

令和8年6月11日

ひたちなか市議会

議長 薄 井 宏 安 殿

総務生活委員会

委員長 山 田 恵 子

総務生活委員会調査報告書

本委員会付託の調査について、その経過並びに結果を会議規則第110条の規定により報告します。

記

- 1 調査期日 令和8年5月20日（水）～22日（金）
- 2 調査場所 兵庫県三田市，広島県廿日市市
- 3 調査事項
 - （1）行財政運営について
 - （2）グリーンスローモビリティの取り組みについて
 - （3）公共施設包括管理業務委託について
- 4 調査経過 表記都市を訪問し，調査事項の説明を受け，質疑応答による調査を行った。
- 5 調査結果 別紙調査結果のとおり

調査結果

三田市（令和8年4月1日現在）

[1] 市の概要

- 1 市制施行 昭和33年7月1日
- 2 面積 210.32 km²
- 3 人口 男 50,786人
女 54,320人 計 105,106人
- 4 世帯数 47,811世帯
- 5 産業別人口 （令和2年国勢調査）
第1次産業 1,131人（2.3%）
第2次産業 11,331人（22.8%）
第3次産業 35,685人（71.7%）
分類不能 1,616人（3.2%）

6 令和8年度主要施策

（1）人口減少抑制

- ・移住・定住への伴走支援
- ・三田市シティブランディング推進事業
- ・ニュータウン再生事業

（2）担い手（人材）確保

- ・農業構造転換支援事業
- ・創業支援事業 起業・創業者コミュニティ運営事業

（3）健康寿命延伸

- ・郵送方式による大腸がん検診の開始
- ・地域介護拠点整備補助事業

（4）地域のつながり強化

- ・ふるさと地域交付金
- ・地域クラブ活動の設置・運営支援事業

（5）こどもの命を守り，育ちを支える

- ・こども誰でも通園制度
- ・小学校給食費の公費負担
- ・小中学校体育館空調設置事業
- ・新統合中学校建設事業

（6）美しいまち三田

- ・公園緑地マネジメント事業

- ・新ごみ処理施設整備事業
- (7) 安全安心で利便性にすぐれた基盤づくり
 - ・新病院整備関連事業
 - ・乗合交通導入運行事業
 - ・橋梁等長寿命化関連事業
- (8) 信頼される市役所
 - ・戸籍証明書コンビニ交付サービス事業
- (9) その他
 - ・水道基本料金の免除

[2] 議会関係

- 1 議員定数 条例定数 22人, 現員 22人
- 2 常任委員会の構成

経営政策常任委員会	7人
福祉教育常任委員会	7人
生活地域常任委員会	7人
予算決算常任委員会	21人
- 3 議会運営委員会の構成

構成人員	7人以内
------	------
- 4 特別委員会の設置

第5次三田市総合計画後期計画特別委員会	7人以内
---------------------	------
- 5 会派別構成

創志会	6人
さんだの未来	4人
市民とともに	4人
公明党	3人
日本共産党三田市議団	3人
日本維新の会三田	2人
- 6 報酬

議 長	636,000円
副議長	549,000円
議 員	500,000円
市 長	982,000円
副市長	785,000円

教育長 687,000円

上下水道事業管理者 地方公営企業法及び同施行令の規定により置かない。

7 行政視察旅費及び費用弁償

行政視察旅費（年間1人当たり） 51,000円

議会運営委員会，常任委員会，議会改革推進会議，広報委員会

費用弁償

なし

政務活動費（議員1人当たり）

月額 60,000円

8 事務局機構

条例定数 7人 現員 7人

局長 — 議事総務課長 — 副課長（庶務係長兼務） — 議事係長 — 係員（3人）

[3] 財政関係

1 令和8年度会計別予算

区分	予算額（千円）	構成比（％）
一般会計	53,637,000	58.6
特別会計 （5会計）	23,748,200	25.9
企業会計 （3会計）	14,162,764	15.5
合計	91,547,964	100.0

