

平成30年度 包括外部監査結果に基づき講じた措置

- 1 選定した特定の事件 道路、港湾の整備事業に係る事務の執行について
- 2 地方自治法第252条の37第5項に基づく監査の結果における「指摘事項」に対する措置及び、地方自治法第252条の38第2項にもとづく「意見」に対する措置 次の表のとおり

なお、区分の欄に記載する記号の意味は、「①＝措置を講じたもの」、「②＝措置を講じていないもの」となっています。
「②」については、措置を講じた後に、改めて報告します。

番号 業務・事業名 (頁数)	監査の結果及び意見	区 分	措置内容又は進捗状況等
個別事項1: 公共交通 (P32)	<p>意見1 廃止路線代替バスの見直しについて</p> <p>一部の路線については利用者数が少なく1日当たり1人を下回る路線が散見される。2016年10月から2017年9月まで運行した路線のうち、1日当たりの輸送人員が1人を下回る路線の過去4年の利用実績は下記のとおりである。</p> <p>(表の記載略)</p> <p>これらの路線について、定期利用者や経常的に利用する市民が少なく、将来的に増加する見込みが乏しい場合、廃止路線代替バスではなく、デマンドバス等運行費用を削減した運行手段を検討する、もしくは、路線自体の継続の必要性を検討する必要があると考えられる。</p> <p>また、利用者は多いが赤字路線となっている「川棚温泉～豊浦病院～川棚温泉:22,368人」、「川棚温泉～豊浦病院～肥中:17,733人」路線は、遠方地域まで運行することが運行費用を増大させ赤字につながっている。そのため、利用者が限られてくる遠方地域についてはデマンドバスやコミュニティタクシー等へ振り替えるなど、運行費用を削減した運行手段を検討することも必要であると考えられる。</p>	①	<p>(交通対策課)</p> <p>令和元年度に下関市地域公共交通再編実施計画を作成(策定令和2年8月)する中で、廃止路線代替バスについては、地域住民の生活のために維持することが必要なバス路線などを検討した上で、運転手不足への対応や財政的な負担軽減等の公共交通網全体のリソースの最適化に向けた検討を行い、利用状況を踏まえた運行回数とし、併せて運行時間帯の変更を行う計画とした。</p> <p>豊浦地域においては、移動ニーズに応じた川棚駅周辺の商業施設や済生会豊浦病院を拠点とする地域循環型路線への再編等を行った。(再編実施計画 P30～P34 参照)</p> <p>豊北地域においては、通院ニーズに対応した運行時間帯の見直しを行うとともに利用実態の詳細検討を進め、運行回数の見直しなどを図る計画とした。(再編実施計画 P35～P38 参照)</p> <p>これらの計画の中で、包括外部監査にて指摘のあった「川棚温泉～豊浦病院～川棚温泉」路線については、右・左回り各4循環から各3循環に運行回数を減便する計画とし、「川棚温泉～豊浦病院～肥中」路線については、今後、利用実態の詳細検討を進め、神玉地域の検討と併せて運行回数の見直し等を行っていく計画とした。(再編実施計画 P30～P38 参照)</p>

		<p>また、デマンドバスやコミュニティタクシー等への振替については、現在の運行内容で振り替えるのであれば運行費用の削減とはならないことと、事業を引き受ける民間事業者の了解や、運輸局の許可等の関係もあり、安易には切り替えることができないため、今後のバス路線の再編と併せて慎重に検討を進めていく。</p>
<p>個別事項2: 公共交通 (P36)</p>	<p>意見2 地方バス路線維持費補助金の見直しについて 市の担当者に対して地方バス路線維持費補助金の対象となる路線の見直し方法について質問を行った。その結果、補助対象路線は補助金を設定した当初の路線を踏襲し、新路線の設定、既存路線の廃止等は、バス会社からの提案等による路線の見直しを除いて実施されておらず、また、補助対象路線を選定するための基準も設けていないとの回答を受けた。 2013年10月から2017年9月までにおける補助対象路線の輸送人員数を確認したところ、「新下関駅～済生会病院～河原」路線については2015年10月から2016年9月までの期間(輸送人員1,067人)を除き、輸送人員が338人、424人、143人と少なく、1日当たりの輸送人員が1人を下回る年が生じている。 地方バス路線維持費補助金は、過疎現象等による輸送人員の減少のため地域住民の生活に必要なバス路線の維持を目的としているため、輸送人員が少ないことをもって補助金投入の是非を判断すべきではないが、輸送人員数が極めて少ない場合には、その効果は少なくなる。 2019年度に「下関市地域公共交通再編実施計画」の策定を行う予定であるため、補助金の目的とそれにより得られる効果を比較考量し、路線バス事業における補助対象路線の見直し等を検討することが必要であると考え。</p>	<p>(交通対策課) ② 令和元年度に下関市地域公共交通再編実施計画を作成(策定令和2年8月)する中で、地方バス路線維持費補助金の対象路線を含むサンデン交通のバス路線についても見直しを行っており、特に利用者が少なく、長距離路線により運行経費が事業者の大きな負担となっている路線等について再編検討を行い、長距離路線を分割化する方針や路線の廃止などをこの計画の中で定めた。(再編実施計画 P7～P20 参照) 包括外部監査にて指摘のあった「新下関駅～済生会病院～河原」路線については、令和3年10月以降、廃止する計画とした。(再編実施計画 P14,16,17 参照) 現行の補助対象路線のいくつかは、上記の再編実施計画で利用実態や運行経費削減等を考慮し、路線の廃止や運行区間・回数の見直し等を行っていることから、今後は当計画に基づく事業の進捗に合わせ、補助対象路線の見直し等を補助対象事業者であるサンデン交通株式会社と協議して進めていく。</p>

