましてご検討いただくことになっておりますので、従前に引き続きまして、なお一層ご議論等をお願いしたく思っておりますので、どうぞ皆様、よろしく願います。</p> <p>それでは、早速ですけれども、議事に入る前に、本日新たにお二人の委員の方がお見えでございますので、簡単に自己紹介をお願いします。</p>
委員	<p>《委員自己紹介》</p>
部会長	<p>ありがとうございました。</p> <p>それでは、早速ですが、最初の議事の1番目、章といたしましては、快適な都市構造の形成と機能の充実ということで第1章でございますけれども、前回、ちょっと順序を変更いたしましたので、本日は第2節の交通体系の確立というところを最初にやろうと思っております。その後、この議事に従いまして、上下水道、住宅という順序でさせていただきます。</p> <p>それでは、早速、事務局より、交通体系の確立につきましてご説明をお願いいたします。</p>

PT	<p>それでは、総合計画素案の93ページから95ページに掲載しております交通体系の確立についてご説明をさせていただきたいと思っております。それでは座って説明をさせていただきます。</p> <p>それでは、93ページ上部、動向と課題についてご説明いたしますが、ここでは、今回の改定に当たり、修正加筆等を行った部分に限ってご説明をさせていただきたいと思っております。</p> <p>まず、1段落目において、今回新たに追加した記述としまして、情報通信技術(ICT)の劇的な進歩による技術革新について記載しており、この変化に的確に対応し、将来にわたってまちづくりを支える交通体系を構築していくために、幅広い関係者が十分な連携、協働のもとに交通施策に取り組む必要性をお示しています。</p> <p>次に、中段の「一方、本市では」以下の文章において、本市に特化した動向と課題をクローズアップしておりますが、交通事業者の経営環境が厳しさを増している背景として、公共交通の利用者の減少や運転士の不足、人口減少社会の到来という具体的な課題を追記する中で、誰もが快適に移動できる持続可能な公共交通ネットワーク構築の必要性について記述しております。なお、最後からの1段落目、2段落目については、現行の計画から順番を入れかえるなど表現の整理を行っておりますが、詳細の内容について変更は行っておりません。</p> <p>以上が、動向と課題に関する要旨でございます。</p> <p>続いて、素案93ページの中段、基本方針についてですが、動向と課題を踏まえ、幅広い関係者が十分な連携、協働のもとで、誰もが利用できる持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るとともに、私的交通との最適な組み合わせにより、まちづくりを支える交通体系の確立を図ることを基本方針としております。</p> <p>続いて、主な取り組みについてご説明いたします。素案93ページ下段から94ページをごらんください。基本方針を踏まえ、五つの取り組みを掲げております。</p> <p>まず、公共交通ネットワークの構築の取り組みですが、一つ目として、利用者にとってわかりやすく、利用しやすい環境の整備を進めることと、効率的で効果的なバス路線網の構築を目指すこととしており、具体的には、昨年度リニューアルしたバスロケーションシステムによる路線バスの運行情報の提供や、路線バス運転士の不足や高齢化の対策などが必要と考えております。</p> <p>二つ目は、各鉄道駅における駅前広場、駐車場、駐輪場などの整備をはじめ、新駅の設置、鉄道の高速・複線化などを促進するとともに、各交通機関との乗りかえなど、交通結節機能の強化を目指すこととしております。</p> <p>三つ目は、公共交通の不便地域等において、地域の関係者との協働により、病院や買い物など、日常生活に必要な生活交通路線の確保を図ることとしております。</p> <p>四つ目は、本計画素案の第1節、前回の会議でお示した計画的な市街地の形成において、まちづくりの基本的な方針として設定した多極ネットワーク型集約都市の形成に向けた、まちづくりと連携した持続可能な公共交通のあり方を検討することとしております。</p> <p>最後、五つ目は、自動運転車両など新たな公共交通システム導入の必要性等について検討を行うこととしております。</p> <p>次に、公共交通の利便性の向上と利用促進についてですが、二つの取り組みについて記載しております。</p>
----	---

	<p>一つ目は、高齢者や訪日外国人旅行者等の安全性及び利便性の向上を図るため、市民、交通事業者、行政が一体となり、ハード・ソフトの一体的な取り組みのもと、利用環境のユニバーサルデザイン化、バリアフリー化を促進することとしております。</p> <p>二つ目は、モビリティマネジメントの取り組みを推進することとしており、その具体例としては、小学生を対象とするエコ交通まちづくり教室や市職員に対するヘルシー&エコ通勤ウィークの実施、ホームページによるパーク&ライドの駐車場紹介などが考えられています。</p> <p>次に、自転車等利用環境の充実の取り組みについてですが、一つ目として、自転車走行空間の整備など、自転車を安全・快適に利用できる環境づくりに努めることとしており、二つ目として、駐輪場の整備やシェアサイクルの導入、自転車利用者の安全対策に関する取り組みを進めることとしております。なお、安全対策の具体的な取り組みについては、自転車利用時のヘルメット着用や自転車保険加入の促進の取り組み等について想定しております。</p> <p>次に、広域交通ネットワークの強化について、三つの取り組みを記載しております。</p> <p>一つ目、広域交通体系の確立については、地域間の連携や交流の促進、物流の機能向上等を図るため、港湾、空港の機能充実や、これらを接続する道路の整備を促進し、広域交通体系の確立を関係機関等と連携して進めることとしています。</p> <p>二つ目、三つ目の取り組みに記載しております、東九州新幹線の整備と太平洋新国土軸構想については、国や九州各県、関係機関などと連携し、実現に向けて事業の推進を図ることとしています。</p> <p>最後に、交通渋滞の解消・緩和の取り組みについてですが、関係機関と連携し、公共交通への利用転換並びにノーマイカーデーなどの交通の円滑化を図るさまざまな取り組みを促進し、渋滞等の交通問題の解消、緩和に努めることとしております。</p> <p>以上が主な取り組みです。</p> <p>続きまして、目標設定についてですが、素案95ページをごらんください。</p> <p>まず、公共交通の利便性と利用促進、この取り組みに対応する目標指標として、前回から引き続き、人口1人当たりの年間公共交通(鉄道・バス)の利用回数を掲げています。2024年度の目標数値については、前回設定の数値と同じく48回を継続目標として設定しております。</p> <p>次に、自転車等利用環境の充実に対応する目標指標として、こちらも前回から引き続き、市が設置する中心市街地における駐輪場の収容台数を掲げています。</p> <p>簡単ではありますが、以上で説明を終わります。</p>
部会長	<p>ありがとうございました。ただいま事務局より交通体系の確立につきまして説明いただきました。委員の皆様方でご質問、あるいはご意見等あればよろしく願います。</p>
委員	<p>実は私、行政評価のほうも委員をやっているんですけど、そこで出た意見を踏まえてちょっとお話をさせていただければと思うのが、一つは、先にポイントだけ申し上げると、私自身、ちょっと大分市自身がかなり特徴的な、ユニークな、要するに一つしかない、非常に魅力的な都市になることということが一番重要なと思っています。</p> <p>その中で交通体系を考えたときに、ちょっと行政評価の時に出了意見なんですけれども、一般的な大分市民って、皆さん、車を使っているから、自転車は邪魔だと。端的に言うと</p>

自転車が悪魔だとおっしゃられた方がいらっしゃった。悪魔だと言っはあれなのですが、要するにここに書いてあるような自転車を利用する環境を整備しているのか、それとも駐輪場を増やして放置自転車を撤去する割合を増やして、行政に自転車を利用しないようにしているのか、どっちかわからない。その方はどちらかというと、車に乗っていらっしゃるので自転車は悪魔ですと。例えば福岡の天神とかそういうところは自転車を排除していますということをおっしゃられたのですけれども、私は違うなと思っていてですね。

実は福岡市も地上からは駐輪場はなくなっているんですけども、地下街に実は、え、こんなところに、例えば地下鉄のすぐ横とかに駐輪場があつて、こんなにいい立地のところに駐輪場を整備しちゃうんだみたいな、そういう感じになってきているのですね。それで、そういうことを考えたときに、あと、少子高齢化、今後、大分市の人口は今48万人ぐらいですけども、急速な、人口減少ですよ。加えて高齢化の速度が速いのですね。そうすると、今は車で移動していらっしゃる方が、車で移動できなくなるということも想定したほうがいいと思うんですよ。

近隣の例でいうと、熊本市とか長崎市とか広島市というのは市電がありますよね。私は熊本出身なんですけど、私の小さいころというのは、悪魔だからどけるとか、ずっと市電をなくせと言われていたんですけども、今から見ると、結果的には良かったことになっていて。なぜかという、市内の交通網というのは、市電で結局、利用する人も増えていますし、市内に要するに車を入れさせないことによって、それによって代替の交通手段はきちんとできているんですよ。そして外国人にもわかりやすい。

そういうことを考えた場合になんですけども、私自身としては、やはり一つはエコとかそういった意味の関係から、この自転車利用状況の充実というのは大分市は図っていった方が良いなと思ってまして、今回、ワールドカップに合わせて自転車専用道とか、そういったものがかなりきれいに整備されているので、これを使って、逆に自転車を閉め出すというよりは、自転車を利用してもらうような環境にすること。

加えて、もう一つ思ったのが、シェアサイクルなんですけれども、これをもうちょっと利用しやすいような感じにできないかなと思っていますのが、今あるのは、電動で動く、アシストのやつですけども。

例えば、世田谷区で、「がやリン」というのをやっています、駅と自宅を往復する人が多いのであれば、その人にはもう自転車を持ってもらわないようにして、月額1,000円とかで貸しますと。そのかわり、自宅に持って帰って、自宅に停めておいてもらって、通勤に使ってもらっていいですよみたいな感じに発想がちょっと転換してきているのですよね。そういった意味で、自転車を買わなくていいようにするとか、そういう形にして、エコで、かつ自転車の数が増えないような形にするとかですね。

さらに言うと、そういったところでバスのネットワークとかも、今、100円バスとかのくるくる回っているやつとかがありますけれども、ああいうのも、今、20分に1本ぐらいしか走っていないですけども、もう少し頻繁に走らせるようになれば、もしくは自動運転で走らせるとかですね。既にもうやっていらっしゃいますけれども。その頻度を上げれば、もう少し外国人とか、さらには、車で移動しなくても済むようなまちづくりというのができるので、そういった意味で、非常に変わった、非常におもしろい取り組みになるのではないかと思いますので、そういったところを