2 令和8年度一般会計予算（当初）

（歳入）

区分		予算額（千円）	構成比（％）
自主財源	市税	18,452,747	34.5
	分担金及び負担金	140,148	0.3
	使用料及び手数料	967,271	1.8
	財産収入	238,982	0.4
	寄附金	559,950	1.0

	繰入金	2, 7 2 9, 4 1 6	5. 1
	繰越金	1	0. 0
	諸収入	9 9 1, 3 1 6	1. 8
	小計	2 4, 0 7 9, 8 3 1	4 4. 9
依存財源	地方譲与税	3 3 4, 0 0 0	0. 6
	利子割交付金	6 9, 0 0 0	0. 1
	配当割交付金	2 9 4, 0 0 0	0. 5
	株式等譲渡所得割交付金	3 8 8, 0 0 0	0. 7
	法人事業税交付金	2 6 4, 0 0 0	0. 5
	地方消費税交付金	3, 0 6 0, 0 0 0	5. 7
	ゴルフ場利用税交付金	8 7, 0 0 0	0. 2
	環境性能割交付金	0	0
	地方特例交付金	1 9 1, 7 0 0	0. 4
	地方交付税	4, 1 5 2, 0 0 0	7. 8
	交通安全対策特別交付金	1 0, 0 0 0	0. 0
	国庫支出金	1 0, 6 8 4, 0 8 9	1 9. 9
	県支出金	4, 1 4 5, 1 8 0	7. 7
	市債	5, 8 7 8, 2 0 0	1 1. 0
	小計	2 9, 5 5 7, 1 6 9	5 5. 1
合計		5 3, 6 3 7, 0 0 0	1 0 0. 0

(歳出)

区分	予算額 (千円)	構成比 (%)
議会費	3 2 9, 3 7 3	0. 6
総務費	7, 2 8 4, 3 0 5	1 3. 6
民生費	1 8, 0 2 2, 8 6 7	3 3. 6
衛生費	7, 5 1 0, 4 2 6	1 4. 0
農林業費	8 7 3, 6 0 7	1. 6
商工費	5 2 8, 8 9 1	1. 0

土木費	8, 2 1 2, 4 4 8	1 5. 3
消防費	1, 8 3 1, 4 4 5	3. 4
教育費	5, 9 0 6, 3 6 5	1 1. 0
公債費	3, 1 0 7, 2 7 3	5. 8
予備費	3 0, 0 0 0	0. 1
合計	5 3, 6 3 7, 0 0 0	1 0 0. 0

[4] グリーンスローモビリティの取り組みについて

1 三田市の概要

三田市は人口約 1 0 万人の都市であり, 市域は北部の農村地域, 南部のニュータウン地域, 既成市街地の大きく 3 つに分かれている。1 9 8 0 年代のニュータウン開発により急激に人口が増加し, 一時は人口増加率が全国 1 位となるなど, 急速な発展を遂げてきた。一方で, 開発から約 4 0 年が経過した現在では, 今後, 急激な高齢化が見込まれている。

市内には, 路線バスとして神姫バス及びウイング神姫, 鉄道として J R 福知山線及び神戸電鉄, タクシーによる公共交通機関が運行されている。人口減少による公共交通利用者の減少や運転手不足等, 厳しい環境下においても誰もが気軽に移動できるまちの実現を目指し, 各種交通施策を展開している。

【公共交通を支える主な交通施策】

- ・ グリーンスローモビリティ
- ・ 担い手共創プロジェクト（公共交通の担い手確保事業）
- ・ 自動運転バス実証実験
- ・ 貨客混載（人と農産物を一緒に路線バスで運送）
- ・ テクノパークへのアクセス機能強化（バス停を新設）

2 グリーンスローモビリティの導入を検討するに至った背景及び目的

三田市のグリーンスローモビリティは, ニュータウン地域であるフラワータウン地区において導入されたものである。高齢化の進展に伴い, 運転免許返納者の増加や, バス停までの移動, 徒歩や自転車による外出が困難となる等, 住民の移動範囲が小さくなっている。また, 利便施設が集約されているセンター地区への移動も困難になりつつあることから, 地域住民の外出頻度の低下や, まちの移動総量の減少による活力低下が懸念されていた。