<p>個別事項3: 公共交通 (P40)</p>	<p>意見3 アンケート調査結果の有効利用について 市に対し上記アンケート調査結果に基づき市が実施した取り組みを質問した。その結果、市では市議会総務委員会に対してアンケート調査結果の報告を行うとともに、上記の改善点を検討したが、具体的な改善対応には至っていないとの回答を得た。 市民からの要望については、予算的な制限のなかで対応する必要があるため、すべての要望を受け入れることはできないが、予算的な制限を伴わない範囲で要望に応える必要はあると考える。 2018年3月に策定された「下関市総合交通戦略(下関市地域公共交通網形成計画)」においてバスのフリー乗降制度の導入検討が示されているが、2011年に行われたアンケートにおいてバス停留所以外の場所での自由乗降が市民からの要望として挙げられているため、本来であれば2011年の段階で導入検討について協議を行う必要があったと考えられる。 バス利用者の利便性向上を図るためにアンケートを実施し、市民も改善を望んでアンケートに回答しているため、市としてアンケートの内容を十分に吟味し、検討を行うことが必要であると考える。</p>	<p>①</p>	<p>(交通対策課) 令和元年度に下関市地域公共交通再編実施計画を作成(策定令和2年8月)する中で、アンケート調査結果の有効利用については、市民意向調査及び交通実態調査等の過年度調査結果やアンケート調査結果等を踏まえ、市内全域の収支率の改善にも留意しながら生活バス再編の検討を行い、運行本数や経路変更、他の交通機関との連携接続を含むダイヤの改善等について、可能な限り反映した。 2011年の市生活バスについてのアンケートにおいて、要望として挙げられていたフリー乗降制度についても検討は行っているが、デマンド運行路線では既に利用者にあわせた停留所を設定しており、フリー乗降制度の必要はなく、また定時定路線の運行路線については、警察や公安委員会、道路管理者と調整の上、国道・県道などの交通量の多い道路、道路幅員が狭い箇所や見通しの悪い箇所、道路沿いに商業施設や住宅地がある道路など以外で、バスの運行上の安全が確保できる場合は設定に向けた検討を適宜進めていく。 今後も、アンケートにおける要望のすべてに対応することはできないが、検討を行い、実現可能なものについては、改善等を行っていく。</p>
<p>個別事項4: 公共交通 (P40)</p>	<p>意見4 生活バスの見直しについて 2017年度の生活バス運行に際して市は、年間48,196千円の委託費用を計上しており、利用1回当たり2,891円となる。 下関市総合交通戦略(下関市地域公共交通網形成計画)に記載されている「市民が感じる移動に関する問題」として、公共交通整備検討委員会や市民に対して行われた地元説明会、公共交通に関するアンケート調査結果から得られた市の公共交通の問題点が示されている。アンケートにおける主な問題点は下記のとおりである。</p>	<p>①</p>	<p>(交通対策課) 令和元年度に下関市地域公共交通再編実施計画を作成(策定令和2年8月)する中で、市生活バスの見直しについては、アンケートの内容も勘案しながら市内全域の収支率の改善にも留意して検討を進め、高齢化が進む地域への対応としては、菊川地域においては、内日・田部循環線について、集落を周回する循環型路線に再編した。(再編実施計画 P21～P23 参照) 豊田地域においては、集落の高齢化等の実態を考慮して運行区域や運行時間帯を見直し、車両の運用効率化及び利便性の向</p>

	<p>(問題点の記載略)</p> <p>市民の移動手段として生活バスの運行は重要であるが、生活バス路線の範囲の拡大やバス停留所までのアクセスの改善には多くの資金を要し、現実的ではない。</p> <p>国土交通省の調査によれば「高齢非高齢別にみた私事目的の活動別平均外出頻度」では、主たる移動の目的は日用品の買い物であり、「高齢非高齢別にみた無理なく休まずに歩ける距離」では、年齢の上昇に伴い無理なく休まずに歩ける距離は短くなっていることがわかる。</p> <p>(表の記載略)</p> <p>上記の表を見てわかるように高齢者が移動できる範囲は狭いため高齢化が進む地域においては生活バスの運行で対応することは難しい状況にあり、居住エリアで用を足せるように対応する方が望ましいともいえる。そのような地域に対しては、定期的な移動式店舗や出張医療等を斡旋することで、通常的生活における煩わしさを取り除き、市民の利便性を高めることができると考えられる。</p> <p>2018年7月から9月までの間に生活バスの利用者の目的についてアンケート調査を実施されているため、アンケートの内容を勘案するとともに、費用的な面からも生活バスに代わる代替策として移動式店舗や出張医療等の斡旋についても検討することは有用であると考ええる。</p>	<p>上を図る計画とした。(再編実施計画 P26～P28 参照)</p> <p>豊北地域においては、交通不便地域の解消等、利便性向上のため、利用ニーズを調査したうえで、運行ルートの見直しや路線不定期運行(デマンド運行)などの運行形態、車両の小型化を検討することとして計画に定めた。(再編実施計画 P35～P38 参照)</p> <p>また、本市産業振興課が、日常生活に欠かせない食料品や日用品などについて、「商品の注文配達」、「店舗購入商品の配達」及び「移動販売」が行える小売店をまとめた「下関市買物支援協力店ガイドブック」を作成し、買物支援協力店の募集・情報提供を行っているが、今後は、公共交通では対応しきれない買い物難民や医療難民等の課題については、他課の施策と相互補完的に対応したいと考えている。</p>
<p>個別事項5: 公共交通 (P42)</p>	<p>意見5 生活バス運行の見直しを行う際における収支状況の利用について</p> <p>現在、生活バス運行における評価の指針としては、乗車人数の状況を利用しているが、事業を行う上で収支状況の把握は必要である。現在、車両購入費は購入年度に一括して計上されているが、車両購入費は生活バスの運行に際して必要なものであるため、管理会計上の観点より、車両購入費は購入年度に一括して計上するのではなく、経済的耐用年数に応じて各年度に減価償却費として計上し、各年度の収支状況を把</p>	<p>(交通対策課)</p> <p>① 令和元年度(平成30年10月～令和元年9月運行分)の収支計算書から車両購入費を各年度の減価償却費として計上しており、今後は、当該計上に基づく収支状況を活用した、新たな運行の見直し手法を確立していくことが必要と考えている。</p>