<p>部会長</p>	<p>充実していければなと思いました。</p> <p>そこで、この目標設定のところも、人口一人当たりの年間公共交通利用回数と駐輪場の使用台数というのは、これはこれでいいのかもしれないのですけれども、今のような、方向性があるのであれば、ちょっと変えてもいいのかなという感じもしているところです。</p> <p>具体的に何か適当な目標はございますでしょうか。自転車等に関しまして。</p>
<p>委員</p>	<p>例えば、一長一短なんですけれども、自転車であれば、シェア自転車の利用とか、整備台数とかでもいいかもしれないですけど、先ほど申し上げたように、電動のものとすると、コストが高くなり過ぎるのですよね。思ったのは、大分市はほとんど平らなので、電動である必要が実はあまりないのですね。それよりもコストを下げること。先ほどの話ではないですけど、例えば1カ月1,000円で市民に貸し出しますとなったら、多分自転車を買わない人が増える可能性があるんですよね。駐輪場代もそれで賄えますとなればですね。</p> <p>さらに言うと、ステーションからステーションまで移動するだけであれば、別にお金は取らせんとか、何かそのようなことがやればいいかなと思うのですが、そのコスト的なところで、普通の自転車に切りかえるとか、そういうのができるのかというのがちょっと微妙なので、現時点では何とも言えないのですけれども。</p>
<p>部会長</p>	<p>わかりました。ありがとうございます。</p>
<p>委員</p>	<p>人口1人当たりの年間公共交通利用回数ですけれども、それも、一つは、外国人観光客の利用、回数でもいいかもしれないですし、市民にしてしまうと、現状、実はあまり利用されていない可能性があって、そうすると、これが原因で、例えば補助金をいっぱい出せば利用回数は増えるのか、そのような違うバイアスが入ってしまう可能性もあるなという感じはしているのですね。そういう意味では、あくまでそのような、私のほうでもいい手法がないかなというのは考えたいと思うのですけれども、一応、方向性としてはそういう、大分市として、エコで人に優しい都市みたいな、そのような方向性になればいいかなと思う。</p>
<p>部会長</p>	<p>大変将来を見据えたすばらしいご意見でした。今の発言に対しまして、何か補足、あるいはご意見等ございますでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>今のご意見について、非常に自転車をもうちよっと増やすとか、高齢化社会になりますので、自転車を増やす。増やすといいますか、自転車をもうちよっと利用しようというのは良いのでしょうかけれども、やはり車と自転車と歩行者、これをきれいに分けないと、私は無理じゃないのかなと思うのですね。</p> <p>今度、お城の前がちょっとバス占有面を削ってちょっと分けられていますけれども、大分の場合はほとんどが整備されていないんです。ですから、やはりそちらのほうをまずちゃんと整備しないと、当然自転車も事故の確率が高くなりますし、車のほうも、それは邪魔だというご意見も多分出てくると思うのです。</p>

<p>部会長</p>	<p>バスの運転士さんに聞きますと、通勤時間帯に、自転車でバスの前を走られる。当然、バスの専用レーンですので、それを追い抜くこともできない。自転車と同じスピードで行かなければならないということで、若干遅れたり、あるいは追い抜く際に危なかったりとか、こういったことが発生しますので、やはりちゃんとしたすみ分けをまずやるべきかなと思いますね。</p>
<p>事務局</p>	<p>ありがとうございます。ほかにご意見はございますでしょうか。</p> <p>事務局のほうにお尋ねですけれども、自転車等の利用環境の充実といった場合に、ある程度ハード面ですね。例えば自転車がスムーズに走れるレーンを造るみたいな、そういう整備延長みたいなのは今回組み入れるということは難しいのでしょうか。</p>
<p>部会長</p>	<p>個別計画で、自転車走行空間ネットワークの整備延長というものを別の計画の中で持つてはいるのです。なので、延長として出せないことはないと思うのですけれども、特に今回、目標設定の中でこの二つを設定している部分というのが、各、私的交通のネットワーク、乗り合わせという部分を今回押している部分で、基本方針にも上げているのですけれども、各単体の交通手段ではなくて、それぞれの交通手段をネットワークして、組み合わせて、公共交通利用者だったというのを増やしていきたいというところがあったので、この二つを設定させていただいているという状況です。</p>
<p>オブザーバー</p>	<p>そういたしますと、これを人口1人当たり直しますと、先ほど委員がおっしゃったように、外国人の利用状況とかは、これではちょっと見えにくいと言わざるを得ないわけですね。要するに観光目的等で大分に来られた方、外国人の方がどの程度自転車で大分市内をぐるぐる回ったとかですね。そういったことはこれでは見えづらくなっている。</p> <p>それもあわせて、ちょっと事務局のほうで再度検討していただけますでしょうか。より将来、この10年を見据えたような自転車利用環境等をあらわすような適切な指標はないか。特にグローバルな時代を踏まえてですね。</p>
<p>部会長</p>	<p>この指標についてですが、いろいろな形で数字を補足していくのですけれども、今回いただいているこの指標に使っている元々の数字は、各交通事業者さんからいただいた数字を人口で割り戻したという作業を行っています。その分を、大分市民であるか、大分県外の人であるか、外国人であるかと、分散、分けて抽出するというのはすごく難しい状況でございまして、バスに乗っている方が、一人一人、その方が日本人か、外国人か、運転士さんしかわからない数字の補足になっていきますので、確かにおっしゃっていることはすごく正しいと思うのですけれども、数字の補足ですね。元データを補足するということに、すごく困難が生じるのかなと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>なるほどですね。具体的に難しいというところですね。わかりました。</p> <p>そのほかにもこれに関連して。</p> <p>一つ、先ほどの自転車専用道の整備キロ数というのは別の指標でもとられているということ</p>

オブザーバー	<p>ですね。</p> <p>大分市においては、平成18年から自転車の活用推進利用基本計画というのを策定してまして、さまざまな取り組みを行っています。その中で、自転車の走行空間ネットワークのほうも計画の策定をしております、平成25年からその目標数については設定をして、現在、ステップ2というところで、5年間で20キロを整備していくというような目標設定をしておりますけれども、その内容が、自転車レーンであったり、自転車道であったり、あわせて、先ほどからも議論になっていますシェアドレーンという取り組みを行っています、今、まちの中では、そのシェアドレーンを中心に整備をされているという状況になっています。平成25年から施行している中で、目標設定がステップ1で5キロ、ステップ2で20キロ、今、ステップ2に移っているのですけれども、5年間のうち2年間で10キロの整備をしている。今後、あと3年間で残りの10キロを整備していくという、そのような形で目標設定をしながら取り組んでいるところです。</p> <p>それと、先ほどの目標設定の駐輪場ですけれども、先ほど委員の中でもお話のあったように、自転車をうまく活用して、市街地の中で利用していただきたい。それと公共交通を補完する乗り物として位置づけもしておりますので、その中で交通結節機能用地との連携とか、そういうところも含めて、駐輪場の収容台数を増やしていきたい。現在も大分市では放置自転車の対策も行っておりますけれども、中心部では放置自転車も無くなってきていて、大分駅高架下の駐輪場で、大規模な駐輪場も造りながら、シェアサイクルについても、運営をしているというような状況で、やっておりますので、走行空間の整備距離や、駐輪場の台数等については、計画がありますので、入れようと思えば、指標にしようと思えば、それはできるような状況になっています。</p>
部会長	<p>ありがとうございました。それでは、そのほか自転車等を含めまして、公共交通等を含めてありませんか。</p>
委員	<p>主な取り組みのところで、「交通事業者が連携して、各鉄道駅に…」とあるところですが、現行の計画と、高速化というところを一応変えられているようですけれども、その趣旨というか、どういうことを目指されているのかということをお教えいただければと思います。</p>
部会長	<p>日豊本線の高速・複線化という意味ですね。</p>
PT	<p>追加させてもらったのは、日豊本線に限っているのですけれども、日豊本線高速・複線化大分県期成同盟会という組織があるとのことなのですが、そういった組織から高速化に向けての要望が上がっているということと、それに対応していく行政の立場をあらわしたいということで、複線化のみならず高速という部分を出させてもらっている。高速の言葉自体、まさにスピードアップだと思うのですけれども。</p>
委員	<p>現行の計画が日豊本線以外にもなっているのですけれども、日豊本線に限定した、その際に複線化とセットにということですか。そうすると、大分市外になりますけど。</p>

部会長	私もちょっとここは質問しようと思ったのですが、日豊本線に限定できるのかなと思ったのですが。これ以上、日豊本線を高速化できるのか、ちょっとよくわからない。
委員	大分市も高架化しましたので、今から複線化するとすると、ある意味、時間もかかると思いますので、ほんとうに具体的に取り組んでいけるのだろうかという疑問もありましたので、ご質問させていただきました。
部会長	ここはちょっと事務局のほうで再度検討を要するところだと思いますので、これ以上、この文言を入れられるかどうかですね。日豊本線の高速・複線化と、あえて入れることが適切かどうか、ちょっと練っていただけますでしょうか。
オブザーバー	日豊本線の高速・複線化のくだりなのですがけれども、先ほどPTが申したとおり、大分県が同盟会をつくって要請しているのは、日豊本線しか現実ありません。ですから、久大本線、豊肥本線ありますけれども、こちらのほうではそういった要望というものは行っておりませんので、現状、今回ここでまとめさせていただいているという程度なもので、強い意味はございません。大分県との取り組みの中での整合ですね。計画の整合を図らせていただいています。
部会長	そのあたり、よろしいでしょうか。
委員	構いませんけど、具体的な取り組みとしてですね。会社の立場とすると、なかなか進まないだろうなと思いました。
委員	利用者の立場からすると、新幹線が難しいのであれば、もうちょっと速くて、あと定時に着いてもらえるありがたいなというのがありますね。
委員	お話があるのは、それこそ日出ですとか、大分市の上のほうの複線化という話のご要望があったりいたします。大分市は基本的に高速化も終わっていますので、これ以上となると、あとは新たな技術ということになるかと思います。
部会長	この辺は、再度、ちょっと検討していただければ。あえて文言を入れるかどうかですね。そのほか、委員の方でお気づきの点ございましたら。
委員	主な取り組みの公共交通ネットワークの構築の1番の効率的で効果的なバス路線網の構築を目指しますと書いてあるのですが、現実論として、この辺はどうなのかなというのをお聞きしたい。
委員	これが一番理想なのでしょうけど、実際問題、さっき言いましたように、路線バスだけ考えると、バス事業者というのは赤字なんです。大体、全国平均で67%のバス事業者が赤字で、地