このため, フラワータウン地区の中でも特に高齢化が進んでいる武庫が丘地区において, グリーンスローモビリティを活用した自家用有償旅客運送を実施し, 住民の移動手段を確保することで, まちの活性化を図ることを目的として事業を開始した。

3 グリーンスローモビリティの概要

グリーンスローモビリティとは、時速20キロメートル未満で公道を走行する電動車を活用した小規模な移動サービスである。環境負荷が少なく、低速走行による安全性の高さに加え、高齢者でも利用しやすい特徴がある。

三田市では、既存の公共交通を補完する地域内交通の一つとして、グリーンスローモビリティを活用した「むこグルグル」を運行している。多世代が実証実験を行う場である「エキマエアキチ」を起終点とし、駅を経由して武庫が丘地区を循環するルートとなっている。

【運行概要】

- ・運行開始 令和8年1月26日～
- ・運行手法 自家用有償旅客運送
- ・運行便数 6便／日（定時定路線）
- ・運行曜日 月・水・金曜日（平日のみ）
- ・運行時間 午前9時～午後2時（毎時00分発）
- ・ドライバー 地域ボランティア15名
- ・車両 ヤマハAR-07（7人乗り）

運行ルートは1周約5キロメートル、所要時間約40分の循環型であり、一般道路に加えて遊歩道も走行可能となっている。

【運賃】

＜回数券＞

- ・5回乗車券 1,000円

＜乗り放題券＞

- ・3か月利用券 3,000円
- ・1年利用券 12,000円

乗車券は、スーパーマーケットや駅構内の企画乗車券自動販売機、電子チケットで購入することができる。また、乗車券を「応援券」と呼称することで、利用者や地域住民が事業を支える意識の醸成につなげている。実施主体は三田市モビリティサービス推進協議会であり、三田市（事務局）、武庫小校区まちづくり連絡協議会（地域団体）、交通事業者、三田市社会福祉協議会等が構成員として参画している。

4 これまでの取り組み

令和4年度から実証実験を開始し、令和6年度までに3回の実証実験を実施している。

【主な取り組み経過】

- ・令和4年度 実証実験開始
- ・令和5年度 実証実験（車両を4人乗りから7人乗りへ変更し、ルート変更を実施）
- ・令和6年度 実証実験（運賃有償化）
- ・令和8年1月26日 実装運行開始

5 成果及び気づき

令和6年度の実証実験では、延べ乗車人数716人、1便当たり平均3人の利用があった。利用者の68%を70代以上が占めており、利用目的の80%が買い物利用となるなど、高齢者を中心とした利用状況となっている。同実証実験では初めて運賃の有償化を実施したが、定員6人の車両に対して平均3人の利用があり、需要が確認されたことから、令和8年1月から実装運行を開始した。

移動に困っていた利用者がリピーターとなる事例も多くみられ、これまで家族の送迎に頼っていた方や、買い物かごを持って歩くことが困難となっていた方などから、「定期的買い物へ行けるようになった」「季節の食べ物も購入できるようになった」などの声が寄せられている。「むこグルグル」の運行は、利用者の外出機会の創出につながっており、まちの活性化にも寄与している。

このほか、車両が開放的な構造となっていることに加え、地域住民がドライバーを担っていることから、車内で活発なコミュニケーションが生まれやすい状況となっている。地域住民同士の会話や交流が自然に生まれるなど、地域コミュニティの形成にも寄与している。

6 苦慮した点

苦慮した点としては、「安全対策」及び「事業の安定化」が挙げられる。安全対策については特に重視しており、遊歩道を走行することから安全管理が重要となる。

また、地域ボランティアが運転を担っているため、大臣認定講習に加え、交通事業者による運転講習を実施し、危険箇所の確認等を行っている。

さらに、車両にはメロディーを流し、歩行者や自転車利用者に対して車両の接近を分かりやすくする工夫を行っているほか、遊歩道には路面標示を設置するなど、各種安全対策を実施している。