	<p>握、評価することが適切であると考える。</p>	
<p>個別事項6: 公共交通 (P50)</p>	<p>指摘1 現地調査に伴う指摘事項について</p> <p>公共交通事業者等は、旅客施設を新たに建設し、若しくは旅客施設について主務省令で定める大規模な改良を行うとき又は車両等を新たにその事業の用に供するときは、当該旅客施設又は車両等を、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する主務省令で定める基準」(以下「基準」)に適合させなければならない(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第8条第1項)。また、地公共団体は、国の施策に準じて、移動等円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努める必要がある(同法第5条)。しかし、同基準を定める省令である「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」(以下「省令」)に基づき整備されていない箇所が、現地調査において確認された。対象となる状況は下記のとおりである。</p> <p>◆下関駅バスターミナル</p> <p>バスの乗降口については、全般的に点字ブロックの敷設はなされているが、2Aバス停留所(右)およびタクシー乗り場(下)においては、点字ブロックの敷設がなされていない。</p> <p>公共用通路と車両の乗降口との間の経路については視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、または音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない(省令第9条第1項)。視覚障害者にとって点字ブロックは歩行する上での命綱であるため、早期に対応することが必要である。</p> <p>◆JR 新下関駅(手摺用点字表示版)</p> <p>東口に位置する地下通路の傾斜は急で、手摺用点字標示板が設置されていない。</p> <p>東駅バス停留所近く地下通路についても同様の状況が確</p>	<p>(交通対策課)</p> <p>① ◆下関駅バスターミナル</p> <p>○2Aバス停留所の点字ブロックの敷設</p> <p>公共交通事業者(サンデン交通株式会社)が令和元年11月26日に点字ブロックの敷設を行った。</p> <p>○タクシー乗り場</p> <p>当該タクシー乗り場の地権者で、公共交通事業者である西日本旅客鉄道株式会社に照会を行ったところ、「下関駅前広場は2015年に完成した「下関駅にぎわいプロジェクト」の中で、東口協定広場再整備を実施しております。弊社は、広場再整備に係る応分の造成負担を行い、弊社用地を含め貴市で整備されたものです。」との回答を得ている。</p> <p>同社回答にあるように、当該タクシー乗場を含む駅前広場は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(以下「法」という。)第8条第1項に規定される公共交通事業者等によって整備されたものではなく、下関市が、2009(平成21)～2014(平成26)年度に上記プロジェクトで整備したもので、法第10条第1項に規定される道路移動等円滑化基準に基づき整備を行ったものである。同基準ではタクシー乗場については、敷設の規定が無い場合、点字ブロックの敷設は行っていない。</p> <p>また、当該タクシー乗場は、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備並びに旅客施設及び車両等を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令(以下「省令」という。)第9条第1項で敷設対象となっているバスターミナル内には所在していないため、法令上の定めは無いものと考えている。</p> <p>なお、省令に基づき敷設対象となる旅客施設については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第2条第5号において定義されており、同号において旅客施設として</p>

	<p>認されている。</p> <p>階段の手摺の端部付近には、階段の通ずる場所を示す点字を貼り付ける必要がある(省令第8条第1項第2号)。</p> <p>◆JR新下関駅(点字ブロック)</p> <p>駅前については点字ブロックの敷設はなされているが、駅からバス停留所までの通路の一部区間においては点字ブロックが敷設されていない。</p> <p>視覚障害者にとって点字ブロックは歩行する上での命綱であるため、早期に対応することが必要である。</p> <p>JR新下関駅については、省令施行日以降に新たに建設、もしくは大規模な改良がなされた施設ではないため、省令の適用対象にはならないが、バリアフリーの観点から早期に対応するのが望ましいため、意見ではなく指摘としている。</p>	<p>の「バスターミナル」は、「自動車ターミナル法によるバスターミナル」と規定されている。自動車ターミナル法第2条第4項及び同条第6項の規定によれば、「旅客の乗降」のため「道路の路面その他一般交通の用に供する場所を停留場所として使用するもの以外のもの」をバスターミナルとして規定しているが、当該タクシー乗場は、一般車両の乗り入れもできる道路の路面に設置されており、法令で規定されるバスターミナルの中には所在していない。</p> <p>◆JR新下関駅(手摺用点字表示版)</p> <p>当該地下通路が所在する駅前広場は、省令第9条第1項で設置対象となっているバスターミナルには該当していないため、当該標示板を設置する法令上の定めは無いものとする。</p> <p>なお、省令に基づき敷設対象となる旅客施設については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第2条第5号において定義されており、同号において旅客施設としての「バスターミナル」は、「自動車ターミナル法によるバスターミナル」と規定されている。自動車ターミナル法第2条第4項及び同条第6項の規定によれば、「旅客の乗降」のため「道路の路面その他一般交通の用に供する場所を停留場所として使用するもの以外のもの」をバスターミナルとして規定しているが、当該駅前広場は、一般車両の乗り入れもできる道路の路面によって構成されており、法令で規定されるバスターミナルには該当しない。</p> <p>しかしながら、法の趣旨に鑑み、当該広場の大規模改修を検討する際に、当該地下通路の廃止も視野に入れ、周辺のバリアフリー化と併せて検討したいと考えている。</p> <p>○東駅バス停留所近くの地下通路</p> <p>当該地下通路を所管する山口県に照会を行ったところ、「山口県が管理する当該地下通路は、一般的な道路施設で省令の対象施設ではありませんが、県としては、法令の“高齢者、身体</p>
--	---	--

