

鯖江市議会・清鯖会

大門よしかずレポート



鯖江市新横江1丁目7-22 TEL/FAX(0778)52-7488 携帯090-6810-2462

ごあいさつ

コロナとインフルエンザが同時流行した冬を乗り越え、今年も桜が綺麗に咲き誇る華やかな春を迎えられました。皆様にはご健勝でお過ごしのことと拝察いたします。



桜を楽しむ人々(西山公園・4/6)

3月16日に北陸新幹線が敦賀駅まで開業しました。関係市町は100年に1度の好機と、福井駅や市中心街の再開発、越前たけふ駅前再開発、観光地のブラッシュアップ、2次交通の整備など着々と準備を進めてきました。

しかし、新幹線駅のない鯖江市は新幹線開業後の人流の変化を見極めてから対策を考える、というスタンスです。

市は長い時間を掛けて練ってきた、鯖江駅東口の改札設置に伴う駅前広場の整備、東西を結ぶ自由通路と複合交流施設の建設は想定外の工事費がかかることが判明し、令和8年度に再検討との方針を示しました。

鯖江駅は特急が走らなくなり、コンビニまでも撤退し賑やかさが失われました。一挙にローカル駅になってしまった感があります。その上、改修計画の延期です。福井市と越前市の間に挟まれ、一抹の寂しい思いを抱かざるをえません。

また、関西、中京方面とのアクセスがとても不便になりました。なぜ、時代が進み、新幹線が開通したのに、鯖江が不便にならなければならないのか、釈然としない思いを抱く市民は多いのではないのでしょうか。

さて、鯖江市は当初予算で『市民主役で日本一活気あるまち・ワクワク子育て日本一のまち』のスローガンを掲げ、過去最大規模の297億3千万としました。

『〇〇〇日本一のまち』を掲げる自治体は日本中に沢山あります。その中で真に日本一と評価されることは至難

のことであります。しかし、高い目標を掲げ、それに向かって努力することは大切です。着実に成果を上げるよう、議会としてもサポートしていかなくてはなりません。

(原稿作成時と状況が違っている場合があります。あしからずご了承ください。)

3月議会一般質問より

(鯖江市のHPで録画の配信を行っています)

窓口業務の直営方式について

以前の一般質問において、窓口業務が民間移行後、市民の評価はおおむね良好である点、また、民間ゆえの発想で幾つか改善された点などを問い質しました。ところが、来月より再び直営化するとの方針が打ち出されました。

なぜ民間委託から直営に戻すこととなったのか、また、それに伴う影響について質問しました。

〔Q〕窓口業務を直営方式に戻す背景について

国は「地方公共団体が厳しい財政状況下においても、引き続き質の高い公共サービスを効率的、効果的に提供するためには、民間委託等の積極的な活用などによるさらなる業務改革の推進が必要であり、そこで捻出された人的資源を公務員が自ら対応すべき分野に集中することが肝要である」としています。

鯖江市は県内でも先駆けて平成31年1月から民間委託に踏み切りました。当時は、国の方針に従ったり、コスト削減であったりと、様々なメリットを強調しての民間委託でありました。しかし、4月よりの直営化の方針を決定しました。その背景とは。

〔A〕窓口業務は専門的な知識が必要であり、経験が豊富であるほど市民サービスのレベル保持や業務処理の迅速性が高まります。しかし、委託社員の離職が相次ぎ、専門的知識の醸成とまでは至りませんでした。

現在、本市のマイナンバーカードの保有率が令和6年1月末時点で75.9%まで急増し、国ではマイナンバーカードを利用したコンビニ交付、あるいは情報連携、またマイナポ

タルを利用した諸手続の推奨など、市としても、今後、スピード感を持った対応が迫られる状況が続きます。また、戸籍に振り仮名を表記する業務が令和6年度中にも開始されるという要因もあります。さらに、住民基本台帳や戸籍などの基幹業務における標準化に伴うシステムの改修、法令、取扱い要領等の変更による事務フローの見直しなど順次対応していく必要があります。このような中、民間委託を続ける場合の参考に提示された委託金額が想定以上であったこと、また、一定水準を堅持した確実な業務委託の見通しを立てていくことは極めて困難と判断しました。そうした点から直営方式に戻す方針を固めました。