事業の安定化については、継続的な利用者の確保に加え、ボランティアドライバーの確保が課題となっている。

7 今後の課題と取り組み

今後は、安定した運営体制の構築が課題となっており、継続的な利用者及びボランティアドライバーの確保を進めていく必要がある。また、令和8年1月の実装運行開始後は、1便当たり約1.5人の利用となっていることから、イベント開催による認知度向上や、地域及び福祉部門等と連携した周知を行い、利用促進に努めていく。

さらに、地域と連携しながら制度の見直しについても検討しており、利用者及びドライバーの確保に向け、地域住民と協力しながら事業を支えていく必要がある。

将来的な横展開については、フラワータウン地域の他の地区からも導入を望む声があることから、アンケート調査等により地域における交通課題を把握し、検討を進めていく。

8 主な質疑応答

問 グリーンスローモビリティの運行経費はどの程度を見込んでいるのか。また、ボランティアドライバーへの謝礼はどのように設定しているのか。

答 年間運行経費は約170万円程度であり、車両保険料、維持管理費、地域ボランティアドライバーへの謝礼等が主な内訳である。また、ドライバー謝礼については、1便当たり約300円を支払っている。

問 応援券として販売されているが、どの程度の収益を見込んでいるのか。

答 応援券収入については、年間20万円弱を見込んでいる。また、「乗車券」ではなく「応援券」としているのは、利用者以外でも事業趣旨に賛同する方が支援しやすい形とするためである。

問 停留所はどのような考え方で設置しているのか。

答 停留所は、等間隔に設置するのではなく、地域住民の意見を踏まえ、必要な箇所に設置している。また、ゴミステーションを一つの目安として設置することで、地域住民にとって分かりやすい停留所配置としている。

問 事業の採算性についてどのように考えているのか。

答 事業収入のみで運営することは困難であると考えている。また、車両導入には補助制度等を活用しているものの、高額車両であることから、運賃収入のみで賄うことは難しい。

問 実証実験から実装運行へ移行した判断基準や、継続運行に向けた目標をどのように設定しているのか。

答 協議会では、運賃収入や協賛金等により、経費の25%程度を自主財源で確保することを目標としている。また、利用者数については、1便当たり2人程度の利用確保を継続運行に向けた目標数値として掲げている。

問 ボランティアドライバーの責任の重さや安全面についてどのように考えているのか。

答 人命を預かる運転であることから、ドライバーには一定のプレッシャーがあるものの、地域コミュニティ形成の一助となることにやりがいや楽しさを感じているドライバーが多い。また、安全講習の実施や日頃からの情報交換に加え、保険加入等により、ドライバーの不安軽減に努めている。

問 悪天候時における運行判断はどのように行っているのか。

答 グリーンスローモビリティは天候の影響を受けやすく、大雨や雷等の場合には運行を中止している。運行判断については、地域の運行管理者やドライバーが天候状況を確認しながら行っている。

問 満員となった場合はどのように対応しているのか。

答 路線バスと同様に次の便への乗車を案内している。

問 グリーンスローモビリティを継続していく上で、重要と考えている点は何か。

答 グリーンスローモビリティは、完全な移動手段としてのサービスではないものの、地域コミュニティのツールや地域のマスコットの存在として、地域住民に受け入れられている。また、地域住民の熱意や愛着を、行政としてどのように維持し、バックアップしていくかが継続の鍵になると考えている。

問 初期導入時や車両変更時には、車両にどの程度の費用がかかったのか。

答 購入車両の価格は500万円台であり、リース車については約150万円程度の費用となっている。また、ランニングコストについては年間200万円弱を見込んでいる。なお、車両の購入及びリースに当たっては、国の補助を活用している。

問 車両の保管場所はどのようにになっているのか。

答 車両はナンバー付きの普通車として扱っている。保管場所については、事務局と連携している北摂コミュニティ開発センターが運営する駅前駐車場の一部を利用している。

問 運行曜日や運行時間はどのように設定しているのか。

答 運行時間や曜日については、実証実験段階から一定の方向性を定めた上で設定している。また、運転手に必要以上の負担をかけないことが継続運行において重要であると考え、まずは週3日の平日運行から開始している。