		<p>障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進を図り、公共の福祉の増進に資すること”であることの目的に鑑み、当該地下通路の利用状況等確認した上で、階段の通ずる場所を示す点字の設置について、今後検討してまいります。」との回答を得ている。</p> <p>なお、省令に基づき手摺用点字標示板を設置しなければならない旅客施設については、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第2条第5号において定義されており、当該地下通路は同定義には該当しない施設である。</p> <p>◆JR 新下関駅(点字ブロック)</p> <p>点字ブロックが敷設されていない通路の地権者であり、管理者である公共交通事業者(西日本旅客鉄道株式会社)に照会を行ったところ、「指摘にもあるとおり、省令施行後、大規模改修等も実施されていない駅のため整備されていません。今後、大規模改修等の計画があれば、その中で整備させていただきます。」との回答を得ている。</p>
<p>個別事項7: 公共交通 (P51)</p>	<p>意見6 現地調査に伴う改善提案について</p> <p>◆JR 新下関駅(トイレ)</p> <p>トイレの案内板までの点字ブロックは敷設されているが、トイレ自体までの点字ブロックが敷設されていない。</p> <p>また、男子トイレについては、手前に扉があるが点字等によるアナウンスはないため、視覚障害者が安全に利用できる環境にはない。視覚障害者が安心して快適に移動できる活動的なまちづくりを行う上で改善が必要と考える。</p> <p>◆JR 新下関駅(南口出口付近)</p> <p>多くの自転車が放置されている。放置されている箇所は JR 用地であるが、JR の駐車場と駅をつなぐ歩行スペースにもなっ</p>	<p>(交通対策課)</p> <p>② ◆JR 新下関駅 (トイレ)</p> <p>所有・管理者である西日本旅客鉄道株式会社に照会を行ったところ、「現在は、公共交通機関の旅客施設に関する移動円滑化整備ガイドラインに則り、視覚障害者誘導ブロックは、壁面に設置した触知案内図の正面に誘導するよう敷設しております。また、男子トイレの入り口に扉があることに対する案内については、他駅でも実施していないことから今後の検討課題とさせていただきます。」との回答を得ている。</p> <p>◆JR 新下関駅 (南口出口付近)</p> <p>用地の所有・管理者である西日本旅客鉄道株式会社に照会を行ったところ、「弊社からも法律に基づき用地提供(使用貸借)をす</p>

	<p>ており、放置車両が歩行を妨げている状況にある。この状況は基本構想においても記載されており、約 11 年経過した今日でも同様の状況がみられる。市と JR は放置車両に対して張り紙、注意文書および口頭による駐輪場への誘導や定期的に放置車両の撤去を行い、放置車両の解消に努めているが、抜本的には改善されていない。市と JR は放置車両の対策について継続的に協議を行っているが、駐輪場の新設については予算上の制約などもあり実行には至っていない。今後も市と JR は協力して駅利用者の安全、利便性の観点から改善対応を図る必要があると考える。</p>	<p>るので市での整備をお願いしている経緯があります。早期に整備検討をしていただきますようお願いいたします。それまでの間は、貴市と一体となって定期的に自転車の整理をしたいと考えております。」との回答を得ている。</p> <p>自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(昭和55年法律第87号)では、地方公共団体又は道路管理者は、自転車等の駐車需要が著しい地域等において自転車等駐車を設置するよう努めなければならない旨、また鉄道事業者は、駅周辺における地方公共団体等による自転車等駐車場設置に対して、鉄道用地の譲渡・貸付等の面で積極的に協力しなければいけない旨規定している(第5条第1項・第2項)。</p> <p>したがって、本市としては、民間用地とは言え、公共性の高い空間で、歩行者の安全を確保する必要があるため、引き続き西日本旅客鉄道株式会社と協働して、定期的な注意喚起や整理作業等を行い、駐輪場整備の予算化に努めていく。</p>
<p>個別事項8: 公共交通 (P52)</p>	<p>意見7 エスカレーターへの点字ブロック誘導について</p> <p>社会福祉法人日本盲人会連合が 2011 年 2 月に実施したアンケートによると 36%の視覚障害者がホームから転落した経験を有しており、ホームからの転落を防止するには、ホームドアの設置等ハード面での対応が望ましい。もしくは、視覚障害者がホームを歩く距離を少しでも短くすることが有効と考えられる。</p> <p>駅構内に設置されているエレベーターはホームの端に位置していることが多く、エスカレーターよりも奥に位置することが多くみられる。そのため、エスカレーターまでの点字ブロックの敷設を行うことで視覚障害者がホームを歩く距離は短くなりホーム転落リスクを少しでも下げられると考える。</p> <p>この点について、現在の点字ブロックの敷設状況は、エレベーターや階段については点字ブロックによる誘導敷設はなされているが、エスカレーターについては点字ブロックの敷設はなされていない。</p>	<p>(交通対策課)</p> <p>① 西日本旅客鉄道株式会社に照会を行ったところ、「エスカレーターへの点字ブロック誘導は、現時点では行っておりません。バリアフリー整備ガイドラインの改定により条件付きで明記されておりますが、弊社としては安全性の検証が不十分だと考えており、当面の間、実施予定はありません。」との回答を得ている。</p>

