



監査結果報告書

宝 監 第 1 5 7 号

令和5年(2023年)2月24日

宝塚市長 山 崎 晴 恵 様

宝塚市監査委員 徳 田 逸 男

同 小 川 克 弘

同 梶 川 みさお

令和4年度定期監査（都市安全部及び議会事務局）の結果について（報告）

地方自治法第199条第4項の規定に基づき行いました標記の監査結果を、同条第9項の規定に基づき、次のとおり報告します。

第1 監査等の種類

定期監査（財務監査）

第2 監査等の対象

原則として、令和4年4月から令和4年10月までの都市安全部及び議会事務局における財務に関する事務の執行及び財産管理

第3 監査等の概要

宝塚市監査基準に基づき、事務文書一覧表、事務分掌等一覧表、委託契約及び賃貸借契約締結状況一覧表等のあらかじめ提出された各課所管の伝票・書類等について、監査の対象に係る行政リスクを考慮しながら、抽出により監査を実施しました。

なお、監査は広く行政監査的な視点にも留意して、実施しました。

第4 監査等の日程

事務局監査 令和4年11月15日から令和5年1月27日まで

監査委員監査 令和5年1月26日、27日

第5 監査等の結果

今回の監査の結果、財務に関する事務の執行及び財産管理については、おおむね良好であると認められました。

なお、第6で述べる指摘・意見については、速やかに適切な措置を講じてください。

第6 指摘・意見

<都市安全部>

【意見】

《総合防災課》

1 宝塚市備蓄計画について

本市では、宝塚市地域防災計画に規定する大規模災害の被害想定に基づき、食糧、飲料水及び生活必需品等を計画的に備蓄し、災害時の初動体制の充実を図っています。

宝塚市備蓄計画（以下「備蓄計画」という。）は、限られた財源の中で効果的、計画的な備蓄体制を確立し、避難所の開設・運営や被災した市民の救援・救護対策など、大規模災害にも対応できる体制を構築することを目的として、令和4年3月に策定しています。

人口構成比率や食物アレルギー、宗教上の理由に配慮した上で定めている食糧の備蓄目標数量及び備蓄数量は、次表のとおりです。

宝塚市備蓄計画食糧品目一覧

品名	目標数	現在数(R5.1月時点)	現在数小計	充足率
アルファ化米（食）	51,826	45,500	67,520	130.3%
レトルト食品（食）		10,000		
パン類（食）		12,020		
粥（食）	6,218	2,400	2,400	38.6%
液体ミルク（本）	（食数に換算） 1,960	192	1,632	83.3%
粉ミルク（食）※1		※2 1,440		
合計	60,004	71,552	71,552	119.2%

※1 粉ミルクは、子ども未来部で管理している。

※2 令和4年4月1日時点

食糧全体では目標数を上回っていますが、個別で見ると粥は3,818食、液体ミルク、粉ミルクは328食の不足が生じています。

不足している食糧への対策について所管課に確認したところ、「従来、災害時の避難者想定人数等から必要となる食糧の備蓄目標数量を定めていたが、備蓄計画では幼児や高齢者向けの食糧として粥を選定し、人口構成比率から備蓄目標数量を設定した。現時点において備蓄数量は不足しているが、備蓄計画に基づいた備蓄目標数量の確保に向け取り組んでいるところであり、令和7年度に計画目標数量に達する予定である。また、液体ミルク、粉ミルクについては、子ども未来部で日常的に使用している粉ミルクの備

蓄数量を定期的に確認し、不足分を総合防災課で備蓄することとしている。」旨の説明を受けました。備蓄計画は策定から間がなく、すぐに全ての物資を充足させるのが難しいことは一定理解できますが、充足率が100%を超えている食糧の購入数を減らし、不足している食糧の購入数を増やすなど、まずは備蓄計画上の基準を充足させる必要があるのではないかと考えます。

令和7年度に計画目標数量に達する予定であるとのことですが、その間も災害が起こる可能性があることから、特に、災害弱者といわれる高齢者や乳幼児に対応する粥や液体ミルク・粉ミルクなどについては、早急に充足させておく必要があると考えます。