委員	<p>方だけ見てもらうと、大体90%ぐらいの路線バスが赤字なんですよ。本来であると、バス事業者というのは、もうかる路線だけ走れば一番いいんですけども、赤字をずっと垂れ流しながらと言っては悪いのですけれども、赤字を抱えながら、黒字のところを埋めて、なおかつ、今、赤字の状態、どういうふうにすれば効率がいいのか。要はお客さん目線にとれば、いつでも乗れるバスが一番いいわけですから、これをどういうふうに効率的な路線とするべきかなというのが非常にこれは頭が痛い問題なのですね。増やせば増々赤字が増える。減らせば乗らなくなる。もう悪循環といいますか、そんな感じなんですから、非常に今、頭を痛めているような状況があります。</p> <p>それでね、バスがダメになったような、限界集落を含めたときに、取組として乗合タクシー的なものができたりしていると思うのです。今度は、タクシー業界とも関連するのでしょうか、そこら辺の取り組みを強化されることを検討された方がいいのかな。バスのほうも限界があると思う。これ以上人口が減っていくと。</p> <p>もう1点、私はお願いがあるのだけど、特に5時以降のバスの時刻表、あれが、乗りたいんですけど、15分もおくれるとね、なかなか予定が立たないので、時刻表の通りに来るような仕組みというのが何かできないですか。</p> <p>例えばね、スマートフォンで今どこを走っていますよというのがアプリであるとか。</p>
委員	<p>今、「バスどこ大分」というのを、今年の3月末ぐらいから、一応、大分市さん、別府市、県等々、国からも補助をいただきながら立ち上げたんですよ。あれには、そのバス停の情報が全て入ってきます。あと何分でどこ行きのバスが来ますとか、何分おくれとか、全部、バスの位置までわかるようになっていきますので、そういったものを利用いただければ、非常に便利なのかなと思います。</p>
委員	<p>JRさんの駅に行くと、書いてあるんです。何分おくれとか、定時とか。バスの場合、バス停にそれがないので。</p>
委員	<p>なるほどですね。</p>
委員	<p>いつ来るんだろう。どうしても余分に早目に出なくちゃいけない。それだったらJRに乗ったほうがかたいので。</p>
委員	<p>スマートフォンを持っている方は、「バスどこ大分」を使えば、そのバス停の情報が全てわかりますので。</p>
委員	<p>時刻表を、バスが遅れる時間の分を考慮してつくってもらえないかなと。時刻表の時間が、このバス停からこのバス停まで何分というイメージがあるじゃない。それが夕方はどうしてもおくれるので、5分ぐらいだったらどうでもいいけど、15分も待つと、この次乗りたくないよねとなる。もう間に合わない、タクシーで行こうとかね、どうしても乗らなくなる。</p>

委員	いや、それは、さっき言ったように「バスどこ大分」で、Aのバス停からBのバス停まで指定してやると、何分に着きますというのが全部わかります。
委員	いやいや、そうなんですけど。5時半に乗りたいたときに、5時35分ぐらいまでは待つんですけど、45分とかになるとね、その約束の時間にもう間に合わないです。そうすると、もうやめてタクシーに乗ろうとなる。その点、JRに乗ると、1分、2分の差とか、定時なので、確実に乗れる。
委員	なかなかですね、バスの時刻表というのは、もう交通の渋滞、いろんな関係で遅れたりしますので。
委員	渋滞というよりも、普通の混雑なので、もうちょっと時間的に、昼間の時間と一緒にんじゃないかなというイメージなんですね。私なんかのイメージからいくと。だから、夕方については、もうちょっと考慮してもらえると。
委員	<p>まさに大分市に関係することで、うみたまごの前のバス停があるんですけど、あそこが大体、私も時々利用するんですけど、大体時間どおりに絶対来ないのです。まさに「バスどこ大分」で私も見るんですけど、結構外国人の利用も多いんですけど。皆さん、駅と駅の間にはバス停があるんですけど、外国人の利用も多いんですけど、結局、いつまで待っても来ないので、みんな、歩き始めたり、しまいにはヒッチハイクを始めたりするのです。そうすると、やっぱりバス事業者にとっても、その収入をかなり逃している。</p> <p>ふと思ったのが、バスが国東とかから来ているんですよね。あれは短くできないんですか。例えば別府から大分というのをくるくる回せば、良いのになと思ったんですが。</p>
委員	<p>やはり市町村をまたいで運行しているものですから、国東からずっと杵築を回って、日出を回ってくるものから、ここは利用者も全くゼロではないんですよ。だから、なかなか定時運行ができていないというのもあるんですね。</p> <p>一番いいのは別府、別府から大分も結構あるのはあるんですけどね。</p>
委員	そこはまさに先ほどおっしゃられたように、時間どおりに来ないから、また利用しないという。
委員	それはあると思うんですね。そこが何らか解決できると、ここの距離だったらバスに乗っていいとか、そういうのも当然あるなと思います。
部会長	ちょっと1点だけ、93ページの主な取り組みのところ、新駅の設置を今後とも図るとか、促進するとかあるんですけど、これは本当に新駅と書いてよろしいんでしょうか。
委員	大分市様のほうからも話は伺っておりますが、当然、私どもだけでは、今のお客様のご利用

	<p>状況だと、新しい駅をつくるような状況にはございません。非常に厳しい課題と考えております。</p>
部会長	<p>ここに書いておいてよろしいのでしょうか。ちょっと実現不可能な感じは受ける。新駅の設置というのが、よろしいのでしょうか。</p>
委員	<p>大分市さんの立場もおりかなと思っておりますけれども。</p>
部会長	<p>わかりました。</p>
委員	<p>一応、大分市さんとは毎年お話しさせていただいて、この話は伺っております、なかなか難しいですねということで、10年間ぐらい協議を続けています。</p>
事務局	<p>総合計画自体は、確かに5年置きに更新をするものではあるのですが、大分市の一番最上位の計画で、長期的な視点のものも書いておく必要がありますので、新駅というのがすぐにはできるとは考えていませんけれども、地元からの要望があるということもあり、市としては、この総合計画には必要と考えています。</p>
委員	<p>今、要望が出ているのですか。</p>
事務局	<p>地元から要望も出ています。</p>
部会長	<p>わかりました。他にまだご発言されていない方、どうぞ。</p>
委員	<p>公共交通ネットワークの構築のところ、主な取り組みのところの3番目かな、地域の関係者との協働によりという表現をされているんだけど、これは前回のときも使っていた、これはどういう意味ですか。地域の関係者。</p>
PT	<p>取り組みに書いている具体的な例というのは、ふれあい交通とかに代表される地域の乗合事業だったと思うのですが、その乗合事業の趣旨というか中身というのが、乗手の方々の考えたダイヤで、お互いに乗り合わせてという形でダイヤを組むという事業になっていますので、こちらが指定した乗合タクシーに乗ってもらうというわけではなくて、ダイヤを組み合わせながら、皆さんで考えていただきながらというところを重視した文言になっています。</p>
委員	<p>要は、その公共交通と絡み合わせながら、地域と、そういう連携ということ。今のふれあいタクシーのほうを示しているということでもいい。それであれば、今、実際にそのふれあいタクシーは、現在もう動き始めているわね。その中で新たな、これはあくまでも計画なんだから、あくまでも、これから、じゃあ、どういう部分でというところが全く見えていないと思うのだけど、その辺はどうなのかな。</p>

PT	<p>前回から変えていないというところというと、維持をしていくというところにとどまるのかもしれないのですけれども、新たな路線の検討というのは随時行っていないといけないと思います。</p>
委員	<p>その辺の公共交通との兼ね合いの部分を、やはりもうちょっと明確化しておかないと。公共交通さんのご意見、例えば、バスもあれば、JRさんもあるわけなんですよ。要はJRさんとふれあいタクシーとの関係とか、その辺のところはやはりなかなかうまくできていないのでね、利用する方は非常に不便さを感じる。確かに便利はよくなった。だけど、まだまだ不便さを感じる、そういうところがあるので、もうちょっと力強く書いてもらったほうがいいかなという感じがするのだけど。文言的な問題だけど、検討いただければと思います。</p>
部会長	<p>じゃあ、そこは検討をお願いいたします。</p>
委員	<p>次のページの多極ネットワークというのは、これはどういう、これもあまり聞いたことがない言葉なので、ちょっと教えてもらえますか。</p>
部会長	<p>多極ネットワークの意味ですね。</p>
PT	<p>今回、新たに新規で追加いたしまして、1節の計画的な市街地の形成という中でも使わせてもらっている言葉なのですけれども、第1章1節の基本方針の中で出しております。</p>
委員	<p>どういう意味になるの。</p>
PT	<p>代表的な意味合いとなると、コンパクトプラスネットワークと言われる言葉で、各拠点拠点到都市を集約して、コンパクトな。</p>
委員	<p>コンパクトシティのこと？</p>
PT	<p>そうですね。その拠点を市内各所に設けて、それを交通機関等でネットワークするという、コンパクトプラスネットワークという言葉になるのですけれども。大分市では、これを多極ネットワーク型集約都市ということで、ちょっと言い換えを行って、ご存じだと思うのですが、地域の均衡ある発展というところが言われる中で、拠点をつくって、そこに集約して、ほかをないがしろにするわけではなくて、拠点を市内に幾つか設けて、それらが均等に発展して、コンパクトに集約されながらネットワークされていく、そういう都市を図っていきたいという意思を込めた言葉になっています。</p>
委員	<p>例えば、大南、大在、坂ノ市、各拠点が大分にはあるじゃないですか。その辺を、要はコンパクトシティ化をしながら、そういう交通体系を作っていきたいということですか。ちょっと私なんか</p>

事務局	<p>の考え、いわゆるコンパクトシティの考え方がね、どうしても大分市内中心部を中心に集中したような形のを連想をやっているのですが、もうちょっと周辺的なことまでコンパクトで考えているというのは、今日初めてこの場でお聞きしたので、確認をしたんだけど。</p> <p>立地適正化もそうなのですけども、大分市は今、50万弱の都市です。この都市の成り立ちが、他都市で、例えば大きな城下町に一極集中しているところであれば、多極ネットというよりは、一つの都市に集中でいいのですが、大分市の場合は小藩分立で来ているので、大分市街地があり、鶴崎があり、新規の大在があり、大南があると、そういうところに集約をしながら、それをネットワークでつなぐということで、多極ネットワークという考えを持っているということです。</p>
委員	<p>それはわかるのだけど、どうも今の流れを見ていると、町なかに、中心に全て物が動いていて、だから、どうしても周辺の地域も、どんどん町なかに全部集まって来なさいよといった感覚のまちづくり的なものを感じるわけですよ。だから、今のようなお話であれば、多分、地域ごとに、大南なら大南、大在なら大在というものがあれば、やはりその辺を含めた、いろんなものをやはり今から打ち出していかないと、それが見えてこないんじゃないかなと思うんだけど。その辺を頭に入れながら、今、事務局がおっしゃったようなことであれば、当然、その周辺のことも含めて、やはり力を入れていく必要というのもあるんじゃないかなと思いますので、これは要望ということでもいいんですけど、ご検討いただければと思います。</p>
部会長	<p>ありがとうございます。そのほか。</p>
委員	<p>私もこの間、コンパクトシティという富山の方へ行ってきたので、何となくこういうことをイメージされているんだというのは理解をするようになりました。</p> <p>その中で、さっきも少し出てきたんですけど、今、大分市は自動運転の小さいバスを運行されていると思うんですけど、群馬大学でしたっけ、一緒に連携をされて。ものすごくいいことだなと思ってまして、特に観光客というか、例えば、先ほど、うみたまごの話が出ましたが、別大国道が通れるのかどうかというのはちょっと置いておいて、駅からうみたまごにいわゆる自動運転ができるようになれば、これはかなり移動しやすさが増えるのではないのかなと思っています。それが西大分から行けるのであれば、西大分駅の活性化にもつながるのだと思うのです。</p> <p>ぜひ、今、せっかくやられていることですので、その自動運転の実験の文書を、KPIにするのはちょっと無理があるのかなと思いますから、わかりやすく、目立つように入れていただけたらいいのかなとちょっと思っていました。</p> <p>あわせて、私自身は植田で幼少期を過ごしていますので、植田から、さっきもおっしゃいましたが、大分駅のほうに行く。これはバスも、あるいは自転車で行く。これはわかるんですけど、植田から大南に行こうと思ったら、これは車でないと難しい。そういう意味で、コンパクトプラスネットワークシティというのはわかるのですが、じゃあ、どこをどう何で結びつけているのかというのを、ぜひ、わかりやすくといったらおかしいんですけど、今のままでは無理があるところがあると思いますので、もうちょっとうまく表現していただけたらいいのかなと、議論を聞いていて</p>