	<p>これは、バリアフリー法に基づいて必要な設備の目安を示す国のガイドラインにおいて、視覚障害者が駅構内で上下移動する際の具体的な手段までは明記されておらず、設備の状況に応じて施設管理者の判断に委ねられているからである。そのため、多くの施設においてエスカレーターは「昇り降りの方向を間違ふと危険」といった理由から、階段かエレベーターへの点字ブロック誘導となっている。</p> <p>「視覚障害者のエスカレーター誘導に関する調査研究報告書」(2014年3月 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団)(以下「報告書」)によると大部分の視覚障害者がエスカレーターの利用を望んでおり、エスカレーターまでの誘導点字ブロックの敷設を望んでいる。同報告書では視覚障害者の方5名程度のグループにインタビュー形式でヒアリング調査を実施している。東京で5回、大阪で4回の計9回の調査を実施し、計42名の方に対してアンケートを行っている。なお、アンケート対象は普段から駅を利用する方や単独歩行している方を中心に行われている。各アンケートの結果は下記のとおりである。</p> <p>(表の記載略)</p> <p>アンケート結果より、視覚障害者はエスカレーターの利用を望んでおり、エスカレーターについても点字ブロックを敷設し誘導することが視覚障害者にとって望ましいと言える。</p> <p>しかしながら、施設管理者や事業者は安全性が確保できない状況で視覚障害者をエスカレーターへ誘導することを避けると考えられる。そこで、下記のような施策(報告書より引用)を図り視覚障害者が安全にエスカレーターを利用できる環境を施設管理者に促すことが必要であると考え。</p> <p>(施策の記載略)</p>		
<p>個別事項9: 道路・橋りょう等 (P73)</p>	<p>意見8 下関市橋梁長寿命化修繕計画の改定について 道路法施行規則の一部を改正する省令およびトンネル等の健全性の診断結果の分類に関する公示が2014年3月に公布され(同7月より施行)、健全性の診断結果を4段階に分類する</p>	<p>①</p>	<p>(道路河川建設課) 令和元年度に「下関市橋梁長寿命化修繕計画」の全面的な改定作業を完了し、「点検の実施方法」についても明記するなど、下関市橋梁等長寿命化修繕計画」を令和2年3月に策定し、市ホー</p>

	<p>こととなっている。市が点検に際し準拠している山口県橋梁点検要領(案)も上記省令および公示に伴い 2015 年 3 月、2017 年 3 月に変更され、市は同要領に基づき健全性の診断結果を 4 段階に分類している。また、定期点検の実施頻度も架設後 2 年以内に初回点検を行い、2 回目以降は 5 年に 1 回の頻度で定期点検を実施することを基本としている。</p> <p>しかし、市は下関市橋梁長寿命化修繕計画において、点検の実施方法を変更した旨を市民に開示していない。この理由として、市は 2018 年度に定期点検を完了し、すべての橋りょうにおいて、近接目視による点検結果が取りまとめられることとなり、この点検データに基づいた全橋りょうを対象とした修繕計画とするため、2019 年度に下関市橋梁長寿命化修繕計画の改定を行い、合わせて点検実施方法も明記する予定としている。今後は、適切な情報開示を行う観点から速やかに橋梁長寿命化修繕計画の改定もしくは、点検方法の改定を市民に対して開示することが望ましいと考える。</p>	<p>ムページにて公表している。</p>
<p>個別事項10: 道路・橋りょう等 (P73)</p>	<p>意見9 建設年度不明の橋りょうについて</p> <p>市より提出を受けた 2018 年 3 月末時点での 1,390 橋の橋りょう定期点検結果では、過年度資料を確認したものの建設年度が不明となっている橋りょうが全体の 55.8%を占める。国土交通省ホームページ「道路メンテナンス年報」によれば、2018 年 3 月の全国の建設年度不明橋りょうは約 23 万橋であり、全国の橋りょう数約 73 万橋に対する割合は 31.5%となっており(全国の市区町村が管理する橋りょう数約 47.7 万橋に対する割合は 40.5%)、市の割合は、全国の割合を上回っている。地区別における建設年度が不明となっている橋りょうの割合は下記のとおりである。</p> <p>(表の記載略)</p> <p>特に本庁地区において建設年度が不明となっている橋りょうの割合が 80.4%と極端に高くなっている。</p> <p>市では、建設年度の記録がない橋りょうについても定期点検</p>	<p>(道路河川建設課)</p> <p>① 全ての橋梁(建設年度が不明となっているものも含む。)については、橋梁点検における点検記録及び修繕工事の記録を適切に保管しており、また、橋梁を新設する際は、その都度記録整備を行うこととしている。今後も適切な維持管理が図られるよう関係資料の記録整備を行っていく。</p>

