

建設常任委員会所管事務調査報告書

西宮市議会議長 町田 博喜 様

平成 30 年 12 月 14 日
(2018 年)

建設常任委員会

委員長 澁谷 祐介

副委員長 岸 利之

委員 岩下 彰

〃 大川原 成彦

〃 草加 智清

〃 中川 経夫

〃 まつお 正秀

〃 やの 正史

随 行 山口 祐平

建設常任委員会管外視察について、次のとおり報告いたします。

1 調査先及び調査事項

東大阪市

- ・都市計画道路の見直しについて

川崎市

- ・駐輪対策について
- ・川崎駅周辺地域のまちづくりについて

さいたま市

- ・駐輪対策について

2 調査期間

平成 30 年 10 月 29 日(月)～平成 30 年 10 月 31 日(水) 2泊3日

3 調査先対応者

東大阪市

議会事務局長	奥野勝巳
議会事務局議事調査課主任	西口宜孝
建設局都市整備部都市計画室長	毛登山茂
建設局都市整備部都市計画室主査	田中淳
建設局都市整備部都市計画室	亀田拓馬

川崎市

市議会議長	松原成文
議会局議事調査部政策調査課課長補佐・調査係長 (駐輪対策について)	大西哲史
建設緑政局自転車利活用推進室長	田之倉誠
建設緑政局自転車利活用推進室放置対策担当課長	小峰俊明
建設緑政局自転車利活用推進室活用推進担当課長	武久倫也
建設緑政局自転車利活用推進室担当課長	加藤満穂
建設緑政局自転車利活用推進室企画調整担当係長 (川崎駅周辺のまちづくりについて)	川端敏之
まちづくり局拠点整備推進室担当課長	沖山浩二
まちづくり局拠点整備推進室川崎駅周辺整備推進担当係長	後藤健一

まちづくり局拠点整備推進室川崎駅周辺整備推進担当

鈴木 恵 祐

さいたま市

議会局総務部長

宮 野 良 章

議会局総務部総務課

三 橋 義 幸

都市局都市計画部自転車まちづくり推進課課長補佐兼駐車場係長

古 谷 健

都市局都市計画部自転車まちづくり推進課自転車政策係長

井 口 宏 樹

都市局都市計画部自転車まちづくり推進課自転車政策係主任

田 中 勝 太

建設局土木部道路環境課交通安全施設係主任

矢 口 繁 顕

教育委員会学校教育部健康教育課長

山 本 高 弘

4 用務経過等

＜東大阪市＞ 10月29日（月）

午後1時半頃、東大阪市議会に到着し、議会事務局の奥野局長より歓迎のあいさつをいただく。

その後、都市計画道路の見直しについて、都市計画室の毛登山室長、田中主査より説明を受けた後、事前に送付した質問項目に対して回答をいただき、質疑、意見交換を行った。

（午後3時頃視察終了）

■都市計画道路の見直しについて

東大阪市では昭和44年の都市計画法施工以前に定められた長期未着手の都市計画道路を対象に、計画当時に想定していた機能を再検証し、必要性が低下した都市計画道路について平成18年に見直しを実施し、平成24年4月1日現在では路線数は63路線、総計画延長は168.5kmだった。計画された都市計画道路の内訳は、整備済延長は約78km、事業中延長は約8.3km、未着手の都市計画道路は約半数の82.2kmだった。また、未着手の都市計画道路は1960年代以前に計画決定されたものであり、そのすべてが決定後40年以上経過しており、長期未着手である状況は明らかな状態であった。

平成24年度に見直し基本方針を策定し、さらなる見直しに着手することとなった背景としては、①将来まちづくり計画の改訂により、都市計画運用指針における都市計画道路の見直し・検証の要件に沿えば、見直しをおこなわない場合、東大阪市の都市計画道路の計画を維持することに合意性を失う状況にあったため、②市域に存する都市計画道路には大阪府が決定するものと、東大阪市が決定するものがあるが、大阪府が都市計画道路の見直し（平成23年）に着手されたため、東大阪市も大阪府における見直しと整合した見直しをおこなわなければ、ネットワークの維持の観点からも道路の機能を発揮できなくなる都市計画道路が発生する可能性があったため、③建築制