いつ災害が発生しても対応できるよう、備蓄計画の備蓄目標数量の充足を図り、適正な備蓄管理に努めてください。

2 防災情報システム管理事業について

本市では、令和元年度に実施した総合防災訓練（図上訓練）の際には、刻々と変化する被害想定について、紙の地図やホワイトボードに状況を書き込むという従来のアナログな方法で実施していました。しかし、南海トラフ地震や武庫川の氾濫などの大規模災害が発生した場合、避難所や関係部局との情報共有や避難情報の発令等の災害対応に遅れが生じるおそれがあること、また、他の自治体で大規模災害が発生した際に、被災自治体での家屋被害認定調査や罹災証明書の発行、各種被災者支援において対応が遅れるなどの問題が生じたことなどを踏まえ、1人でも多くの市民の命を守り、生活再建を早期に実現するため、令和2年度に災害情報システム及び被災者支援システムを導入しています。

災害情報システムの活用実績について所管課に確認したところ、「災害情報システムの導入により、気象警報発表時に職員参集メールを自動配信し、職員の迅速な参集につなげることができた。また、避難者数のリアルタイムでの把握や、AIによる情報収集機能の活用をすることで住民の声の確認が可能となった。」旨の説明を受けました。一方で、職員の参集率については、「災害の程度により参集が必要な職員は異なり、参集した際に職員が災害情報システムを利用して通知することとなっているが、参集状況については各部局からの連絡を受けることとしているため、災害情報システムを活用した職員の参集率の集計は行っていない。」旨の説明を受けました。災害情報システムの現在の運用として、職員の参集については参集の情報発信だけにとどまり、参集結果の集計、分析が行われていません。実際に災害が発生した場合には、職員の参集状況について速やかに把握することが必要となることから、災害情報システムの活用が必要ではな

いかと考えます。

また、令和4年3月11日実施の訓練において、9時15分に1,976人の職員に参集メールを配信し、11時の集計時点で513人から回答がありましたが、回答率は26%という非常に低い結果でした。回答率が低かった理由について所管課に確認したところ、「当該時間においては、窓口業務等で回答ができなかった職員もいたのではないかと考えている。」旨の説明を受けました。しかしながら、訓練は実際の災害発生時を想定して行うものであり、緊急的に職員参集が必要となるのは勤務時間外であることを考えると、早朝や深夜などの勤務時間外に参集メールを配信すべきであったと考えます。実際に災害が発生した際に迅速に対応できるよう、本番を想定した訓練を実施するよう努めてください。

《防犯交通安全課》

1 第11次宝塚市交通安全計画について

本市では、近年、交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、高齢化や交通用具の多様化などによって交通安全に影響を及ぼす新たな要因も発生していることから、交通事故のない安全・安心な社会の実現に向けて引き続き取り組むことを目的として、第11次宝塚市交通安全計画（以下「交通安全計画」という。）を策定しています。

交通安全計画では、具体的な取組の成果を示すため、新たに本市独自の目標として「ゾーン30設置数」「ヘルメット着用率」を設定しています。

「ゾーン30」は歩行者の安全確保の取組として、生活道路を走行する自動車の速度を時速30km以下に抑制することにより、衝突被害の軽減を図ることを目的としています。取組内容について所管課に確認したところ、「設置に当たっては、取組の対象である設置するゾーン内にある自治会や市民の意向によって進められていく部分が大きいため、具体的な取組は行っていない。」旨の説明を受けました。「ゾーン30」の設置は、市民の意向が反映されることは理解しますが、市が具体的な取組を行えない内容であれば、目標に設定すること自体に疑問が残ります。目標とした以上は、設置が必要と思われる区域の検討や自治会、市民への働き掛けなど、市が主体的に取り組むべきであると考えます。

また、改正道路交通法の施行により、令和5年4月から自転車ヘルメット着用が努力義務化されますが、本市では全国に先駆けて、平成30年10月に自転車ヘルメット着用の努力義務化を規定する旨の一部条例改正を行い、自転車利用者の安全確保の強化を図るとともに、交通安全計画においても、新たに本市独自の目標として「ヘルメット着