	<p>思いました。</p> <p>それと、私はこの要望と意見のところにも書かせていただいたのですが、広域交通ネットワークのところ、とにかく四国、あるいは関西とどういうふうにつないでいくのかというのは、これは大分市の今後50年、100年を考えたときにもものすごく大事なことなのかなと思っております。今、せっかく調査の方もされている中で、やっていますという、ふわっとした感じに今なっていますので、ぜひ必要なだと、要は力強さをここに欲しいなと私は思います。確かに文言として書いてはいるんですね。しかし、もっと大分市が声を上げないと、四国は四国で新幹線を通したいと言っているし、このままじゃ四国と大分は絶対につながらない。これは防災の観点からいっても、ここにしっかりとした経路が、第二国土軸があるというのは極めて重要なことだと思っていますので、もうちょっと力強さが欲しいなというのを思っております。ぜひ、ご再考いただければなと思っています。</p> <p>私からはこの2点です。</p>
部会長	<p>ありがとうございました。私もつい先日、スマートモビリティ何とかというのがありましたので行きましたけれども、大分市は全国に先駆けて自動運転車両をやられているわけですから、それをもうちょっと強調すべきだというご意見ですね。もっともだと思いますし、せっかくの特徴あるまちづくりをしているわけですので。将来を見据えてですね。これはバスの運転士不足とか、どうしてもこれはつながっていきますので、この解消にですね。もうちょっと強調して、一つの項目ぐらいをつくってもいいぐらい重要なことをやっていると思いますので、ちょっと事務局の方で書きぶりを検討していただけますでしょうか。</p>
委員	<p>それと、東九州新幹線豊予海峡ルートですね。書いているのですが、必要なのだという、もうちょっと書きぶりをご検討いただければと思っています。</p> <p>ありがとうございました。他にはありませんか。どうぞ、何でも結構です。</p>
委員	<p>じゃあ、豊予海峡ルート、94ページの広域交通ネットワークの強化、6行目に豊予海峡ルートの整備について、国や県、各機関と連携してと書かれていますが、豊予海峡ルート実現までには、長期的な展望、息の長い取り組みが求められます。このために民間レベルで連携と、広く民間を巻き込んで盛り上げるための民間主体の継続的なイベントなどをしたらいかかかないかなと。例えば瀬戸内一周サイクリングなど、広域的に開催し、外部を巻き込んだ周辺地域住民の一体化の意識を高めて取り組んではいかがかなと思います。</p>
部会長	<p>大変すばらしいご意見ですね、やっぱり官が進めるだけじゃなくて民の動きですね、民間の。</p>
事務局	<p>今の豊予の話ですけども、今おっしゃられたとおり、豊予海峡ルート、その94ページの上にも書いている東九州新幹線もそうなんですが、国家プロジェクトに近いものがあるって、かなり時間がかかるものになります。その中で豊予海峡ルートは大分市も推進しているのですが、今、四国の方の、各市町と連携をして、まず企画部門でお互い交流と、観光とか、先ほど言ったサイクリング、四国の方もかなり進んでいますので、そういうところで交流を図っていくように今ちょっと動き出したところでございます。</p>

	<p>ただ、書きぶりについては、これが市単独で行われる事業ではなくて、こういう地方から機運の醸成を図りながら、最終的には大きな国の方でやってもらわなきゃいけないということと、新幹線でいえば、国のほうである程度段階がありまして、基本計画の路線だとか、整備路線だという上がるクラスがあるのです。いきなり整備というわけにはいかないものですから。これは県さんとも文言の調整をしながら、少しでも前に行けるような書きぶりしているところでございますので、ここを近々に変えたからといって、すぐ整備というわけにはちょっといかないで、その辺をちょっとご了承いただきたいなと。</p>
委員	<p>もちろんそうですね。加えて、その関係機関などというところに、民間レベルという言葉 ちょっと入れていただくと、息の長い活動になるんじゃないかというご指摘だったと思います。</p>
委員	<p>私、1月から大分青年会議所の理事長になることになりました。確実に今、松山、あるいは和歌山と一緒に交流を、道路、あるいは高速鉄道が必要だという運動を展開していくということにしておりますので、ぜひ民間という文言を入れていただいて、私たちがやりますので、良いですよということを申し添えておきます。</p>
部会長	<p>ぜひ民間レベルの継続的な活動みたいな文言を入れていただくとありがたいと思います。</p> <p>一通り皆様方からご意見をいただきましたので、最初に93ページの、唯一残っていた効率的で効果的なバス路線網の構築をそのまま書いていかどうかについて、ちょっとお伺いしたいのですが、正直なところ、どうでしょう。</p>
委員	<p>目指しますなので、どうだろうか。これはこれで目指しますなので、効率よく、路線網なのでこれはこれでいいのかな。目指しますなので。</p>
部会長	<p>目指しますという、努力目標ですね。</p>
委員	<p>そうですね。</p>
部会長	<p>他に何かありますか。よろしいですか。わかりました。</p> <p>じゃあ、努力目標ということで残してもよいということですので、このままでさせていただきます。</p> <p>あと、95ページの年間目標ですね。KPIにつきましては、将来の大分市の魅力、創造に向けて、よりよい指標等をまた事務局のほうでご検討いただければと思っております。最終的に検討の結果、これでしかないといえば、これに落ち着くことになるかと思えます。</p> <p>第2節の交通体系の確立について、ほかに皆様方からご意見等ございますか。</p>
委員	<p>先ほどのKPIについては、まさに取りやすい数字でいいと思うので、最終的にこれが取りやす</p>

	<p>くて、かつ一貫性があるということであればそれでいいかなと思います。</p> <p>もう1点、私も大分市を見ていてちょっともったいないかなと思っていて、かつ、そこが、ひょっとすると、この多極ネットワーク型集約都市というところ、先ほどご質問されたところにあるのかと思うのが、大分駅を中心として、日豊本線とか、久大線とか、いろいろ延びていって、一応大分の主要なところにはいろいろ駅があつて、それをつなぐ形でバス網があつて、あと西大分に港があるんですね。これをうまく、まさにネットワークで繋げないのかなというのがすごくもったいないなと思っているところでした。</p> <p>実は、この前、高松市に行ったときに、高松って、当然瀬戸内なので事情は違いますよというのはあるかもしれないのですけれども、高松駅をおりたら、すぐにフェリーの乗り場があつて、かつ離島とかにも行けるようになっていてですね。何かこれはちょっと大分に似ているなと思ひまして、でも、大分は何でそうになっていないのかなとふと思ひましてですね。</p> <p>先ほどの豊予海峡のこともそうですね、大分って、昔から瀬戸内に向かって経済を発展させてきたようなので、公共交通をうまくネットワーク化していけば、いろいろな意味で非常に住みやすい、移動のしやすい都市になるのではないのかなと。そのところがこの言葉にひょっとして集約されているのかなと思ひましてですね。そういった意味で、そういう表現もうまく入れられればなとふと思ったのですけれども。</p>
部会長	<p>ありがとうございました。西大分港とのつながり、ネットワーク化ですね。ちょっとそこら辺をご検討いただければありがたいと思っております。</p> <p>それでは、議事(1)の、交通体系の確立、予定どおり1時間過ぎましたので、次の第2章の安定した生活基盤の形成の第1節、水道の整備に移らせていただきます。事務局よりご説明をお願いいたします。</p>
PT	<p>それでは、大分市総合計画(素案)の98ページの水道の整備について説明をいたします。よろしくお願ひいたします。では、座つて説明をさせていただきます。</p> <p>本市水道事業につきましては、平成30年4月に同じライフライン事業を経営する旧水道局と旧下水道部が組織統合して上下水道局が発足しました。これを契機に両事業の垣根を越えた職員の経験やノウハウを結集し、今後10年間の両事業の経営の指針を示した大分市上下水道事業経営戦略を平成31年3月に策定しました。今回の計画は、大分市上下水道事業経営戦略にも掲げる、強靱、持続、安全を軸に、水道サービスの持続性の確保、経営基盤の強化、水道施設の強靱化、危機管理体制の強化の四つの視点から検討しています。</p> <p>それでは、素案の説明に入ります。まず、動向と課題についてです。</p> <p>水道は市民生活や産業基盤を支える重要なライフラインであり、これまで施設の整備や拡張事業を実施し、現在では普及率は99.5%を超えるまでになりました。</p> <p>今後は、人口減少社会の到来に伴う料金収入の減少が見込まれることに加え、高度経済成長期に整備された管路や施設の更新需要への対応、大規模な地震などを想定した災害から水道を守るための施設の強靱化が必要とされるなど、水道を取り巻く環境は大変厳しくなることが予測されています。</p> <p>このような中、大分川ダム建設に参画したことにより安定した量の水利権を確保できたこと</p>

で、水需要抑制の必要がなくなったことから、水需要の増加を抑制してきた増度の高い料金体系を平成29年4月に改定しました。また、地下水に転換した顧客の呼び戻しや新規水需要の拡大を図るため、大口使用者特別料金制度の導入を行うなど、利用者の使用実態や社会環境の変化に応じた取り組みを進めていき、水道水の需要の喚起に努めています。

また、安心しておいしく飲める水を提供するために、水道水源である河川の水質保全とともに浄水施設能力や水質管理体制の充実、強化を図っていくほか、地震や津波、台風などの自然災害、渇水などさまざまなリスクを想定し、危機管理体制を強化していく必要があります。以上が動向と課題になります。

次に、基本方針についてです。

動向と課題を踏まえた基本方針ですが、快適で安定した生活を支えるライフラインとして、安全で良質な水の安定供給を図るための諸施策を着実に展開するとともに、危機管理体制のより一層の強化を推進します。また、経費縮減と安定した料金収入の確保などにより経営基盤の強化を図るとともに、管路耐震化など水道施設の強靱化を進めることで、将来にわたり安全・安心で持続可能な水道事業の確立を推進します。

次に、主な取り組みについてです。

一つ目は、水道サービスの持続性の確保についてです。

給水区域内に点在する未普及地区についてですが、これは、まだ水道管が届いておらず、水道水が利用できない地区が対象になります。水質の保全の確保については、大分川、大野川など、水道水源の水質保全のため、河川流域の住民や国、県、関係自治体との連携を図ります。また、安全で安心して飲める、よりおいしい水を提供するため、浄水場での処理技術や機能のさらなる向上に努めるほか、凍結防止など給水装置の適切な維持管理の方法を広報していきます。