限に対する司法の見解の変化もあり、近年の判決は損失補償の必要性であったり、見直しを行わないことに対する瑕疵を指摘する厳しい意見がされるようになり、都市計画道路として合理性を担保する必要があるため、であった。

見直しの効果としては、市が目指すべき将来像と整合した計画を維持できるようになることや、計画があったために阻害されてきた土地に対する投資や開発が行われるようになり、土地の流通性が高まり、経済活動の活性化等が期待できると考えているとのことであった。

<川崎市> 10月30日(火)

午前9時半頃、川崎市議会に到着し、川崎市議会松原議長より歓迎のあいさつをいただく。

その後、駐輪対策について、自転車利活用推進室の田之倉室長、小峰課長、武久課長、加藤課長、川端係長より説明を受けた後、事前に送付した質問項目に対して回答をいただき、質疑、意見交換を行い、現地視察を行った。

次に、川崎駅周辺地域のまちづくりについて、拠点整備推進室の沖山課長、後藤係長より説明を受けた後、事前に送付した質問項目に対して回答をいただき、質疑、意見交換を行い、現地視察を行った。

(午前2時半頃視察終了)

■駐輪対策について

川崎市は、これまで自転車の通行環境整備、駐輪対策、ルール・マナー啓発など様々な取り組みを行っていたが、これらのさらなる充実を図るとともに、「自転車活躍推進法」の趣旨を踏まえ、自転車の活用という視点での新たな取り組みの実施に向けて、自転車利用の方向性を示す「川崎市自転車利用基本方針」の策定を平成30年に行った。

川崎市での駐輪場の利用状況を鉄道駅別に見ると、駐輪場によって需給バランスに開きがあり、駐輪場が空いていても放置自転車が発生している地域もあるため、周辺の地域特性に合わせた駐輪場の配置・確保が必要であった。基本方針に基づく取り組みの方向性としては、民間事業者による駐輪場整備を促進するとともに、鉄道事業者や商業施設事業者と連携した駐輪場整備などの取り組みを推進していくとされている。

■川崎駅周辺地域のまちづくりについて

川崎駅周辺地区では、羽田空港や東京、横浜へのアクセスの良さを活かして、広域的な集客機能を備えたまちづくりを段階的かつ戦略的に進めており、特に平成14年度以後はラゾーナ川崎プラザ、ミュージア川崎などが次々にオープンし、併せて道路や歩行者デッキ、駅前広場の再編などの都市基盤整備が進んだ。そのため、駅周辺のイメージが一新され、市の内外から多くの人々が訪れるようになった。

また、平成15年には、都市再生緊急整備地域に、平成26年には、国家戦略特別区域に指定され、国際的なまちづくりを目指し、現在も様々なプロジェクトが進行している。

<さいたま市> 10月31日(水)

午前10時頃、さいたま市議会に到着し、議会局総務部の宮野部長より歓迎のあいさつをいただく。

その後、駐輪対策について、まちづくり推進課の古谷係長、井口係長、田中主任、道路環境課の矢口主任、健康教育課の山本課長より説明を受けた後、事前に送付した質問項目に対して回答をいただき、質疑、意見交換を行った。

(午前11時半頃視察終了)

■駐輪対策について

さいたま市では自転車を利用しやすい環境が整っていることから、日常的に多くの市民が自転車を利用しているが、自転車関連事故は多く、駐輪事情においてもルールの遵守やマナーの意識も低い状況にあり問題となっていた。自転車を活用したまちづくりは、自転車利用者の経済面・健康面に寄与し、歩行環境の改善や賑わいの創出、環境にやさしいまちづくりにつながるため、自転車のまちづくりを積極的に推進していくため、自転車政策の柱である「たのしむ」、「まもる」、「はしる」、「とめる」という視点から、自転車に関する様々な取組みを総合的にとりまとめる「自転車まちづくりプラン～さいたまはひと～」を策定した。