用率」を設定しています。一方で、自転車ヘルメット着用調査では、令和元年度の12.4%から年々減少しており、令和4年度は5.4%となっています。その理由について所管課に確認したところ、「市民の意向調査は行っているが、回答数が少ないこともあり、具体的な理由は把握できていない。対策としては、引き続き啓発活動を行っていく。」旨の説明を受けました。従来からの対策が成果として表れていない中、理由を把握せず、同じ対策を継続することには疑問を感じます。現在、従来からの啓発活動に加え、市内高校生が作成したデザインが描かれた啓発ステッカーを掲示したキャラバンカーで啓発を行うなど、新たな取組も進められています。これらの取組が意味のあるものとなるよう、まずは理由の分析・把握をした上で、対策を検討することが必要ではないかと考えます。

さらに、交通安全計画では、「第10次計画までは、第5次総合計画の目標に準じて目標数値を設定していたが、第6次総合計画では目標数値を示していないことから、本計画においても目標数値を設けず、計画の目指す方向性を示す目標とした。」としています。最上位計画である第6次宝塚市総合計画（以下「総合計画」という。）と分野別計画である交通安全計画では進捗管理の方法は異なり、総合計画が数値目標を設定しなくなったのであれば、なおさら交通安全計画では数値目標の設定の必要性は高まったのではないかと考えます。数値目標を設定せずに行う進捗管理の方法について所管課に確認したところ、「啓発実施回数や参加人数などの活動指標は数値目標の設定を行うことが可能だが、成果指標を数値で測定することは困難である。目標の実績値は毎年度集計管理しており、具体的な数値目標がない場合でも数値の増加、減少の結果は確認できるため、検証・評価は可能であると考えている。」旨の説明を受けました。設定している目標の数値は当然、増加、減少する方が良いものですが、果たして、それらの数値が増加、減少したかどうかだけで成果の検証・評価が可能であるのか疑問が残ります。なお、近隣他市では数値目標を設定しています。

交通安全計画は、啓発実施回数や参加人数の増加を目指すものではなく、あくまで交通事故件数の減少など、交通事故のない安全・安心な社会の実現に向けて策定されたものです。そのためには、交通安全計画に示された目標や対策について、進捗状況の管理、成果の検証、課題の分析、課題に対する対策の検討が必要ではないかと考えます。交通安全計画を策定しただけのものとするのではなく、実効性のあるものとするよう取り組んでください。

《公園河川課・道路管理課共通》

1 街路樹の維持管理について

街路樹は、まちの景観向上や環境保全等に寄与するものですが、本市では植栽されてから40年以上経過する街路樹が増加しており、大木化、老木化の進行により維持管理費は増加傾向にあります。

令和元年度から令和3年度までの維持管理費の推移は、次表のとおりです。

(単位 千円)

	令和元年度	令和2年度	令和3年度
道路維持補修工事	10,239	21,563	16,166
樹木伐採剪定等委託	3,542	0	1,414
街路樹剪定等業務委託	152,933	154,359	155,573
合計	166,714	175,922	173,153

維持管理費の現状及び今後の見込みについて所管課に確認したところ、「毎年剪定していた路線を2年に1回の剪定に見直したことなどにより、維持管理費の予算内に収まるようにしており、おおむね横ばいとなっている。一方で、多くの街路樹が経年により大木化し、剪定前の段階で、枝葉の民地への越境や信号機などの視野障害、通行支障等に伴う緊急対応が増加しており、今後、維持管理費は増加していくものと予想している。」旨の説明を受けました。また、適正な維持管理に係る今後の方向性について、「令和5年度から3か年かけて策定予定である『街路樹管理計画』において、大木化、老木化した街路樹の計画的な撤去・更新や、道路空間、周辺環境に応じた街路樹の適正化や適正な管理などを行うこととしており、維持管理費の縮減を図っていく。」旨の説明を受けました。

今後策定する計画の中で街路樹の適正化を図るとのことですが、計画を策定し、それが維持管理費の縮減につながるまでには相当の年数が必要であると考えます。その間も緊急対応が必要な場面が増加することが想定されますが、街路樹に起因する事故が発生した場合、市民等の生命及び財産に重大な影響を及ぼす可能性があることから、安全面に十分配慮した維持管理に努めてください。