	<p>を行っており、点検の結果、補修を行う必要があると判断した場合は、橋りょう補修設計にて、コア採取やその他必要となる物性試験を実施し、適切な補修工法を選定して補修工事に取り組んでいる。今後は、橋りょうの新設や修繕を行う際は、適切に記録整備を行い、維持管理を行うことが望ましいと考える。</p>		
<p>個別事項11: 道路・橋りょう等 (P74)</p>	<p>意見10 対策優先度が同点となった橋りょうの対策順位の決定について</p> <p>市では橋長 15m 以上の橋りょうについて、山口県橋梁長寿命化修繕計画に準拠した対策優先度の点数化を実施しているが、道路河川建設課より提出を受けた 2018 年 3 月末時点の橋りょう定期点検状況において定期点検が完了している 144 件 (141 橋) について、点数が同一である橋りょうが散見された。点数別の橋りょう件数は下記のとおりである。</p> <p>(表の記載略)</p> <p>特に点数が 51 点の橋りょうが 40 件あり、点数化が行われている件数全体の 27.8%を占めており、これらの橋りょうは点数による差別化が行われていない。この理由として、市は山口県システムを使用して、対策優先度の点数を算定しており、既存システムを活用することにより経済的かつ効果的な対策優先度の算定が行えるものと考えており、対策優先度の点数が同点となった橋りょうについては、対策優先度の点数算定要因以外となる、事業費平準化に伴う予算措置や各地区の設計から工事監督を行うこととなる市職員の配置状況等を総合的に考慮、調整した上で、対策順位を決定しているとの回答を得た。実務上同点となった工事案件について、点数算定要因以外となる要素に基づき判断を行うことも一つの方法であるが、同点となる工事案件について追加で何件かの確認事項を設け、重要度を細分化する方法であれば、より客観的に工事案件の順位を決定することができると思う。</p>	<p>①</p>	<p>(道路河川建設課)</p> <p>新たな計画である「下関市橋梁等長寿命化修繕計画」を令和 2 年に策定し、対策優先度の点数算定項目として、路線種別、劣化進行度、海岸線区分、健全性の診断(判定区分)などを追加し、対策優先度の細分化を行った。</p>

<p>個別事項12: 道路・橋りょう等 (P75)</p>	<p>意見11 点検調書の正確性について</p> <p>市は、2014年7月の「道路法施行規則の一部を改正する省令」の施行以降に点検を実施した道路橋については、山口県橋梁点検要領(案)に準拠し、通常点検(定期点検)を実施している。</p> <p>山口県橋梁点検要領(案)によれば、通常点検は橋りょうの保全区分に基づき「職員点検」、「委託B点検」、「委託A点検」に点検を区分している。保全区分は下記のとおりである。</p> <p>(表の記載略)</p> <p>また、通常点検の区分は下記のとおりである。職員点検と委託B点検において保全区分4,5,6,7が重複しているが、1~3径間で桁下へのアクセスが可能で容易に近接目視による点検が可能な橋りょうが職員点検の対象となり、4径間以上の橋りょう又は桁下へのアクセスが容易でない橋りょうが委託B点検の対象となっている。また、委託B点検と委託A点検において保全区分3が重複しているが、高速道路や鉄道会社等の特定の敷地に架かる橋りょうが委託A点検の対象となっている。</p> <p>(表の記載略)</p> <p>このうち、委託点検Aについては、「橋梁定期点検要領」(2014年6月国土交通省道路局 国道・防災課)に基づき、点検調書(その1~11)に記録・保存することとされている。</p> <p>当該点検調書を閲覧し、市の担当者に対して質問を実施した。その結果、第2道森橋に関する点検調書の対策区分判定結果の一部に記載誤りが確認され、健全度としてⅡとすべきところをⅢと記載されていた。</p> <p>委託点検Aの点検調書の作成は、委託先により作成され、市に納品されたのち、市の内部でも確認が行われるが、国へ提出する点検表記録様式に記載される健全性の診断の判定を重点的に確認しており、点検調書については一部にチェック漏れがあった旨の回答を得ている。</p> <p>橋梁定期点検要領によれば、点検調書は、維持・補修等の</p>	<p>① (道路河川建設課)</p> <p>「管理体制の整備」として、橋梁点検の委託業者からの成果品について、複数職員による検収を徹底することとした。</p> <p>「実質的な運用の徹底」として、成果品の納品時、委託業者から点検調書に基づく判定結果の報告を受ける際に、委託業者と市の双方で、改めて点検調書の確認作業を徹底することとした。</p>
---------------------------------------	---	--