問 他地区への横展開についてどのように考えているのか。

答 現在運行している武庫が丘地区以外からも導入を望む声がある。一方で、地域ごとに交通課題が異なることから、各地域の課題に応じた公共交通のあり方を検討しながら伴走支援を行っていきたいと考えている。

問 コミュニティバスではなく、グリーンスローモビリティを選択した理由は何か。

答 コミュニティバスは運行経費が高額であることに加え、地域ニーズに柔軟に対応しにくい面がある。このため、よりコンパクトできめ細やかな地域内の移動ができる自家用有償旅客運送を選択した。

調査結果

廿日市市（令和8年4月1日現在）

[1] 市の概要

- 1 市制施行 昭和63年4月1日
- 2 面積 489.49 km²
- 3 人口 男 55,133人
女 59,385人 計 114,518人
- 4 世帯数 54,177世帯
- 5 産業別人口 （令和2年国勢調査）

第1次産業	1,180人	（2.1%）
第2次産業	12,733人	（23.1%）
第3次産業	39,365人	（71.6%）
分類不能	1,738人	（3.2%）

6 令和8年度主要施策

◎未来を見据えた都市構造の再構築

- シビックコア地区整備事業
- 新機能都市開発推進事業
- 未来物流産業団地造成事業

◎未来をつくる人への投資

- こども若者・子育て支援
 - ・こども園の誘致及び幼稚園の認定こども園化
 - ・医療的ケア児の受入枠の拡大
 - ・こども誰でも通園制度
 - ・お昼寝用簡易ベッドの導入
 - ・あかちゃんオムツプレゼント事業
 - ・紙おむつ用ゴミ箱の設置
 - ・保育園のICT化を促進
 - ・男性の育児参加の促進
 - ・5歳児健康診査（相談）
 - ・障がい児支援の取り組み強化
 - ・病児・病後児保育の利用を無償化
 - ・若者と企業のつながり創出
 - ・こども・若者の意見を反映

◎地域資源の未来への継承

○歴史や伝統文化の継承

- ・宮島の歴史編さん事業
- ・埋蔵文化財の価値の発信
- ・伝統的建造物群保存地区保存事業
- ・(仮称)宮島ミュージアム整備に向けた取り組み

○持続可能な中山間・宮島地域への対応

- ・シンポジウムの開催
- ・女子野球タウンの推進
- ・関係人口創出に向けたモデル実証
- ・持続可能な宮島観光地域づくりの推進
- ・宮島地域の消防力の強化
- ・無電柱化の推進

[2] 議会関係

1 議員定数 条例定数 27人 現員 27人

2 常任委員会の構成

総務常任委員会	9人
文教厚生常任委員会	9人
産業建設常任委員会	9人

3 議会運営委員会の構成

構成人員 10人

4 特別委員会の設置

予算特別委員会	26人
決算特別委員会	10人 (決算時期に委員会を設置。例年人数は10人)
広報広聴特別委員会	10人

5 会派別構成

新政クラブ	9人
クラブみらい	5人
公明党	3人
無会派の会	3人
成蹊21	3人
日本共産党市議団	1人
心風クラブ	1人
住民クラブ	1人

6 報酬

議 長	5 4 0, 0 0 0 円
副議長	5 0 0, 0 0 0 円
議 員	4 6 0, 0 0 0 円
市 長	9 6 5, 0 0 0 円
副市長	7 8 5, 0 0 0 円
教育長	7 2 2, 0 0 0 円

7 行政視察旅費及び費用弁償

行政視察旅費（1人当たり）

- ・常任委員会（総務、文教厚生、産業建設）、議会運営委員会、広報広聴特別委員会において、2年に1回
- ・旅費は、職員の旅費条例の規定の例により算定して得た額を上限とする。

費用弁償

- ・市議会議員が招集に応じ、又は委員会等に出席した場合には、日額旅費を出席日数に応じ費用弁償として支給する。
- ・日額旅費の額は、1キロメートルにつき37円とし、往復距離(水路も含む)をもって計算する。ただし、路程に1キロメートル未満の端数を生じたときは、これを切り捨てる。