二つ目は、経営基盤の強化についてです。素案の99ページになります。

大分川ダム建設参画で取得した安定水利権により安定的な給水体制を確立されたことから、地下水転換者の水道水回帰など水道水の需要の拡大を促進します。

また、民間活力の導入や省エネルギー化によるコスト縮減、水道施設の最適化を図ることにより、将来にわたって安定的な経営基盤を確立し、中長期的な視点に立ち、効率的、効果的な事業運営に努めます。

三つ目の水道施設の強靱化については、自然災害によるインフラ被害の軽減と迅速な復旧を可能とするため、主要配水池への送水管や、大規模病院や行政機関等の重要給水施設への基幹管路等から整備、更新を進めていきます。また、耐震性が低い管種等の更新を前倒しして行うとともに、漏水の多い普通鋳鉄管等も優先して更新し、水道布設の適正な維持管理や長寿命化など計画的な更新に努めていきます。

最後に、危機管理体制の強化についてです。ここで施設のバックアップ機能とあるのは、もし、ある浄水場が機能しなくなっても、ほかの浄水場の水を融通できるように水道管の管路を整備するものです。このようなハード面の強化を図るとともに、民間企業や他の自治体など、関係機関と災害時に関する協定の締結や見直しを行い、連携、協力体制の充実など、ソフト面の体制強化も進めていきます。

次に、目標設定です。目標設定は、基幹管路の耐震適合率と建設改良積立金の二つにし

	<p>ています。</p> <p>基幹管路の耐震適合率は、導水管、送水管、口径400ミリ以上の配水本管の総延長に占める、強い地盤に布設された耐震適合性のある管や耐震性能のある管の管路全体に占める割合になります。</p> <p>建設改良積立金は、令和11年度以降に予定されている主要3浄水場の更新に備え、毎年度の収益的収支の当年度純利益から建設改良積立金に5億円程度積み立てていくことを目標としています。</p> <p>以上で水道の整備の説明を終わります。</p>
部会長	<p>ありがとうございました。ただいま事務局よりご説明いただきましたので、水道関係につきまして、皆様方、ご質問、ご意見等賜りたい。どこからでも結構です。</p>
委員	<p>基本的なことを教えていただければと思ったのですが、大分市もいろいろ合併をして、今、水道になっていると思うのですが、井戸を使っているところというのはどれぐらいの割合になっているのですか。水道局というか、水道課の供給している部分と、例えば井戸とかを使っているようなところはあるんじゃないのかなと思うんですが。</p>
部会長	<p>それはあれですか、98ページの未普及地区というのと同じ。事務局、よろしいですか。</p>
オブザーバー	<p>未普及地区というのは、現在23地区で、600世帯ほどがございます。必ずしも井戸というわけではございませんけれども、蒸留水とか、川の表流水をとったりするところもありますので、全てが井戸というわけではありませんけれども、600世帯で、対象者が1,200名ほどございます。</p> <p>また、浄水施設におきましても、大半が河川からの表流水をとっていますけれども、坂ノ市や岩ノ下など、浄水場自体が地下水を利用しているところは3カ所ございます。</p>
部会長	<p>よろしいですか。</p> <p>主に坂ノ市とか、大南とか、そこら辺にあるのですか。</p>
オブザーバー	<p>そうですね。</p>
部会長	<p>さすがに旧大分市内はない。</p>
オブザーバー	<p>市内で個別に井戸を活用されているところもかなりあります。それはちょっと把握できていないのですが、先ほど説明にありましたように、逡増度で料金が高かった時代に、企業とかが自分から井戸を掘って利用しているというところもあります。</p>
部会長	<p>そのほか委員の方々、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。</p>

委員	<p>私も教えていただきたいのですが、大分川ダム建設参画で取得した安定水利権というのは、今のご説明の中でも多分2回以上出てきた、かなりすごいことなんだろうなと思って聞いていたのですが、これは水利権の話をしているので、権利として獲得したことをアピールされているのかなと思って聞いていたのですが、ダムができたことによって水を安定供給できるようになった、安全に強くなったということではなくて、水利権の話にした何か意図みたいなものがあるのですか。</p>
PT	<p>これは水利権を確保することによって安定的に水を供給することができるようになりましたということを伝えるために大分川ダムの参画によりということを書いてあります。</p>
委員	<p>ダムのおかげで単純に強くなったという意味ではなくて。</p>
PT	<p>そういう意味ではなくて、大分川ダムの建設によって、安定水利権として、大分市がいただける水の量が増えたことで、大分市が市民の方に供給する水の量も安定して供給できるようになりましたよということを、水の供給の分で、大分市が供給する分のことで。</p>
オブザーバー	<p>ダムにおきまして、8万5,000トンほどの水利権を得ることができています。それが無い時代は、それだけ川の水をとれないので。</p>
委員	<p>ストックがあるということですか。</p>
オブザーバー	<p>権利をいただける、いただいたということですね。ダムで水をためているので、その程度、8万5,000トンを吸い上げても河川は問題がないという。ダムがないときには、そういった水利権をいただけていませんでしたので。</p>
委員	<p>だから、わざわざ水利権という書き方をしたという感じですね。わかりました。 これは水道なので、本当に当たり前に使っている、日々この感謝みたいなものを忘れてしまうような、本当に重要なインフラだと思っていて、だからこそ、今回、例えば長野とかあつちのほうでああいう災害が起きたときに水が出ないということはほんとうに困るわけです。そのときにこのBCPとかをしっかりと策定されていて、危機管理体制も強化されているところを言っていて、ほんとうにすばらしいなと思っているのですが、実際に、じゃあ、大分市でああいうことが起きました。水道がとまりました。民間事業者や他の自治体との関係機関との協定や提携を今されているというのは、具体的にどちらとされているのですか。</p>
オブザーバー	<p>両方ももちろん協定を結んでおりますけれども、まず、日本水道協会という組織がありますので、どこの地域が断水したときはどこが応援するというのは全て決めております。例えば中国、四国が前回かなり断水したときは、そこは九州が応援に行く決めておりますので、大分から給水車が何台も行くと。そういった地域ごとどこが断水、どこが被災を受けたときはどこの地域が行くというのは全てルール化をされております。そういった形で給水作業がスムーズにいくよ</p>

	うに。ですから、今、被災されているところも、それぞれの地域支部、水道協会の支部単位で動いているはずですので、それぞれの周辺の市町村から給水車が向かっていると把握しております。
委員	それを見直す。
オブザーバー	見直すというのは、さらにより効率化とか、あと、県内での動きとかをもうちょっとさらに効率化を図れないかということで、見直しをしていきたいと考えています。
委員	これは別府の水道局の方と少しこの話をしたことがあって、今それも含めてご質問しているのですが。ちょうど今、県内の動きの話もありましたが。インフラとしてやられているので、別府が大分市に供給したほうが良いような地域もあるとか、不便なところもあると聞いておりますので、ぜひ、広域連携の視点を、この中にどういう風に表現すべきかちょっとわからないのですが、そういうことを視野に入れているというのが伝わるといいなと思いましたので、意見をさせていただきます。
部会長	ありがとうございました。そのほかに委員の方からございますでしょうか。
委員	水質の保全のところ、下水道が出てきているのですけれども、普及率がまだ60%台の中に、中山間部を含めたときの合併処理浄化槽とか雨水の管理とかあると思うのですけれども、そこら辺の連携というのは何か考えているのですか。
PT	合併浄化槽から出てくる水のこと。
委員	いや、水質のこと、雑排水が流入すると、どうしてもその水質上、劣化するんですね。そこら辺の絡みというのを、下水道と絡むのですけど。
事務局	まずは、この次に出てくる公共下水道の整備は、今後まだ促進をまいります。ただ、どうしても今言われたように、普及率がまだ63%と低い状況であります。整備費が追い付かないところにつきましては、合併浄化槽を推進していただくと。下水道整備区域内であっても、一定程度の期間、下水道が通らない見込みが、もう明らかに5年先、10年先に来ませんよということに関しても、合併処理浄化槽を設置するときには補助金を出したりとか、そういった取り組みで、全体として汚水処理構想の推進をしていきたい。ですから、合併処理浄化槽や、農集もそうですけれども、公共下水道と連携して、水質の保全に努めたいと考えています。
委員	もう1点、水道施設の強靱化で、基本的に今、大分市内の管路が85年間、今の、毎年投資していても仕事があるくらいあるんですけれども、我々業界は、今非常に入職者が減ってきて、存続自体が厳しいところがある。水道工事をされるのは、その専門工事業者なんですけれども、この中にあわせて検討していただきたいのは、業者の育成的なものも加味してもらわ

<p>部会長</p>	<p>ないと、書くのはいいのですが、する人がいないとできないということもありますので、そこら辺もご検討しておいてください。</p> <p>非常に重要な指摘ですね。計画をつくっても、それを実際にする人がいない。ほかにございますでしょうか。じゃあ、水道、下水道の話も出ましたので、引き続き100ページの下水道の整備のご説明をお願いいたします。</p>
<p>PT</p>	<p>それでは、大分市総合計画(素案)の100ページから下水道の整備について説明をさせていただきます。よろしくお願いたします。座って説明をさせていただきます。</p> <p>本市公共下水道事業につきましては、今説明がありました水道事業会計とともに、今後10年間の両事業の経営の指針を示した大分市上下水道事業経営戦略を平成31年3月に策定したところです。今回の計画は、経営戦略にも掲げた大きな三つの柱、公共下水道の整備促進、経営の健全化、安心・安全な下水道サービスの提供を軸に検討させていただきました。</p> <p>それでは素案の説明に入らせていただきます。まず、動向と課題です。</p> <p>下水道は、市民の健康で快適な生活環境の確保及び河川、海域など公共用水域の水質保全を図る汚水処理機能と、降雨時における市街地の雨水排除機能を備えており、安全で豊かな市民生活の実現を図るためには欠くことのできない都市基盤施設の一つです。近年の都市化の進展や生活様式の多様化などに伴い、より快適で衛生的な生活環境の確保が求められています。また、近年急増しているゲリラ豪雨などによる浸水被害軽減のために、雨水排水ポンプ等を設置し強制的に排水を行うなどの対策強化が求められており、公共下水道の果たす役割はますます重要となっています。</p> <p>このような中、将来にわたり安全・安心な下水道サービスを提供するため、汚水処理施設の整備促進などにより経営の健全化を図るとともに、浸水対策のための雨水、排水ポンプ場の整備や老朽化が進む施設の計画的な改築、更新を進めていく必要があります。</p> <p>以上、動向と課題となります。この部分につきましては、現在の下水道の一般的な動向と、その中で大分市下水道が特に取り組んでいくべきテーマを記述させていただきました。</p> <p>次に、基本方針についてです。</p> <p>この部分は、動向と課題を踏まえまして基本方針を策定しております。</p> <p>汚水処理及び雨水排除の都市基盤施設としての公共下水道の計画的、効率的な整備に努めます。あわせて経営の健全化などに取り組み、安全・安心な下水道サービスを提供します。また、公共用水域の水質保全のために、公共下水道の整備とともに、浄化槽などの汚水処理施設の普及を促進します。</p> <p>以上が基本方針となります。</p> <p>それでは、主な取り組みに入っていきます。</p> <p>一つ目は、公共下水道の整備促進についてです。</p> <p>住宅の密集した地区からの優先的な整備に取り組み、設計、施工一括発注方式を導入するなど、効率的、効果的に管渠の整備を進めること。集中浄化槽団地の処理施設を引取り管理するとともに、周辺地区の排水処理への活用についても検討を進めること。また、効率的な雨水管渠や雨水排水ポンプ場等の整備を進め、浸水被害の軽減を図ることとしています。</p>