「とめる」の実施事業では、駐輪場の利便性向上として、①駐輪場の適正配置の推進、②民間事業者による駐輪場整備の支援、③駐輪需要を生じさせる施設等の整備に併せた駐輪場の整備促進、④駐輪優遇制度の導入、⑤駐輪場の情報発信の充実、⑥利用者サービスの充実、に取り組んでいる。また、放置自転車対策として、放置自転車等監視・撤去業務に取り組む、撤去された引き取り手のない自転車について、リサイクル整備による市民向けの販売や、開発途上国へ譲与する国際貢献事業を実施することだった。

5 質問項目とそれに対する回答

<東大阪市>

■都市計画道路の見直しについて

1. 基本方針策定後の都市計画道路の見直し状況について

→ 基本方針策定後、市決定路線のうち、未着手部分を有する20路線、約30.4kmを見直し対象としました。

見直しの結果、

全線廃止 6路線 7.26km

一部廃止 10路線 14.18km

これらの都市計画道路を廃止しました。

2. 概要に「10年前と比べ整備率の伸びはわずか」と記載されております。

①計画見直し後の整備率の伸びについてご教示ください。

→ 計画見直し後（平成26年8月28日）から平成29年3月31日時点の幹線街路の整備率は、63.8%から64.3%になっており、伸びは0.5%です。

②今後の整備の進捗の見通しについてご教示ください。

→ 都市計画事業の施行に際しては、財源の確保や権利者等の協力が不可欠であり、それらを検討しながら進めることとなるため、事業の完了までには相当期間を要するものと考えております。

存続となった路線に関しては、あらためてその必要性が認められたものであり、事業化に向けて努力していきます。

3. 沿道容積率が200%以下の区域についての今後の整備実現可能性についての見解について

→ 存続となった路線に関しては、あらためてその必要性が認められたものであり、事業化に向け努力していきます。

ただし、社会情勢の変化等を鑑み、適宜見直しを行っていきます。

4. 2016年度からコンパクトシティ推進事業を行われていますが、以前からあった都市計画道路の見直しだけでなく、新しい都市計画道路の変更や廃止せざるを得なかった事例などがありましたらご教示ください。

→ 本市は既にコンパクトなまちであります。都市構造上の課題を抱えており、その課題を解決するために立地適正化計画の策定を進めております。

立地適正化計画における理念の一つとし、鉄道網を活かした、歩いて暮らせるまちづくりを目指しており、計画の中で都市計画道路網については考慮しておりません。ただし、平成26年の見直しからの情勢の変化や、立地適正化計画の検証を進める中で検討していく予定です。

5. 都市計画道路の見直しは、基本的に大阪府のガイドラインに沿って行われておりますが、東大阪市の独自の視点で行った点についてご教示ください。

→ 都市計画道路見直しの過程で大阪府と本市が異なる点は、建築制限による訴訟リスクの考え方です。

大阪府は必要と判断した全路線を対象に 30 年以内に整備着手できるかの基準を取り入れ、整備着手できる路線については存続とし、整備着手できない路線については再度必要性を検証し、廃止としました。

これに対して本市は、国の「建築制限が実質的に問題となる可能性があるのは沿道容積率 200%超の路線である」との考え方を準用し、必要性が高いと評価した路線が沿道容積率 200%以下である場合は訴訟リスクが小さいと判断し、原則存続させることとしました。

沿道容積率 200%超の路線については、建築制限による損失が大きいと判断し、大阪府と同様に 30 年以内に整備着手できるかどうかの実現性の検証を行い、対応しました。

6. 都市計画道路の見直しで、約 50km の長期未着手路線を廃止しているが、地元からの反対はなかったのか。あったのであればその内容はこういったものなのか、ご教示ください。