また、計画の策定に当たっては、維持管理費の縮減のみならず、街路樹が有する様々な機能や市民等の街路樹に対する愛着への配慮等も反映させ、市域全体として調和の取れた質の高い維持管理となるよう取り組んでください。

《道路政策課》

1 バス路線運行補助金（山手地域内バス路線補助事業）について

本市では、仁川・売布山手住宅地域と最寄りの鉄道駅を結ぶ路線バスを導入することにより、公共交通空白地域の解消と高齢者等地域住民の外出手段の確保を図ることを目的として、バス路線運行補助金（山手地域内バス路線補助事業）を交付しています。

補助金の額は、原則として補助対象期間の補助対象経常費用から経常収益を控除した額（経常損失額）、いわゆる運行欠損額の全額を交付しています。平成30年度以降の利用者数及び補助金交付額の状況は、次表のとおりです。

利用者数の状況

年度	利用者数（人）			
	仁川山手住宅地域		売布山手住宅地域	
	仁川台系統	高丸系統	泉ガ丘系統	売布きよしガ丘系統
平成30年度	30,779	108,086	24,594	44,580
令和元年度	29,047	107,266	24,646	45,298
令和2年度	24,533	85,037	20,872	37,698
令和3年度	22,611	76,490	19,726	38,620
令和4年度	23,366	86,511	11,553	21,138
			※25,538	
平成30年度に対する 令和4年度の増減率	△24.1%	△20.0%	△15.8%	

※各年度の期間は、前年10月1日～当年9月30日

※令和4年4月30日から路線改編により、泉ガ丘系統及び売布きよしガ丘系統が統合された

補助金交付額の状況

年度	仁川・売布山手住宅地域 補助金交付額（千円）
平成30年度	7,411
令和元年度	9,444
令和2年度	28,361
令和3年度	38,768

令和2年度から補助金交付額が急激に増加していることから、その理由について所管課に確認したところ、「コロナ禍による利用者数の減少に伴い、運行収入が減少したことが大きな要因である。また、令和元年度までは経常費用の人件費のうち2分の1のみ算定していたが、従前より事業者からの強い要望を受け、令和2年度から人件費の全額を算定するよう算定方法を変更したため経常費用が増加した。」旨の説明を受けました。収支改善に向けた取組として、事業者は売布山手住宅地域において、令和4年4月30日から泉ガ丘系統及び売布きよしガ丘系統の統合、市立病院までの路線延伸、土曜日ダイヤの見直しにより、効率的かつ効果的な運行を実施していることは一定評価しますが、ここ数年の市補助金交付額は急激に増加しており、このままの状況が続けば、今後ますます市の負担が増加することが懸念されます。

現在の補助制度上、原則として運行欠損額の全額を市が補填することになっています

が、主な利用者である地域住民は地域の足である山手地域内バス路線の維持を自らの課題と捉え、利用促進に向けた意識や行動が求められるとともに、更にはバス事業者の経費削減の努力による連携関係があつてこそ、公共交通手段である山手地域内バス路線の維持が図られると考えます。今後、市が漫然と運行欠損額の全額を補助し続けるだけでなく、利用者、事業者、行政それぞれの役割を再認識し、連携していくことで、利用促進ひいては運行費収支の改善につながるよう努めてください。

2 宝塚市交通バリアフリー重点整備地区基本構想について

本市では、交通バリアフリー法の基本方針に基づき、本市の地域・地形的特性と動向を踏まえ、優先的に取り組むべき重点整備地区において、高齢者・身体障害者等の移動円滑化に資する必要な施策を講じることを目的として、平成14年5月に宝塚市交通バリアフリー重点整備地区基本構想（以下「基本構想」という。）を策定しています。

基本構想では、宝塚駅周辺及び逆瀬川駅周辺の2箇所を重点整備地区とし、各地区において、特定旅客施設、道路等の一般交通用施設、その他の施設の区分ごとに課題を抽出し個別目標を設定するとともに主な整備内容を示していますが、整備目標年次を「概ね平成22年（2010年）」としているにもかかわらず、その後10年以上経過した現時点においても、策定時の内容のまま市ホームページに掲載しており、市がこれまで何を実施したのか、これから何を実施しようとするのか、市民が見た場合に何も分からない状況となっています。主な整備内容の実施状況については、対応可能な範囲はおおむね完了しているとのことですが、これまでに基本構想の総括、検証が全くできていないと言わざるを得ません。