	<p>二つ目は経営の健全化についてです。</p> <p>公共下水道への早期接続と未接続解消に向けて新たな助成制度を導入するとともに、未接続者への接続依頼、指導を行うこと、下水汚泥の燃料化を行うこと、整備促進を図りつつ、企業債発行額を企業債償還額以内に抑え企業債残高の削減に努めていくこと。農業集落排水事業等との共同化やその管理手法として官民連携の検討を進めていくこと。各水資源再生センターの施設利用率の偏りを改善するため、処理区の見直しを行っていくこととしております。</p> <p>三つ目は、安全・安心な下水道サービスの提供についてです。</p> <p>管更生等により長寿命化を図るなど、下水道施設の計画的、効率的な更新を行うこと、水資源再生センターにおいて水質監視及び適正な運転管理を行うなど、放流水の水質基準を満たすことにより公共用水域の保全を図ることとしています。</p> <p>四つ目は、浄化槽の普及促進と適正な維持管理の指導についてです。</p> <p>公共下水道等の整備計画区域外において、浄化槽の普及促進について啓発活動を行うこと、浄化槽の適正な維持管理のため、保守点検、清掃及び法定検査受検の指導を行っていくこととしております。</p> <p>最後の五つ目は、危機管理体制の強化についてです。</p> <p>緊急時における下水道機能を確保するため、施設等の耐震性向上や災害、緊急時に迅速な応急復旧活動が行えるよう、上下水道局業務継続計画などに基づく訓練を行うこと、民間事業者や他の自治体など関係機関と災害時に関する協定の締結や見直しを行いまして、連携、協力体制の強化を図ることとしています。</p> <p>最後に目標設定についてです。</p> <p>目標設定は、下水道処理人口普及率と企業債残高の二つにしております。下水道処理人口普及率は、本市の総人口に対しまして、公共下水道を利用することができる人口の割合です。これまで説明をさせていただきました公共下水道の整備促進等を進めていくことで、率の向上、具体的には2024年度72%を目指していきます。</p> <p>また、企業債につきましては、これも説明をさせていただきました経営の健全化等の取り組みを進めることにより、削減、2024年度には745億円を目指すこととしております。</p> <p>以上で、2章2節、下水道の整備の説明を終わります。</p>
部会長	<p>ありがとうございました。それでは、委員の皆様、下水道の整備につきまして、ご質問、ご意見を賜りたいと思います。どなたか。</p>
委員	<p>ちょっと前の水道とも関連するのですがけれども、KPIの目標設定のところで質問なんですけれども、一つが、水道のほうは現状値、建設改良積立金が4億円から2024年度に35億円になっていまして、企業債残高のほうは817から745に下げることになっているのですが、今、上下水道料金ということで一般市民は徴収されていると思うのですが、一つが、まず建設改良積立金が、4億円から35億円と結構飛躍が、飛躍というか、貯めなきゃいけないという感じはするのですが、その原資というのは、例えば値上げとかをされるつもりなのか。それとも、何か節約というか、それで捻出されようとしているのかということと。</p> <p>あと、水道の収益金というのを下水のほうに回すことができるのかとか、この記述を見ると、</p>

オブザーバー	<p>企業債で下水道を普及しているように見えるのですが、そこら辺の関連というのはあるのですか。全く独立でやっているのかを教えてください。</p> <p>まず、後段の質問でありますけれども、公営企業法、法律上、上下水道でがっちゃんこして経営を相殺することは残念ながらできません。組織は統合しているのですが、会計はやっぱり別々で処理しないといけないことに現時点ではなっています。将来どうなるかわかりませんが、今の時点では、そういう法的にそれを一緒にするのはできないというのが一つ目でございます。</p> <p>その前の質問ですけれども、建設改良積立金ですけれども、これは今後将来、主要浄水場というか、浄水場施設の更新計画がございます。20年間で1,000億円近くかかると言われていますけれども、もちろん経費の削減には努めるのですけれども、それに備えるために建設改良の積み立てを今回目標とさせていただいております。この原資につきましては、現時点では純利益から積み立てのほうに持っていつている形になります。利益が、水道でいきますと、二十五、六億円ほどの利益が上がっておりますので、それを積み立てに回しています。</p> <p>でありますことから、水道につきまして、今、料金を値上げすることは考えておりません。今後人口減少等が考えられますので、その中で、この中にも文言にも書いておりますが、水需要をとにかく拡大しようと。水利権も安定して権利を得られましたので、水需要をどうにかして拡大したいということで、大口使用者に逆に料金を下げて、今まで井戸を使っている方を上水に戻すという作業というか、実際井戸を使っている方に営業に行って料金を下げたので水道を使ってくださいと。全体の需要を上げることで料金を上げずに今の経営状態を保てるという推計をして、そういった地下水転換者を上水に戻すような取り組みを今行っております。</p>
委員	<p>水道料金というのは、上下水道料金として取られているんですね。</p>
オブザーバー	<p>請求書は一緒に出しています。その中で上水道の分と下水道の分で分けて、それぞれ収納をするという形になりますので、お客様というか、皆様に請求が行くときは一緒に行っていると思います。公共下水道区域につきましては、水道と下水道の料金が一緒に請求されています。</p>
部会長	<p>よろしいですか。</p>
委員	<p>100ページの主な取り組みの公共下水道の整備促進の、本年度計画の中の未整備地区のDB方式の発注は、あれは12月の発注じゃなかった？</p>
オブザーバー	<p>12月に業者が決定する予定となっております。</p>
委員	<p>公告はいつごろ出すの？</p>
オブザーバー	<p>公告はもう出しています。</p>

委員	もう出ているんだ。反応はあっている？
オブザーバー	あります。一応あります。
委員	それと、101ページの危機管理体制の強化なんですけど、BCPIはいいのですけどね、基本的に有事があったときに応援隊というか、民間の専門の事業者が行かないとなかなか難しいと思うんです。今、管工事業者の中でBCPIに対する認識が非常に少ないんですよ。自分なんかも講習会をやるんですけど、なかなか受講しようとしないので、そこら辺をもうちょっと啓発活動をしてもらわないと、なかなか、市の中は計画を立てるだけでいいのかもしれないけど、連動しづらい。有事があったときに、実際、実働部隊が動かないかもしれない。そこら辺も考えていただきたい。
オブザーバー	わかりました。
部会長	よろしいですね。ほかに委員の方から。
委員	よろしいですか。ちょっと認識不足で申しわけないのですが、100ページの現状と課題の中の2行目、降雨時における市街地の雨水排除機能ということは、市街地にたまった水をどこかに流すということだと思うんですけど、これは川か何かに流すということなんですか。
オブザーバー	そうですね、河川に、大分川と大野川に排水場がありますので、そこから。
委員	そちらのほうに流すの？
オブザーバー	はい。
委員	増水を当然そのときはしているんでしょうから、また水かさが増えるという形になりますかね。
オブザーバー	そうですね。内水排除、ポンプで強制排除しますけれども、今言われたとおり、危険水位になると、もう排水はできません。ここは堤防決壊というおそれがありますので、危険水位に至るまでは内水を強制的に排除するような仕組みになっている。昨今、排水がずっとできるように河床掘削とか、国交省にお願いしてもらって、そういった取り組みも国交省と連携をとりながらそういう取り組みをして、できるだけ貯水、河川的能力をアップするようなことについても国に要望しております。
部会長	ほかにございませんか。
委員	私もその辺どうなっているのかなと思って、ポンプ場をネットで見たら、知らなかったのがか

	<p>なりあるんだなというのがわかりまして、すごいなと思っています。それで、その主な取り組みのところ、その整備促進のところですね。雨水管渠があるんですけど、それも今、整備を進めていると書いてあるんですけど、今、実際どのくらいあって、どのくらい増やさないといけないみたいなものがわかりますか。</p>
オブザーバー	<p>ちょっと率が、整備促進率というのがあるんですけど、それが73%ぐらい、まだまだです。</p>
委員	<p>これからかなり金をかけてやるんですけど、仕事をする人がいない。</p>
オブザーバー	<p>ご協力をお願いしたい。</p>
委員	<p>この農業集落排水との共同化がここに上がっていますよね。例えばこの基本方針、計画の中の大体10年かな、おおむね10年ということで、ほぼ目標達成ができるということで考えていいのですか。</p>
オブザーバー	<p>今、農業集落排水は3カ所ございますけれども、内植田と吉野についてはこの10年間でめどが立つかな。下水道の引き取りについてめどが立つかな。市尾についてはまだちょっと、坂ノ市自体の整備がおくれているものですから、できれば10年以内は頑張りたいと思っているのですけれども、ちょっと難しいかもしれないです。2カ所については、もう引き取りをする前提であります。</p>
委員	<p>その際は、料金的なものは公共下水道と一緒にということでいいんですか。</p>
オブザーバー	<p>料金につきましては、現市長になったときに、料金体系を合わせるということで、今、公共下水も農業集落排水も同じ料金体系になっておりますので、そこら辺はスムーズに移行ができるのではないかなと考えています。</p>
委員	<p>もう1点いいですか。 いわゆる団地ですね。いわゆる浄化槽の団地があるでしょう。これも引き取りということで進めていると思いますが、あとどのくらいありそうなのですか。</p>
オブザーバー	<p>下水道区域内に12団地ほどございます。区域外に大きな団地が2団地ございまして、そのうち1団地については、今、地元と話が進んでおりますけれども、もう1団地につきましては、地元のほうが、特に下水じゃなくてもいいという意向もありますので、住民意向を第一にして引き取りは進めていきたい。</p>
委員	<p>これも10年以内で。</p>
オブザーバー	<p>10年以内で、一つは、全部は、できるだけ頑張りたいとは思っていますけれども。</p>