→ 地元説明会等で、市決定の変更案に対して大きな反対意見はありませんでした。地元説明会等では、

- ・「見直し後、固定資産税はどうなるのか」
- ・「建築制限がかかっていたことに対する補償はどうなるのか」
- ・「存続となった路線はいつ整備されるのか」

などの質問が多数ありました。

<川崎市>

■駐輪対策について

1. 川崎市自転車利用基本方針（案）について

① P23「近年は平日 16 時における（放置自転車の）減少が鈍化している」とありますが、その理由についてご教示ください。

【回答】

本市では、平成 23 年 2 月に「自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プラン」を策定し、2 時間まで無料とする短時間利用駐輪場の導入を位置け、取組を推進しておりますが、商店街などに短時間駐輪場用地を確保することが困難な状況であることなどの理由により、買い物目的とした放置自転車の減少が鈍化しております。

② P25「制服姿の『自転車マナーアップ指導員』が市内を巡回し、マナー違反者に交通安全を呼びかける啓発活動を実施しています」とありますが実施してい

る時間帯について、また効果に対する市の認識についてご教示ください。

【回答】

(1) マナーアップ指導員について

- ・実施している時間帯: 午前7時30分から午後7時までの間の6時間週4日(年間: 194日、平成29年度)

※4人1組で順次、神奈川県交通安全対策協議会から指定を受けた、「自転車交通事故多発地域(川崎市内7区のうち5区が指定されている)」を中心に巡回し啓発活動している。

(2) 効果に対する市の認識について

- ・自転車マナーアップ指導員は制服を着て活動しているため、指導員の姿を見て、ヘッドホンを外す、押し歩きを行うなど、自転車利用者の自転車の交通ルールの認識は浸透してきている。本市としては、今後、更なる自転車利用者のマナー向上が課題と考えているが、市民の自転車の走行における安全意識の高揚について効果が上がってきていると認識している。

③ P38「夕方や休日の放置自転車が多い駅については、夕方以降や休日の撤去活動を推進する」とありますが、実施頻度・撤去に要している費用・撤去の実働部隊について、またクレーム発生時の対応に特段の問題はないか、ご教示ください。

【回答】

・夕方以降(夜間)の撤去活動については、損傷の確認方法や対応職員、保管所の受け入れ時間などに課題があり、現在実施しておりません。今後、課題解決に向けた検討を進めていく予定です。

・休日での撤去活動につきましては、各区役所(7区)で放置自転車の状況を踏まえながら月1~2回程度実施しており、撤去につきましては、①非常勤職員により放置自転車への警告札の貼付け、②撤去対象となる放置自転車の運搬・保管所への搬入(委託業務)、③保管所における撤去自転車の保管、返還等の業務(委託業務)を行っております。

費用については、平日と休日の区分していないため、運搬業務及び保管所管理業務の総額で約1億6千万円/年となっております。

クレームについては、週明けに所管部署で対応しており、特に問題は発生しておりません。

2. 自転車の適正利用に向けた駐車場利用促進プランについて

①P7「駅から遠いことなどにより利用率が特に低い駐輪場については、平成 17 年度に料金の引き下げを行った結果、利用率が導入前の 29%から 71%に 42%上昇しました」とありますが、引き下げ前後の料金体系について、また具体的な内容と効果についてご教示ください。