政務活動費（議員1人当たり）

月額30,000円

8 事務局機構

条例定数9人 現員8人

局長 — 次長 — 次長補佐兼係長 — 係長 — 係員（3人）
└──────────────────┘（1人）

[3] 財政関係

1 令和8年度会計別予算

区分	予算額（千円）	構成比（％）
一般会計	67,250,000	63.6
特別会計	27,948,140	26.4
企業会計 （2会計）	10,608,357	10.0
合計	105,806,497	100.0

2 令和8年度一般会計予算（当初）

（歳入）

区分		予算額（千円）	構成比（％）
自主財源	市税	17,756,175	26.4
	分担金及び負担金	466,656	0.7
	使用料及び手数料	768,137	1.1
	財産収入	725,164	1.1
	寄付金	507,281	0.8
	繰入金	3,992,741	5.9
	繰越金	1	0.0
	諸収入	2,486,949	3.7
	小計	26,703,104	39.7
依存財源	地方譲与税	368,219	0.6
	利子割交付金	41,668	0.1
	配当割交付金	147,022	0.2
	株式等譲渡所得割交付金	195,606	0.3
	法人事業税交付金	267,105	0.4
	地方消費税交付金	3,233,866	4.8
	ゴルフ場利用税交付金	57,595	0.1
	環境性能割交付金	1	0.0
	地方特例交付金	153,879	0.2
	地方交付税	12,650,000	18.8
	交通安全対策特別交付金	8,222	0.0
	国庫支出金	12,596,720	18.7
	県支出金	4,928,393	7.3
	市債	5,898,600	8.8
	小計	40,546,896	60.3
合計		67,250,000	100.0

(歳出)

区分	予算額（千円）	構成比（％）
議会費	380,938	0.6
総務費	7,410,252	11.0
民生費	24,486,510	36.4
衛生費	4,315,200	6.4
農林水産業費	1,584,029	2.3
商工費	1,631,425	2.4
土木費	12,364,256	18.4
消防費	2,347,135	3.5
教育費	6,034,388	9.0
災害復旧費	62,000	0.1
公債費	6,583,867	9.8
予備費	50,000	0.1
合計	67,250,000	100.0

[4] 公共施設包括管理業務について

1 包括管理業務導入の背景及び推進体制

包括管理業務は、「廿日市市公共施設マネジメント基本方針」に基づき、管理水準を維持しながら施設の効率的・効果的な管理運営とライフサイクルコストの縮減を図ることを目的として、平成29年度に導入された。現在は第3期の運用となっている。

導入前は、各施設所管課が維持管理業務に係る各種業務委託について、課ごと、施設ごとに発注及び契約を行っていた。また、契約執行状況の確認や予算要求に加え、設備故障時の緊急対応、修繕予算の要求、光熱水費の管理等を各施設所管課で個別に行っていたことから、保守点検や修繕の仕様も統一されていない状況であった。

こうした状況を踏まえ、施設所管課の業務量軽減、施設情報の見える化、修繕の効率化及び保守点検・修繕仕様の統一を図るため、包括管理業務を導入した。

公共施設マネジメントの推進については、副市長を会長とする公共施設マネジメント推進委員会を中心に進められている。また、包括管理業務に特化した組織は設けていないが、各施設所管課との連絡協議会を実施している。

2 包括管理業務導入の経過

廿日市市では、平成25年度から包括管理業務導入に向けた検討を開始した。

【主な実施経過】

- ・平成25年度 導入検討開始
契約書・仕様書・報告書等の収集，現受注者との協議
(業務仕様書の統一，同種同類又はエリア別等の区分による一括委託を検討)
- ・平成26年度 保守点検業務について，同種同類で取りまとめて契約
(対象業務：機械警備，消防設備，電気保安，昇降機等，自動ドア)
- ・平成27年度 市有施設に係る5業務の長期継続契約開始
公共施設包括管理業務委託に係る市場性調査を実施
- ・平成28年度 第1期公共施設包括管理業務の公募型プロポーザルの実施
- ・平成29年度 第1期公共施設包括管理業務開始（～平成31年度まで）
- ・平成31年度 第2期公共施設包括管理業務の公募型プロポーザルの実施
(令和元年度)
- ・令和2年度 第2期公共施設包括管理業務開始（～令和6年度まで）
- ・令和6年度 第3期公共施設包括管理業務の公募型プロポーザルの実施
- ・令和7年度 第3期公共施設包括管理業務開始（～令和11年度＋更新制）