委員	<p>わかりました。いいです。以上です。</p>
部会長	<p>ほかによろしいでしょうか。</p> <p>では、私から一つ、100ページの下から2行目ですね。官民連携がちょっと専門の一つなものですから、確認の意味でお尋ねしますが、国交省の講習会を、須崎市がやっている下水道コンセッションの講演を聞きに行ったんですけども、まだ大分市はそこまでの必要性は感じていないので、このぐらいの書きぶり、官民連携を検討していますということで、とどめているということによろしいでしょうか。</p>
オブザーバー	<p>まず大分市の場合、大きな下水を処理する施設が五つあるんですけども、これは全て包括民間委託、既に官民連携で民間委託をスタート時点からいたしております。ここに掲げているような、今後、農集や、一部の団地の排水を引き取る中で、その管理手法を、さらにそういった包括の管理手法ができないかということで検討させていただいております。</p>
部会長	<p>そういうことですか。ありがとうございました。</p> <p>じゃあ、委員の方々、よろしいですね。</p> <p>それでは、最後の住宅の整備ですね。事務局のほうからご説明を。</p>
PT	<p>それでは、素案の102ページから103ページ、第2章第3節の安全で快適な住宅の整備についてご説明いたします。</p> <p>動向と課題に入る前に、この節の基本的な考え方についてご説明いたします。</p> <p>住宅は、人々が生活を送る上で、人生の大半を過ごす、欠くことができない生活の基盤であり、家族と暮らし、安らぐことができるかけがえのない空間であり、社会生活や地域のコミュニティー活動を支える拠点でもあります。また、都市や町並みの重要な構成要素でもあることから、安全、福祉、教育、文化などといった地域の生活環境に大きな影響を及ぼすということを念頭に置いております。</p> <p>それでは、動向と課題についてご説明いたします。素案の102ページの上段をごらんください。</p> <p>住宅は人々が健康で快適な生活を送る上で最も基本的な条件の一つではありますが、近年では地震等の災害により安全・安心に対する市民の意識も高まっております。また、価値観やライフスタイルの多様化を反映し、住宅に関するニーズも、より質の充実を求める傾向にあります。</p> <p>本市における住宅をめぐる具体的な問題といたしましては、火災等の際に延焼が危惧される密集市街地の存在や、耐震性に問題がある老朽住宅のほか、少子高齢化や人口減少の急速な進展による空き家の増加に伴う居住環境の悪化などが挙げられます。このため、良好な住環境や災害に強い住宅市街地の計画的な形成を促すほか、使用されていない住宅ストックの有効活用に取り組むなど、居住環境の質を向上させる整備、誘導を進め、活気のある健全な地域社会の形成を目指す必要があります。また、高齢者や障害のある人、子育て世帯</p>

などの住宅の確保に特に配慮する必要がある方に対しても、安心して生活ができる居住環境を整えていく必要があります。

動向と課題につきましては以上となります。

続きまして、基本方針ですが、動向と課題を踏まえ、市民一人一人が豊かさを実現できる安全で快適な住みよい居住環境の創出を図ることとし、また、さまざまな人たちが安心して生活ができる住まいづくりを進めるとともに、公営住宅等においては多様なニーズに対応した良質な居住環境の形成を図るなど、各地域の特性に応じた住宅施策を計画的に推進することとしております。

続きまして、基本方針に基づいた主な取り組みについて、要点を中心にご説明させていただきます。

まず、1点目の取り組みの暮らしを支える良好な居住環境づくりにつきましては、102ページの下の部分をごらんください。

下から三つ目のところでは、住宅ストックの有効活用を図るため、住宅市場での安心な取引や住みかえの支援、住宅の質の向上を含め、永く住み続けられる住宅への転換等を進め、多様なニーズに対応した良好な居住環境づくりに努めることとしております。

また、下から二つ目のところでは、空き家等の移住者などの住みかえ支援として活用するほか、空き家を利用し自治公民館として活用するなど、地域コミュニティの維持及び活性化を目指すこととしております。

なお、住みかえ支援といたしましては、空き家の売却や賃貸を希望する所有者から寄せられた物件を紹介し情報を提供する住みかえ情報バンクの推進や、県外からの移住者への補助金による居住支援などに取り組んでおります。

二つ目の取り組みの安全・安心で快適な住宅の確保につきましては、103ページの上の部分をごらんください。

一つ目についてですが、地震発生時の建物の倒壊等による被害を未然に防止するため、旧耐震基準の住宅の耐震化や危険なブロック塀等の除去に支援を行い、地震に強い安全・安心なまちづくりを進めていくこととしております。

次に、四つ目についてなんですが、子育て世帯の住宅の改善支援や、子育て世帯向け住宅に関する住宅所得やリフォーム、住みかえ等に関する情報提供を行い、良好な住宅の確保に努めることとしております。

続きまして、3点目の取り組みの公営住宅等の計画的な整備についてですが、一つ目では、居住の安定を確保できる公営住宅等について、今後の人口動向や民間住宅を含めた住宅ストックの総量を考え、適正な規模での計画的な整備を図ることとしております。

また、二つ目では、安全で快適な住まいを長期にわたって確保するため、公営住宅等の長寿命化を図り、予防保全型の維持管理を行い、ライフサイクルコストの縮減に取り組むこととしております。

最後に目標設定についてご説明いたします。103ページの真ん中あたりをごらんください。ここでは住宅の耐震化率と大分市住み替え情報バンクの登録数の2点の指標を設定しております。

まず、住宅の耐震化率についてですが、昭和56年5月31日以前の旧耐震基準によって建

	<p>てられた建物につきましては、その後の新耐震基準を満足していない可能性が非常に高い状況にあります。住宅の総数に対して、新耐震基準を満足している住宅の現状値は84.2%であり、目標値を97.9%としております。この住宅の耐震化につきましては、本年4月に大分市住宅耐震化緊急促進アクションプログラムを策定し、耐震診断や耐震改修に対する財政的支援を行うとともに、耐震化の必要性や補助制度等の周知、啓発を行い、住宅の耐震化の推進を強化しているところです。</p> <p>次に、大分市住み替え情報バンクの登録数についてですが、住み替え情報バンクの目的は、市内の空き家等の情報を発信することにより不動産の流通を促進するとともに、本市への移住希望者を支援し、空き家等の有効活用及び定住促進を図ることとしております。現状値は169件、目標値は380件としております。</p> <p>以上で説明を終わります。</p>
部会長	<p>ありがとうございました。ただいまご説明いただきました第3節の安全で快適な住宅の整備というところは、皆さん方、個々に住まわれている住宅プラスその住宅が並んだ住宅市街地、この両方を含む整備と、私自身、認識をしておりますが、今のご説明に対しまして、何かご質問、ご意見等ありましたらお願いいたします。</p>
委員	<p>県外の方の、大分市に移住するというような、そういう取り組みというのは何か考えられない。佐賀関や、野津原に。</p>
オブザーバー	<p>佐賀関、野津原含めてということですか。市全体として、毎年、首都圏のほうで移住フェアというのがございます。</p> <p>そちらのほうに職員が出席して、ほかの部署で魅力発信局というのがございまして、そちらの職員と連携して、出張し、移住促進の説明をやっております。</p> <p>実績としまして、この事業を始めまして、39名、こちらのほうに移住をしていただいております。これはあくまでも住宅に伴う移住でございます。</p>
部会長	<p>それほどほか、項目として書く必要までではないのですか。</p>
PT	<p>他の部に、その移住の件につきましては表記しているところがありますので、そちらのほうで整理させていただいています。</p>
部会長	<p>わかりました。じゃあ、そちらのほうで整理するというので。ほかにございませんでしょうか。</p>
委員	<p>この項目に当たるかどうか、ちょっと私もわからないのですが、いわゆる地籍調査の関係の部分で、都市基盤の整備を含めて、住宅も含めて、どこも出てきていないんだけど、その辺の目標設定とか、大丈夫なんですか。まず、その辺の考え方は。</p>
部会長	<p>ほかの章、節、あるいは他の部に表記されているのですか。地籍調査の推進だとか。</p>

PT	第1章の第1節計画的な市街地の形成の中の91ページ、計画的な土地利用の推進という取り組みがあるかと思います。その四つ目の取り組みの中で、地籍整備を推進するとともに安全性の確保に努めますということで表記しています。
部会長	地籍整備の推進。地籍整備というのかな。地籍整備…。
事務局	地籍調査のことも含めての表現。
委員	調査のこと。ここに今、出てきている。いわゆる宅地等の、これから南海トラフとか大型地震が起きた際に、いつも困るのが、調査をやっていないがために、おそらくそれが問題で、新しく住宅を建てられないとか、そういうケースがさらに多いみたいなんでね。大分市がようやく大分県の最後でなったんですけど、別府と一緒に地籍調査を始めたわけですから、おそらくまだかなり残っていますよね。まだ100年近くかかるという話なんですけど、それが、だから、この計画の中に入れていいのかどうか、私も非常に問題があるけど、ある程度やはり市としてはそれを中心にやっていかないと、整備は進まないんじゃないかなと私は思うので指摘したんですけど。この今の地籍整備の推進という言葉であらわせればそれでいいんだけど、ちょっとニュアンスが弱いような感じがしますけどね。
部会長	記述の箇所がダブっていてもいいんでしょう。
委員	記述の意味合いがどこにあるか、ちょっとわかりにくいので。それは検討していただければいいんじゃないかなと思います。
部会長	じゃあ、事務局のほうで検討をお願いします。そのほかございますでしょうか。
委員	どこかに該当するのかどうかちょっとわからないのですが、安全で快適な住宅というところで、今、省エネルギー住宅というか、ゼロエネルギーハウスと言ったらいいのか、わからないのですけれども、そういったのは、建てる側からすると、ランニングコストを抑えられながら、かつ、そういう災害があった時にもしっかり耐え得るような、そういう住宅というのを国も推進をしているように聞き及ぶのですが、そういった関係する項目というのはこの中にありますか。
PT	そうですね、今のところそういった項目は入っておりませんので、家を長持ちさせるということが大切なことだと思いますので。
委員	そこはエネルギーの観点からも、これからのことを考えると必要なことだと思います。
PT	ランニングコストも削減できるということで。

委員	SDGs 的な話にもまたつながっていくと思いますので。
PT	検討させていただきます。
部会長	それは入れたほうがよろしいんじゃないですかね。SDGs とか、省エネに関することですから、大事なことだと思いますよ。その他ございますでしょうか。
委員	KPIの住宅の耐震化率は、これはどういうふう把握されるのですか。謄本をあげるとか。それとも何か調査の方法があるのですか。
PT	実際補助を受けるために上がってきた物件を重ねていくのと、あと、資産税課の方で昭和56年以前のものについて、家を壊したりした分についてを統計調査しまして、それを積み上げていく形で調査しております。それで、実際、補助金を使っていなくて耐震改修を進めている住宅もあると思うのですが、それについては調査が非常に難しくなっておりますので、実際はこのパーセンテージより多少上がっている可能性はあるのですけれども、市として判断できるのは、実際補助金を使って改修された住宅と、あと、取り壊した住宅を把握して積み上げていっている状況です。
委員	あと、102ページの一番下ですけど、今後まさに空き家がどんどん増えて大変になる、大分市も大変になるというのは予想できるのですけれども、一方で、住み替え情報バンクの登録数というのが、それにはダイレクトに関係があるかなというのが、ちょっと微妙なところかなと感じはしてまして。当然ながら住み替え情報バンクに登録してもらった件数が増えればいいとは思いますが、例えば、除去件数というのを示すのは変な感じはするので、まあ仕方がないんですかね。
オブザーバー	あくまでも住み替え情報バンクというのは、ご存じのように、流通に乗った件数になりますので、流通に乗らなければ、乗らない建物もかなりありますので、その辺をご了承いただければと思います。
部会長	空き家の除却の促進という観点から、この目標設定をされたのですか。
オブザーバー	いや、これは違います。
部会長	その観点は無いのですね。
オブザーバー	はい。
部会長	これからは、先般、国のほうでも空き地、空き家関連の法改正がたくさんされていますよね。