【回答】

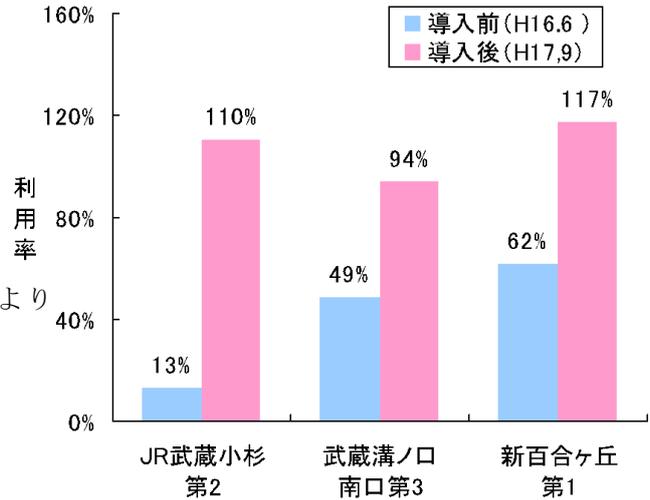
〔自転車（一時利用：1日1回）〕

導入前料金体系	
屋根あり	屋根なし
100 円	80 円



（屋根の有無や駅からの距離、階層等により料金を設定）

導入後料金体系	
JR 武蔵小杉第 2	屋根なし
	50 円
武蔵溝ノ口南口第 3	屋根あり 3F
	80 円
	屋根あり 4F
	50 円
新百合ヶ丘第 1	屋根なし 屋上
	30 円
	屋根あり 3F
	70 円
	屋根なし 屋上
	30 円



②P9「定期利用を促進して駐輪場の利用率を向上するために、天候等を考慮した定期料金を設定する必要があります」とありますが、その後の対応について、また効果についての認識をご教示ください。

【回答】

本市において定期利用を促進するために、一律1カ月を20日としていた日数を1カ月定期17日分、3カ月定期を1カ月16日分として料金設定をしたことにより、利用者の負担が軽減され利用しやすい駐輪場になったと推察しております。

3. 川崎市の民間自転車等駐車場整備費補助金制度の内容を簡単に説明して下さい。

また、整備状況と補助金額の内訳、その効果についても併せてご教示ください。

【回答】

「放置禁止区域未指定の駅周辺」や「駐輪場が不足する駅周辺」に、公民連携による駐輪場の整備を促進するため、民間駐輪場を新設又は増設する際の整備費の一部を補助する制度で平成25年度から実施しております。実績としましては、平成26年度に5件、1,525万円、平成27年度に1件、208万円の補助を行っています。

4. 買い物客等の短時間利用者のための駐輪場料金を設定しているようですが、現状は駅前の駐輪場のみでしょうか。それとも街中の商店街においても駐輪場は設置しているのでしょうか。短時間利用者の利用状況がわかればご教示ください。

【回答】

時間貸しの駐輪場については、需要が多い川崎駅及び溝口駅周辺等に整備し、最初の2時間を無料としております。利用状況につきましては、平成29年度の実態調査によると、平日夕方16時の川崎駅東口周辺の時間貸し駐輪場では利用率は約50%、武蔵溝ノ口駅周辺の時間貸し駐輪場では利用率は約70%となっております。

なお、駐輪場の附置等に関する条例により、民間駐輪場を設置し、利用していただいております。

5. 駅前などで、立体型地下機械式駐輪場を設置されているところはあるか、ご教示ください。

【回答】

今年度、川崎市川崎区小川町地内において、本市初となる立体型地下機械式駐輪場の設置に向けて、工事発注の手続きを進めているところです。

6. 主要駅では駐輪場不足で月極め利用の予約待ちが多く発生しているか、ご教示ください。

【回答】

駅直近等の利便性の良い駐輪場の利用率が高く、予約待ちが多い状況になっております。

7. 平成21年度の1日の放置自転車台数は平成11年度の22,805台から15,742台に減少していますが、その後現在に至るまで、放置自転車台数の状況は減少傾向にありますか、また、現在の1日の放置自転車台数はどれくらいか、ご教示ください。

【回答】

川崎自転車利用基本方針P23を参照してください。

8. 撤去された自転車の返還率は5~6割程度ということでその中に盗難自転車はどれくらい含まれているか、ご教示ください。

【回答】

平成29年度において、撤去された自転車の返還率に占める盗難車の割合としましては、約2.5%となります。

9. 自転車等の整備誘導員が誘導される日時と併せて整備誘導員が配置される地域は何か所か、ご教示ください。

【回答】

整理誘導員につきましては、市内29駅周辺に配置しており、実施日は年末年始を除く日、実施時間（7時～20時の間の数時間）は、各場所の放置状況に合わせ、配置しております。