再び直営化された窓口業務

〈Q〉窓口業務の民間委託の現状は

窓口業務を民間委託している国内や県内の現状と動向について説明を。

〈A〉令和4年4月1日時点で全国1,741団体のうち514団体、約3割の自治体が27業務を範囲として民間委託を導入しています。さらに、本市と同等レベルの自治体では710団体のうち301団体が導入しており、4割を超える自治体は何らかの業務を民間委託しています。

次に、県内自治体の状況ですが、本市を含め8市町が民間委託を導入していますが、その中で、市民窓口課が所管する窓口業務に関して民間委託を導入しているのは小浜市のみです。

〈Q〉人件費に与える影響は

直営方式から民間委託に移行する大きな理由として、窓口業務の人件費の削減効果を上げていました。

今回、再び直営に戻すわけですから、窓口業務の人件費の上昇は避けられないのではないかと。どのように試算しているのか。

〈A〉市民窓口課の正規職員、会計年度任用職員(*1)を合わせた人件費は、民間委託を導入した5年間の年間平均で約6,500万円、委託金額が年間で4,474万円余です。合わせて、民間委託期間中の人件費相当額は、年間約1億

1,000万円です。

これに対し、直営方式導入後の令和6年度の人件費は26人程度の体制で約1億3,700万円と見込み、2,700万円程度の増になると試算しています。仮に、業務委託の継続を選択した場合、これ以上の増額になる可能性があったと思います。

〈Q〉職員の配置について

窓口配置する職員の構成と、他の部署から窓口へ異動する職員の補充は考えているのか、また、民間委託のメリットとして、窓口が混み合う曜日や時間帯などに職員を多く配置できる点や、繁忙期と閑散期の職員の適正配置の柔軟性についても言及していた。人員の柔軟な配置について、どのように対応しようとしているのか。

〈A〉直営の方式の導入に伴い、正規職員7名の増員を見込んでいます。既に本年1月からそのうち2名を配置し、4月からの直営体制に向けてスムーズに移行ができるよう、委託社員の協力の下、実務経験を積んでいます。さらに4月の人事異動で窓口業務経験者を考慮に入れながら、ほかの部署からの異動にて対応します。

また、現在在籍する民間委託事業者の社員12人のうち6人を含め、会計年度任用職員(*1)10名を配置する予定です。

業務量に応じた柔軟な対応については、業務分担の割り振りを適宜見直すなど、職員の業務量を平準化しながら効率的に運用します。

今後も、これまでのサービス水準を維持しながら、市役所全体において市民サービスの低下につながらないような人員配置について十分心掛けます。



これからも快い市民サービスに努めます

*1 会計年度任用職員・・・2020年4月の地方公務員法の改正により導入された非常勤の地方公務員のことです。従来の臨時職員や嘱託職員と呼ばれる非常勤職員に代わって設置されました。

意見 直営化となると、繁忙期と閑散期の業務量に応じた柔軟な配置というのは少し難しいテーマかと思います。しかし、窓口が開いている時間を少し延長するとか、土日でも開くことが可能であれば検討していただきたいです。市民窓口課は、市民と直接触れ合う場所です。市役所全体のイメージを左右します。これからも気持ちの良い、快い対応を期待したいと思います。