	<p>計画を立案する上で参考とする基礎的な情報であり、適切な方法で記録し、蓄積しておかなければならないとされており、正確かつ慎重な作成が必要となる。そのため、<u>管理体制の整備や実質的な運用の徹底</u>が必要と考える。</p>		
<p>個別事項13: 都市計画 (P87)</p>	<p>意見12 要望収集のための適切な体制について</p> <p>市民からの要望を適時網羅的に把握するための体制を整備する必要がある。現状、市では毎年度当初に総合支所等(菊川総合支所、豊田総合支所、豊浦総合支所、豊北総合支所、本庁管内12支所)から市民の要望を連絡し、国や県への要望事項として整理している。しかし、具体的な収集方法に関するきまりはなく、要望の回収方針、回収方法、実施時期等は総合支所等に委ねられている。したがって、多様化する個々の市民の要望や期待を的確かつ網羅的に把握し、国や県への要望につなげるために、<u>統一的な体制・ルールを整備すべきである</u>と思料する。</p> <p>また、<u>市民からの要望の回収から要望書の提出、事業推進の流れを視覚化し、市民へ公開することが望ましい</u>。すなわち、市民の要望・苦情・意見の受付から要望の取りまとめおよび要望書の提出、対応の進捗状況、結果までをワークフローとして見える化することで、庁内における適切な役割分担、部署間の確実な連携、対応漏れの防止を実現するとともに、市民の声をより着実かつ効果的に市政に反映できるものと思料する。</p> <p>他県の事例(佐賀県)では、道路事業における合意形成の進め方として、道路事業についての県民、地域などの関係者に対する情報提供、意見を聞くなどの事業推進の合意を得る過程に関するフローチャート図を作成し、ホームページ上で県民に向けて開示している。</p>	<p>①</p>	<p>(都市計画課)</p> <p>都市計画課では、下関北九州道路や山陰道、一般国道等の本市の幹線道路の整備促進に係る企画及び調整や関係機関との連絡調整を行っている。その一環として、市民(市民団体や商工会議所等含む)からの国や県に係る道路の要望については、関係部局と連携し取りまとめを行った上で道路整備促進期成同盟会の総会に諮り、要望書を作成の上、要望活動を行っている。要望活動の結果については、翌年の道路整備促進期成同盟会の総会において報告を行うことと併せて、令和2年度より公表することとしており、市ホームページに掲載済みである。</p> <p>また、広聴カードや市民からの要望に対しては返信を行うなど市民への情報提供も行っている。</p> <p>このように、幹線道路に関する要望活動においては、統一的なルールは整備されているものと考えており、また、事業の推進の流れは事業者である国及び県において整理されるものとする。</p> <p>今後も引き続き市民からの幹線道路に関する要望に対し適切に取り組む。</p>

<p>個別事項14: 都市計画 (P87)</p>	<p>意見13 市民の要望に対する回答について</p> <p>市は、地元の企業や団体の要望書を通じて市民からの要望を受け入れている。市では要望に対する回答について要望を出した団体に対して書面ですべて回答を提示しているものの、ホームページ上で公開するなど、市民に対する開示は行っていない。</p> <p>市民からの要望に対し解決や改善に向けた活動および活動の見通し、今後の予定や、市民の要望に対する市の考え方を明確に開示することで、市民からの市の業務への理解が深まるものと考えられる。実施主体が異なる国道・県道に対する要望について、市として見通しや今後の予定を提示することは不可能であるものの、国や県に対して要望書を提出している、もしくは提出する予定であるなど、取りまとめた市民の要望に対し、今後どのように対応していく見通しであるか明確に市民へ公開することが望ましいと思料する。</p> <p>他市の事例(山口市)では、市民からの要望内容とそれに対する回答を毎年詳細にホームページ上で市民に向けて開示している。</p>		<p>(都市計画課)</p> <p>① 市民からの要望全般のうち、都市計画課では、下関北九州道路や山陰道、一般国道等の本市の幹線道路の整備促進に係る企画及び調整や関係機関との連絡調整として、国や県に対する道路の要望について要望活動を行いその結果を令和2年度より公表することとしており、市ホームページに掲載済みである。</p> <p>なお、国や県において実施される事業の状況につきましては、着手や完成など節目の情報を記者発表資料などにより広報に努めている。</p>
<p>個別事項15: 都市計画 (P92)</p>	<p>意見14 下関北九州道路の今後の取組みについて</p> <p>市は、福岡県、山口県、北九州市とともに「下関北九州道路整備促進期成同盟会」の一員として、民間企業を中心に組織される「下関北九州道路建設促進協議会」と協力しながら、下関北九州道路の早期実現を目指して、国に対して強い要望を続けていくことが下関市の発展のみならず、本州と九州をつなぐ幹線道路ネットワークの新規構築となり、様々な観点における日本国の安全・防災や経済発展にも大きく寄与することにつながると思う。</p>		<p>(都市計画課)</p> <p>① 引き続き、国、福岡県、山口県及び北九州市と連携を図り、また、「下関北九州道路建設促進協議会」と協力しながら、下関北九州道路の早期実現に取り組んでいく。</p> <p>なお、令和元年度から国において調査が開始されており、今後も国の動向に注視しながら、調査に協力することとしている。</p>