	<p>それをちょっと反映した書きぶりがどこかであっていいかなと思うんですけども。促進します、利活用を図ります…。</p> <p>ほかに委員の方でご質問、ご意見等ございますでしょうか。</p> <p>私のほうから、102ページの暮らしを支える良好な居住環境づくりの2番目、密集市街地における居住環境の整備、改善を推進し、とあるんですけど、この密集市街地は具体的にどこを指しているのですか。</p>
PT	<p>これが、今、大分市のほうで住環境整備をしているところは、浜町、芦屋、新川の方と、あと滝尾中部のほうで密集市街地の促進をしております。</p>
部会長	<p>何月のものでしたかね、読売新聞に大分市が模範例として密集市街地における火災防止の点で全国的にモデル的な扱いを受けていた記事を読んだんですけど、まだまだ、じゃあ、その例は浜町とか新川のことを指していたんですけども、まだちょっと残っているので密集市街地って文言を残しているのですね。</p>
PT	<p>まだ残っているということです。</p>
部会長	<p>わかりました。ありがとうございました。ほかにございますでしょうか。</p> <p>じゃあ、今、残された委員の方からご指摘、ご質問等には、また事務局に返答等をお願いいたします。</p> <p>以上で本日の各節の検討等を終わりたいと思います。</p> <p>では、議事(2)の第2回部会で出た意見について、事務局からご説明をお願いします。</p>
事務局	<p>それでは、資料のほう、A3横の「部会での意見及びこれに対する市の考え方等」の資料をごらんください。</p> <p>全部ご説明しますと時間がちょっと足りませんので、今回修正等、素案への反映を行ったものについて主に説明をさせていただきます。</p> <p>1枚めくっていただいて、5番と6番をごらんください。先日の会議の中で、立地適正化計画ですとか、大分市地域公共交通網形成計画などを反映されたりとか、あと、KPIの内容が土木に関することに偏っているというご指摘を受けましたので、それを受けまして、大分市としては立地適正化計画におけるまちづくりの基本方針を確認できる評価指標として、都市機能誘導区域内に立地する誘導施設の割合というものを評価指標として追加設定をすることとしました。</p> <p>それに合わせて評価指標に載せておりました市道橋の対策済みに関する指標についてはKPIになじまないと判断をしまして、その部分については削除をさせていただくこととしました。</p> <p>続きまして、9番をごらんください。1章1節の中で「市民の意向を把握し」という文言が何カ所か出てきておりましたけれども、その把握するだけではなくて、市民との協働、連携ですとか、そういった取り組みにと意見をいただきましたので、それを反映いたしまして、市民と協働し、ともにまちづくりに取り組んでいくという姿勢をより表現できるように、基本方針のほうの「市民の意向を把握し」という文言を変更しまして、「市民とともに」という言葉に修正をさせていただこうと</p>

思っております。

続きまして、10番、11番をごらんください。継続的な土地利用の推進というところで、町中、中心部の中で空き地が全部駐車場になっているというようなご指摘と、低・未利用地の活性化というご意見をいただきましたので、それに対して、素案の本文のほうを追記修正ということで、「低・未利用地の有効活用」などという文言を入れさせていただいております。

めくっていただきまして、14番をごらんください。道路の定義についてご意見をいただきましたので、これについて考え方を示しております。大分市都市計画マスタープランにおきまして、本市における将来道路網を体系的に整理するために独自定義されたものでございます。ただ、わかりにくいというご指摘でしたので、具体の路線名を追加記述することといたしまして、より市民にとってわかりやすい言葉となるように素案の修正を行うこととしております。

また、素案の中では、推進とか促進という言葉を使用しておりましたが、それらを内包する言葉として、取り組みを進めるという、進めますという表現に統一しまして、整備の推進はもとより、県工事負担金の支出ですとか、本市及び各期成会等における実施に向けた要望活動、関連事業の推進等を含めた言葉として、取り組みを進めますという文言にさせていただきたいと思っております。

具体的には、高規格道路については大分中央幹線道路や中九州横断道路などという具体名を上げたりとか、広域幹線道路は国道10号、197号、210号、442号などですね。また、都市幹線道路については、都市計画道路の上野丘南大分線などという言葉を入れております。

続きまして、21番をごらんください。KPIに示していますオープンデータ化の件数について、若干少ないんじゃないかというご指摘を受けておりましたので、これに対してKPIを見直した結果、より積極的な数値へ変更できると考えまして、目標値のほうを900件から1,500件に拡充をしております。

続いて、22番をごらんください。無料公衆無線LANのアクセスポイント数について、那覇市規模に増やすという目標を打ち出さないですかというような意見をいただいておりますので、これに対して、市の考え方としては、本市としては主立った観光施設、公園、文化施設への整備はほぼ完了しているため、今後の整備につきましては、新たに市が建設する施設や既存の施設への追加整備などを想定しており、費用対効果等も考慮すると、50拠点程度、アクセスポイントにして90ポイントを目標値としておりましたが、公衆無線LAN整備の目的である本市への来訪者に対する満足度向上の観点から、1拠点当たり観光入れ込み客数を那覇市と比較しますと、那覇市は1拠点当たり7.2万人となっており、本市においては1拠点当たり9.5万人となっております。那覇市の整備規模を本市に当てはめると、現状の41拠点に対して55拠点が必要となりますことから、目標とするアクセスポイント数の見直しを行いまして、90アクセスポイントから100アクセスポイントへ目標値を変更しております。

続きまして、26番と27番をごらんください。IT人材育成のためのKPIが欲しいということでしたので、それについて市の考え方をまとめております。ICTに関するセミナーの取り組みにつきましては、専門性が高いものとして、データベースに関する講座ですとか、また親子で参加するプログラミング入門まで、幅広く行っております。今後の講座メニューにつきましても、参加者の状況などを勘案しまして、内容を検討してまいることとしております。

<p>部会長</p>	<p>KPIの設定につきましては、これらのICTの利活用や情報モラルの向上等についての講習を加えたICT講習会受講者数というものをまた追加で設定をしたいと考えております。目標値としましては、2024年の見込みで7万6,000人を目指したいと思っております。</p> <p>引き続きまして、33番をごらんください。こちらは、この部会の中で出た意見ではなかったのですが、ほかの総合戦略のほうの総務部会のほうで出た意見といたしまして、主な取り組みのオンライン化の推進のところにある二つの項目が似通った文言になっていたところがありますので、それぞれの違いがわからないというご意見をいただいております。</p> <p>1点目の取り組みにつきましては、市民ご自身が手続を簡素化することや、オンラインで申請手続を行えるようICTを活用することを述べております。一方で2点目のほうは、バリアフリーマップの作成ですとか、そういった行政手続とは別の市政情報の利活用について、ICTを用いてサービス展開をすることや、行政内部の会議におけるペーパーレス化の推進など、事務の効率化を行うことを指しておりました。ただ、わかりにくいというご指摘をいただきましたので、よりわかりやすい表現とするために、素案本文のほうは、もう、この二つの項目を一つの文章にまとめまして、「市民が行う手続の簡素化や利便性の向上のため、行政手続のオンライン化や行政が発信する情報のオンライン化を推進します。また、行政事務の効率化のために、事務のオンライン利用を推進します」という文言に変更させていただきます。</p> <p>続きまして、38番から42番まで、こちらは同じような内容になりますので、まとめさせていただきます。公園愛護会の結成数の件ですね。こちらのKPIについて現状維持というのはどうなのかというようなご意見をいただきましたので、検討しました。市の考え方としまして、愛護会の数が増えることにより、市民協働のまちづくりができていると考えられることから、少子高齢化によって現状の数を維持することは非常に困難なんですけど、愛護会の団体数を420団体から420団体以上に目標値を掲げて、より増やす方向で頑張っていきたいと思っております。</p> <p>続きまして、43番から46番をごらんください。公園の維持管理に関して、民間活用ですとか、民間活力に期待するとか、Park-PFIというご意見をいただいておりますので、まとめております。今後の他都市のPark-PFIの事例などを参考にしまして、地域特性や市民ニーズに対応した公園の整備に向けて、民間活力の導入を視野に検討するというところで、公園の有効活用のところに「地域の特性や市民ニーズに対応するため、公園の有効活用において、Park-PFIの導入などを検討します」という文言をしっかりとたい込むようにしております。</p> <p>最後に47番ですね。公園の機能について、防災公園の整備等をどこかでうたってほしいということでしたので、こちらについても、素案のほうに追加するようしております。「災害時、避難所となる公園においては、防災機能を持った公園整備を進めます」という文言を追加させていただきます。</p> <p>以上が、これまでいただいた意見に対する大分市の考え方になります。</p> <p>ありがとうございました。こうやってみますと、前回は47個の意見をいただきまして、おそらく他の部会よりも、この部会が一番意見が出ているんじゃないかなと思います。働き方改革に逆行するような、どうかなどは思うのですが、これも皆様方のこの部会にかかる思いと、前向きに捉えさせていただきたいと思っております。</p> <p>それでは、今出された意見で、何かございますでしょうか。なければ、もう事務局のほうに、</p>
------------	--

事務局	<p>マイクはありませんが、お返したいと思いますが、よろしいでしょうか。</p> <p>では、事務局のほう、よろしくお願いいたします。</p> <p>部会長ありがとうございました。それでは最後にスケジュールの確認と、次回の部会のことについてご説明をさせていただきます。</p> <p>都市基盤部会の日程表をごらんください。</p> <p>次回の第4回会議につきましては、11月15日、金曜日、時間は10時からになります。場所は本日と同じ第4委員会室で開催をいたしますので、ご出席のほうをよろしくお願いいたします。</p> <p>議事の内容につきましては、今回の会議の意見等の確認と、提言書の内容になります。本部会の最終目標といたしまして、これまでいただいた意見をもとに提言書をまとめることしております。その次回の第4回目の部会の中で、中間提言書という形でまとめさせていただきます。11月25日に代表者会議、部会長と副部会長に出席をしていただきますけれども、その代表者会議の中で市長へと中間提言書を提出するような流れになっております。次回の部会の前に中間提言書の案を皆様に送付させていただいて、ご確認をいただいてから、ご意見をいただきたいと思っておりますので、ご了承をお願いします。</p> <p>また、その後、パブリックコメント等を経て、最終提言書というのをまとめることになりますけれども、その最終提言書をまとめるに当たっては、再度、部会を開く時間的な余裕というのがちょっと今はない状況になっておりますので、次回の部会のときに最終提言書の案についてもある程度お示しをさせていただいて、ご意見を伺おうとも考えております。また、最終提言書の進め方につきまして、詳細については、次回の部会でご説明をさせていただこうと思っておりますので、ご了承をよろしくお願いいたします。</p> <p>以上で、第3回都市基盤部会を終了いたします。委員の皆さま、今日も積極的なご議論等ありがとうございました。</p>
-----	--