平成26年度には，機械警備や消防設備点検等について，同種同類で取りまとめて契約を行った。平成27年度には，これらの業務について長期継続契約を実施し，契約本数を126本から26本まで削減することができた。また，市場性調査を実施した上で公募型プロポーザルを行い，平成29年度から包括管理業務を開始した。第3期からは，モニタリング結果に応じて契約期間を延長できる更新制を導入している。

3 包括管理業務の変遷

包括管理業務は，第1期から第3期にかけて，対象施設及び対象業務を段階的に拡充している。第2期では保守点検業務数を拡大するとともに，巡回点検の対象にフェンス，植栽，側溝等を追加した。第3期では，対象施設数をさらに拡大し，通常修繕の対象額の引上げ，予防修繕及び内製化修繕の導入，修繕予算の一括要求等，包括管理業務の充実を図っている。また，第3期からは，モニタリング結果に応じて契約期間を延長できる更新制を導入した。

【主な変遷】

- ・第1期 3年間（平成29年度～令和元年度）
 - 対象施設 72施設
 - 保守点検 7業務
 - 通常修繕 50万円／件未満
 - 巡回点検 施設全般（公共施設マネジメント課が巡回日を調整）
 - 契約 長期継続契約
- ・第2期 5年間（令和2年度～令和6年度）
 - 対象施設 70施設
 - 保守点検 13業務
 - 通常修繕 50万円／件未満
 - 巡回点検 フェンス、植栽、側溝等を追加（公共施設マネジメント課が巡回日を調整）
 - 契約 債務負担行為
- ・第3期 5年間（令和7年度～令和11年度）＋更新制
 - 対象施設 99施設（令和8年度から101施設）
 - 保守点検 14業務
 - 通常修繕 130万円／件未満
 - 巡回点検 舗装、インターロッキング、法面、構内照明等を追加
 - 予防修繕 導入（耐用年数や劣化に応じた更新、不具合発生前に行う修繕）
 - 内製化修繕 導入
 - 修繕予算 一括要求
 - 修繕経費 協力業者の見積額をそのまま提出

4 導入の効果と苦慮した点

包括管理業務の導入により、次のような効果が見られる。

【メリット】

- ・ビルメンテナンスのプロによる質の向上
 - 施設機能停止の未然防止、施設の適正管理（安全・安心）、プロの指摘・助言
- ・施設情報の見える化及び修繕の効率化
 - 修繕予算の平準化、優先度の高い修繕から実施
- ・業務量の軽減
 - 施設所管課及び施設管理者の事務、緊急対応に係る負担軽減

【デメリット】

- ・特になし

【苦慮した点】

- ・各施設の保守点検仕様の統一作業
- ・図面と現地設備の状況不一致に伴う施設情報の整理及び図面との整合確認
- ・コストメリットの確保

包括管理業務導入前に保守点検業務の契約集約を進めていたことから、コストメリットは限定的であるものの、職員の業務量軽減という効果が得られている。

5 今後の展開

今後は、修繕業務の対象額の見直しや対象施設数、保守点検業務数の拡充について検討していく考えである。また、市が導入しているFMシステムとの連携を図るとともに、公共施設マネジメントの観点から、修繕や施設の統廃合を含めた検討を進めていく必要がある。さらに、包括管理対象外施設への対応についても検討していく考えである。