<p>個別事項16: 港湾等 (P105)</p>	<p>意見15 港湾計画の適時な計画の見直し、および情報の開示について</p> <p>1991年の港湾計画策定後、下関港を取りまく内外の環境変化に適切に対応するため、また、人工島(長州出島)の開発を行うため1999年に港湾計画の改定がなされているが、その後、2019年度に予定されている港湾計画の改定まで港湾計画の改定は行われていない。</p> <p>港湾局経営課担当者に対し1999年度以降、目標値と実績値の比較を行い、計画の見直し等の検討がなされたか質問を行った。その結果、取扱貨物量や港湾利用者数等の目標値と実績値の比較分析や、港湾施設の利用方法の変更に伴う港湾計画の軽微な変更は行われているが、当該分析結果については関係者以外の市民に公表していないとの回答を得た。その理由としては、港湾計画に位置付けた施設は、それを具体的な整備事業として進める際、改めて真に整備が必要な施設か否かを確認することとしており、施設を過剰に整備することのないよう一定程度の担保が確保されているためとの回答を得た。</p> <p><u>国土交通省が示す基本方針では、『港湾の開発等について広く理解を得られるように、港湾の役割等について積極的に情報を発信していく。また、計画の段階から開発の目的や効果等について明らかにするとともに、事業の実施に当たっては費用対効果分析等の事業評価を実施し、その実施過程について公表する等、透明性の向上に努める。』とし情報公開による透明性の向上を求めている。</u></p> <p>港湾計画は10年を超える長期計画であり、一般的に公共事業は投資額が巨額になる一方で、必ずしもその効果がすぐに発現するものではないことから、長期的な視点で考える必要がある。しかしながら、後述の財政収支報告書に記載のとおり、港湾の収入については港湾施設使用料および国・県市町村支出金が大部分を占め、外部要因の変化に伴う影響を強く受けるものであるため、需要の動向等を踏まえて、適時にその現状分析</p>	<p>② (港湾局経営課)</p> <p>港湾法第3条の3に規定される法定計画である港湾計画は、通常10年から15年程度先の将来を目標とした上で、港湾の開発、施設規模等を定めており、本市においては2030年代前半を目標年次としている。</p> <p>港湾計画の改定等に当たっては、パブリックコメント等を通じて公表し、また、下関港管理委員会や下関港地方港湾審議会に対して説明し、意見を求めているが、ご意見にある、一定期間経過後の比較分析や対応策の検討等については、市のホームページ等での公表は行っていない。今後は、適切な時期(港湾計画と現状に大きな乖離が生じた場合)に必要な情報を可能な限りホームページ等で公表することを検討したい。</p> <p>なお、本市が加盟している六大都市協議会(東京港、川崎港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港、北九州港)の1港を除く港湾管理者も港湾計画の分析、対応策等については公表していない状況である。</p>
-----------------------------------	---	---

	<p>を行い、目標の達成が困難な状況にあるのであれば、その状況を改善する追加の施策を適時に行う必要がある。</p> <p>市は現状分析と追加の施策を行っているが、その検討過程について、市民に対して十分な公表はなされていない状況にある。そのため、市として計画策定後一定期間経過した段階で、計画値と実績値の比較分析、原因分析および市としての対応策等の検討を行い、それらの過程を市のホームページ等で公表するなどの対応が必要と考える。</p>		
<p>個別事項17: 港湾等 (P117)</p>	<p>意見16 ポートセールスに関する具体的な目標値等について 市が行うポートセールスに関する事業評価は、ポートセールスの実施と集貨の拡大や新規航路誘致の獲得との因果関係が必ずしも直接紐づくものではないという理由から、事業の目標指標としては外貨貨物取扱量を設定している。</p> <p>外貨貨物取扱量の変動をポートセールスによる結果を評価する指標として利用することは良いが、ポートセールスの目的である下関港の認知度を広げることを評価するための指標も加味することがより望ましいと考える。</p> <p>そこで、ポートセールスでは下関港の特長を企業訪問やセミナーの開催により広め、下関港の認知度を高めているため、年間の企業訪問数やセミナーへの参加企業数を加えて計画指標とすることが、事業評価指標として必要であると考え。</p>	②	<p>(港湾局振興課)</p> <p>コロナ禍の影響により、従来の対面型による企業訪問や集客を伴うセミナーの開催が困難な状況となった。</p> <p>今後は、ウイズコロナを踏まえ、対面型とオンラインを併用したPR を行いつつ、下関港の認知度を高めるための新たな手法を模索し、次回指標を見直す時期に合わせ、適切な事業評価指標を検討したい。</p>
<p>個別事項18: 港湾等 (P117)</p>	<p>意見17 大規模な計画事業についての組織体制の強化について</p> <p>前述のとおり、市の将来を担う大規模な事業計画(人工島(長州出島)の開発計画、クルーズ船就航計画、あるかぼーとの開発計画)が存在している。該当地区の発展のみではなく、近隣地区もともに開発し、近隣地区への回遊性を高め、地域経済の活性化を図る必要がある。</p> <p>各事業計画の投入予算額、中長期計画および構成人員数</p>	①	<p>(港湾局経営課)</p> <p>ご意見のとおり、港湾局においては、市の将来を担う大規模な事業計画を同時に複数進めている。</p> <p>当該事業計画は港湾局のみならず、まちづくり政策や産業政策、観光政策等に関連があり、オール下関で対応するため、長州出島経営推進室、下関港ウォーターフロント開発推進室、クルーズ振興室がそれぞれ中心となり、庁内の関係部局と連携、協議し、必要に応じて庁内に協議会を立ち上げて情報共有を</p>

	<p>については下記のとおりである。</p> <p>(表の記載略)</p> <p>各事業は、市の将来に大きな影響を及ぼすほどの大規模な事業計画であり、事業計画の内容として、港湾のみの開発ではなく、近隣地域の開発にも影響をおよぼし、下関市全体として活性化する必要があると考えられる。</p> <p>そのため、担当部署については、各部課と横断的に情報共有を図り協力、対応できる部署である必要があり、各事業計画に対する責任の所在を明確にする必要があると考える。また、構成人員について、各事業計画への専任もしくは、支障がない程度の兼務とすることが望ましいと考える。</p>	<p>図っている。</p> <p>また、各室には、専任の室長及び職員を配置し、事業の進捗を図っているが、状況により必要な人員を補充し、事業に支障がないように行っている。</p>
--	--	--