公共交通体系について

鯖江駅整備について

鯖江駅東口改札設置および駅東駐車場再整備が議論されてきました。当初の概算は約20億円とされ、後に約26億円に引き上げられたと記憶しています。

今回、基本計画に基づき試算した結果、概算が36億円以上になるとの説明があり、本計画は一旦立ち止まり、令和8年度をめどに基本計画を再検討するの方針が打ち出されました。当初の概算でも相当な高額と思いましたが、さらに上振れとなると、一旦、立ち止まらざるを得ないとの説明は受け入れざるを得ないとの思いはあります。ただ、鯖江駅の利便性向上と鯖江の新たな顔としての東口に期待した市民も多くいると思われます。

そこで、今回の基本計画で、自由通路や複合交流施設を除外して、鯖江駅周辺の整備を進められないか、また、サンドーム駅(仮称)整備を先行させる選択肢もあるのではないかとこの視点で質問しました。

(Q) 建設費の上振れ要因とは

鯖江駅の東西をつなぐ自由通路等は26.2億円と全体の70%を超えることが判明しました。上振れの要因として人件費の高騰、軟弱地盤への対応となっています。しかし、それだけで10億円近くの上振れになるのでしょうか。つまり、この工事の特殊性が大きな要因ではないか。



(A) 基本設計の結果、ホーム階段などの鉄道施設、東西を結ぶ自由通路、東西の交通広場の事業費が、資材高騰や人件費の高騰分として約4.3億円。軟弱地盤であることが判明し、自由通路杭基礎の工法変更が必要となり増額分として約1.9億円。自由通路の施工委託管理費などの諸経費の増額分として約3.1億円の合計9.3億円が増額になりました。まだ基本設計を実施していない複合施設等を含めると、さらに事業費の上振れが予想されます。その結果、一旦立ち止まるとの判断をしました。

(Q) 東口ロータリーの整備について

新幹線開業後は、敦賀駅での乗換えが必須となります。特に、名古屋方面へのアクセスは、高速バスの需要が増えることが予測されます。東口は、国道8号線、鯖江ICや新幹線越前たけふ駅へのアクセスが極めて便利な位置にあります。高速バス、ツアーバスの集合所としても最適な場所です。将来は鯖江駅発、武生駅経由の名古屋行き高速バスも実現可能ではないか。東口ロータリー整備についての見解は。

(A) 東口広場は、国道8号、越前たけふ駅などとの交通結節点としての重要な役割を担った計画となっています。

また、東口広場の整備とともに、西口広場に新たな乗降スペース等も整備を行い、現在の駅周辺における送迎車の課題についても総合的に対応する計画となっています。

今後、新幹線開業後の各種実態調査を行うとともに、高速バス等の可能性なども総合的に見極めた上で、駅周辺全体の再検討を行い、必要に応じた整備を行っていきたいと考えています。

(Q) 自由通路と複合交流施設を除外し整備しては

基本計画のうち自由通路と複合交流施設を除外し、東口駅前広場と西口歩道の拡幅と乗降スペースの整備は、基本計画を生かして整備するべきではないか。そうすれば、基本計画に費やした6千万円がある程度は生きてきます。仮に、自由通路と複合施設を除外して、この基本計画どおりに整備した場合、どの程度の事業費が見込まれるのか。また、補助金を活用し、市の負担はどの程度になると見込めるか。

(A) 東西広場のみを整備した場合の事業費は約4億6千万円となります。また、国の補助事業に採択された場合、市の負担金としては、約2億6千万円程度となる見込みです。しかし、東西広場のみを整備することは、設計の基本となる前提条件が異なることから効果的な整備にはならないと考えます。状況を総合的に見極めた上、駅周辺全体の再検討を行い、必要に応じた整備を行ないたいと思います。

意見 令和8年度に再検討するという事ですが、人口も乗降客も減ります。また、新たな基本計画に費用もかかります。先延ばししても鯖江駅改修はなかなか見通せないのではないかと思います。やるべきところはやる。止めるところは止める、とどこかで決断も必要ではないか。