6 主な質疑応答

問 公共施設マネジメント課が一括して要求する修繕予算は、どのような根拠に基づいて算定しているのか。

答 各施設所管課でこれまで計上していた修繕予算を積み上げて集約し、公共施設マネジメント課が一括して予算要求している。また、第3期からは予防保全の考え方を取り入れ、従来の事後保全に加え、全体予算の約1割を予防保全分として上乗せする形としている。

問 包括管理業務のモニタリングには市の職員側にも相当な専門性が必要であると思われるが、その専門性をどのように維持していくのか。

答 モニタリングは公共施設マネジメント課の技術職員が中心となって実施している。工事の見積内容や対応の迅速性等についてモニタリングシートにより評価し、施設管理協議会で確認した上で受託事業者へフィードバックしている。また、包括管理業務は係長を含む4人体制で担当しており、後任職員へ知識や経験を引き継ぎながら実施している。

問 第3期から受託事業者を変更した理由は何か。

答 施設情報の見える化や効率的な修繕の実施、データサーバーによる管理情報の共有を重視して事業者選定を行った。現在の受託事業者は独自の管理システムを有しており、本市の公共施設マネジメントシステムとの連携が可能であることも選定理由の一つである。

問 予防修繕については効果が見えにくい面もあると思われるが、修繕の必要性をどのように判断しているのか。

答 受託事業者が年1回実施する予防保全巡回において施設全体の劣化状況を確認し、不具合が発生する前の段階から修繕の必要性を判断している。また、受託事業者からの提案を受け、公共施設マネジメント課及び施設所管課で協議しながら実施内容を決定している。

問 修繕の品質管理や単価確認はどのように行っているのか。

答 修繕完了後は、施設管理者による確認に加え、公共施設マネジメント課の技術職員が写真等により施工内容を確認している。施工内容に課題がある場合は、差戻しを行う場合もある。また、修繕単価についても公共施設マネジメント課が確認しており、必要に応じて再見積りを求める運用としている。

問 包括管理業務導入時に協力業者から反応はあったのか。

答 個人事業者等からは、請求方法や業務手順の変更に関する相談があった。これに対し、受託事業者が説明を行い、従来どおり業務を継続できるよう対応した。

問 モニタリング結果によって受託事業者への支払額は変動するのか。

答 受託事業者への支払額は、5年間の契約で定めたマネジメント費を支払っている。なお、対象施設数の増減があった場合は、契約変更により対応している。

問 協力業者は入札参加資格登録業者に限定しているのか。

答 協力業者を入札参加資格登録業者に限定しているわけではない。ただ、受託事業者については契約までに入札参加資格登録をお願いしている。また、下請け業者については、基本的に市内業者へ発注するよう受託事業者に伝えている。その結果、入札参加資格登録業者が継続して業務を実施している状況である。

問 契約金額と受託事業者の実務に携わっている人数は。

答 第3期包括管理業務の契約額は、5年間総額で約19億6千万円であり、年額では約4億円である。内訳は、保守点検業務費、修繕業務費及びマネジメント業務費である。また、受託事業者の配置人数は7人であり、所長1人、事務担当1人、現場担当5人となっている。

問 包括管理業務導入により、市職員の技術的知見が低下する懸念はないのか。

答 公共施設マネジメント課には技術職員を配置しており、現在は14人体制のうち6人

が技術職員である。一方で、技術職員の確保や知見の継承が課題となっていることから、建設部との連携や情報共有を進めるとともに、技術職員相互の連携を図っていきたいと考えている。

問 長年施設管理に携わってきた事業者は、施設の状況やこれまでの経緯を把握していると思われるが、その点はどのように考慮しているのか。

答 特定の事業者を指定することはできないが、可能な限り従来の事業者を活用するよう受託事業者に依頼している。受託事業者も施設の状況を把握している事業者が望ましいとの考えを持っており、結果として従来の事業者が引き続き業務を実施している。

問 職員研修会はどのような内容で実施しているのか。また、対象者は。

答 職員研修会は、受託事業者の提案に基づき年3回程度実施している。内容は、建物の安全管理や設備の役割、日常的な点検のポイントなど、施設管理者が日常業務に生かせるものとしている。また、対象者を限定せず、施設管理者を含む全職員を対象に実施している。