また、整備目標年次を「概ね平成22年（2010年）」としたまま改定がされていないことに対する所管課の見解について確認したところ、「整備内容の完了、未完了について別途一覧化して示すなど整理することを検討する。」旨の説明を受けました。

しかしながら、単に整理するだけでなく、これまで市が実施したことを総括、検証した上で、整備の効果がどれだけあったのか、未完了のものうち今後何をいつまでに実施するのか等を明らかにして、公表する必要があると考えます。前述のとおり、すでに相当の年数が経過していますので、早急に総括、検証に取り組んでください。

《道路管理課》

1 道路バリアフリー化事業（線的整備）計画について

道路バリアフリー化事業（線的整備）計画（以下「バリアフリー化計画」という。）

は、歩道の端部及び横断歩道部の段差をなくすなどの「点的な整備」ではなく、歩道全体を捉えて、舗装の劣化や老朽化、街路樹の根の隆起などによる路面の凹凸が原因で、歩行に著しい支障を来している区間（対象路線30路線、20,000m）の「線的な整備」を進めるための計画です。

バリアフリー化計画は平成21年度から平成30年度までを計画期間としており、令和元年度に整備優先順位や対象路線の拡充等の見直しが行われる予定でしたが、結果的に内容は見直しされることなく、計画期間を令和8年度まで延長しただけのものとなっています。整備の進捗状況としては、平成25年度以降は累計の目標値を達成できない状態が続き、平成30年度末の累計目標整備率48%に対し、累計実績整備率は22%となっています。目標値と実績値が大きく乖離していることから、バリアフリー化計画の見直しが行われた令和元年度以降は、目標値を平成30年度の数値で固定している状況です。また、令和元年度から令和3年度における事業費は約8,351万円ですが、整備できたのは約190mであり、整備率の進捗は0.95%にとどまっています。

バリアフリー化計画の進捗が遅れている理由について所管課に確認したところ、「現計画は通常の維持補修に含まれる舗装の修繕や樹木の根上がりへの対応を含む計画となっており、バリアフリー化計画の趣旨に沿った歩道改良のみを対象とした計画となっていない。また、歩道改良工事には多額の予算が必要となることも要因と考えている。」旨の説明を受けました。また、今後のバリアフリー化計画の在り方については、「バリアフリー化計画の考え方を整理した上で、優先路線の抽出をする等、抜本的な見直しを委託により行いたいと考えており、令和元年度から予算要求を行っているが、現在まで予算化されていない状況にある。」旨の説明を受けました。しかしながら、バリアフリー化計画策定時は委託をしていないこと、市の道路状態を最も把握しているのは市職員であることから、委託することなく、バリアフリー化計画の見直しを行うことは可能ではないかと考えます。

できる限り速やかに次期計画の策定に向けて、整備の進捗状況を市民に公表するとともに、現計画の課題について検証し、実態に沿った実効性のある計画となるよう取り組んでください。

《北部整備課》

1 合併処理浄化槽整備事業について

本市では、国の浄化槽設置整備事業実施要綱（以下「実施要綱」という。）を基に、宝塚市合併処理浄化槽設置整備事業補助金交付要綱を定め、合併処理浄化槽の設置事業

に対して補助金を交付しており、過去3年間の申請件数は、令和2年度1件、令和3年度1件、令和4年度（12月時点）2件となっています。

補助金の今後の見込みについて所管課に確認したところ、「既に北部地域のほぼ全戸に合併処理浄化槽の普及が進んでいることから、年1件から2件程度の申請を見込んでいる。地元住民からは改築・修繕に対する補助の要望があるが、実施要綱では改築事業に対する補助の条件として浄化槽長寿命化計画の策定が必要とされている。計画策定の検討については複数の部局にまたがる業務であることから進んでいない。」旨の説明を受けました。設置事業のみを対象とした現制度の申請件数が少ないこと、改築に対する補助の要望があることから、まずは縦割行政の弊害を排除し、計画を策定するに当たっての課題整理を、関係する部局間で行うよう努めてください。