サンドーム駅(仮称)の実現性について

(Q) 新駅の必要性と経済効果は

当初の目標として並行在来線の開業後、サンドーム駅(仮称・以後略)の設計、整備期間を2年、つまり2026年と想定していました。その後、まず鯖江駅の整備を先行させるという計画に変更されました。

サンドーム駅は何もサンドーム利用者だけのためではありません。福井高専の最寄り駅になります。また、周辺には宅地化できる土地があります。駅が出来れば通勤に極めて便利な場所になり、移り住む住民が増えるでしょう。鯖江市の人口減少の歯止めになり、税収も見込めます。

鯖江駅東口の駐車場を利用していた通勤客の一部は、こちらを使うことにより、鯖江駅東口整備に対して、懸念される駐車場不足の緩和にもなります。

新駅の必要性、経済効果についての見解は。



サンドーム駅(仮称)が検討されたスポーツ交流館北隣地

(A) 令和2年度に福井県並行在来線新駅等利用者数予測調査を実施しましたが、経済効果等を調査したものではないため、数的に経済効果は示すことはできません。しかし、駅が出来ることにより宅地造成が進み、人口増や固定資産税の増収につながるという経済効果はあると認識しています。また、新駅を設置した場合、1日の利用者数が510人という予測が出ていますが、その多くは鯖江駅などの隣接駅からの利用者転車で、純粋な増加人数は1日当たり98名と予測されています。

ハピラインふくいの開業後の(人流の)調査や、周辺の駐車場の利用状況の調査などの結果を分析した上で、必要性

について検討していきます。

(Q) 新駅の概算は

越前市では「しきぶ駅」を2025年春に開業を目指しています。背景には、武生商工高校の新キャンパスが令和7年度に完成するという事情もあります。利用者は1日当たり570人を見込んでいます。

参考として「しきぶ駅」の工事概要と建設費を示し、その上で、今の時点でのサンドーム駅の概算を示していただきたい。

(A) 「しきぶ駅」の整備概要は、上下線のホーム整備、構内踏切整備、東西の無人改札の整備が予定され約10.8億円とお聞きしています。

鯖江の新駅の概算費用は、上下線ホーム、駅舎、東西改札口、自由通路、エレベーター設置などの整備費用として、令和2年度の予測調査では、概算費用が約10.6億円という試算が出ています。

しかし、昨今の物価高騰、人件費高騰の状況を踏まえて、「しきぶ駅」の事業費以上に必要であると認識をしています。具体的な数字は、現在のところ掴んでいません。

(Q) 現時点での整備見込みは

従来の計画では、鯖江駅東口整備の後にサンドーム駅の整備にかかるとされていた。しかし、鯖江駅の再検討を令和8年度に延期したならば、サンドーム駅を先行して進めるという考え方もあるのではないかと。今の時点でのサンドーム駅に対しての基本的考え方は。

(A) 鯖江駅東口等の整備計画は、一旦立ち止まるという判断をさせていただいた。しかし、鯖江駅を中心とした賑わいづくりのための事業は推進していきたいと考えています。現時点では、鯖江駅を含めた駅周辺、まちなか整備が最優先であると考えています。従って、新駅の整備を先行して進めるという考え方は持っていません。

意見 コンサート来場者の主たるルートが越前たけふ駅に変わる可能性があります。それに対し、サンドーム駅があればハピラインが選択されるのではないのでしょうか。今の状況なら、仮にサンドーム駅を整備する場合、早くても5~6年ぐらい先の話になります。それが鯖江市にとって良いのか悪いのか十分検討すべきです。

あとがき このたび、長い間お世話になった市民創世会を卒業し、4月1日より一人会派・清鯖会(せいせいかい)を立ち上げました。今までの議員活動を継続するための判断であり、是々非々の基本的なスタンスは変わりません。これからは、自分なりの信念に基づき、真面目に議員活動に取り組んでまいります。引き続きのご支援と、ご指導ご鞭撻を心よりお願い申し上げます。

最後までお読みいただきありがとうございました。