10. 駐輪場における普通自転車と違い駐輪場所が広く必要なチャイルドシート付などの大型自転車への対応方法はどのようにされているか、ご教示ください。

【回答】

大型自転車専用の平置きスペースを確保するなどの対応を行っております。

11. 夜間の放置自転車対策は実施されているか、ご教示ください。

【回答】

夕方以降（夜間）の撤去活動については、損傷の確認方法や対応職員、保管所の受け入れ時間などに課題があり、現在実施しておりません。今後、課題解決に向けた検討を進めていく予定です。

12. 将来的に自転車等の放置台数が大幅に減少した場合の自転車駐輪場の転用・活用について、現時点でのお考えはあるか、ご教示ください。

【回答】

現時点で、本市の駐輪場では、転用や活用について方針等を定めておりません。

13. シェアサイクルの実施状況、シェアサイクルと放置自転車対策の効果についての実証実験はされたか、また、実施されたのであれば、結果についてご教示ください。

【回答】

シェアサイクルにつきましては、平成30年3月に策定した「川崎市自転車利用基本方針」に基づき、今年度中に実証実験を予定しております。

14. 都市計画道路などの整備にあわせて平成29年3月31日現在、市が管理する道路において約16kmの自転車通行環境の整備をされています。地域、地区によってそれぞれの整備手法をとられており、その効果、検証については92%の自転車利用者が車道を通行する結果となり、21%も割合が上昇しているとのことですが、事故は減少したのか。通行環境整備については全体的な割合にすれば少ないように思われます。今後の整備計画をどのように進めていこうとされているのかご教示ください。

【回答】

事故件数については、川崎市自転車利用基本方針P18を参照してください。
自転車通行環境整備については、川崎市自転車利用基本方針P35を参照してください。

15. 駐輪場の整備は継続的に実施されていますが、駐輪場収入と支出についてのバランスをお聞きします。また、管理などは市直営でしておられるのでしょうか、ご教示ください。

【回答】

自転車等駐車場の管理は、川崎市を南部・中部・北部の3ブロックに分割し、それぞれ指定管理者制度を導入しております。なお、平成29年度の指定管理者の収支については、中部ブロックにおいて支出が若干超過しております。

16. 鉄道事業者と連携して駐輪場の整備をどのように努めておられるかご教示ください。

【回答】

自転車法に基づき、鉄道事業者に対して、駐輪場の整備や鉄道用地の提供（賃貸借を含む）等について協議・調整を図っております。

■川崎駅周辺地域のまちづくりについて

1. 自治体が駅前等でまちづくりを進めるにあたって、特に力を入れるべき点、あるいは留意すべき点についてのお考えをご教示ください。

【回答】

駅周辺においては、地元、周辺商業者、交通事業者などの関係者が多岐に渡ることから、多様な意見を取り入れつつ、合意形成を図ることが必要とされます。川崎駅周辺では、本市の広域拠点としてふさわしいまちづくりを進めるため、平成16年に『川崎駅周辺総合整備計画策定協議会』を組織し、多様な主体による意見交換を重ねながら、まちづくりの将来像を示した「川崎駅周辺総合整備計画（H18.4策定、H28.3改定）」により、まちづくりを進めてまいりました。

2. 商業・業務・文化・都市型住宅などの都市機能について民間活力を活かしたまちづくりにより、バランス良く整備を推進しているとのことですが、一番苦勞された点についてご教示ください。

【回答】

民間活力を活かしながら、行政課題を解決していくために、民間企業が土地利用転換を図るタイミングを捉えて、民間事業のスピード感に併せて、行政側も迅速に意思決定を行い、都市計画等の手続きを遅滞なく進めるなど、都市機能の強化を図ってまいりました。

3. 老朽化木造住宅などが密集した市街地について、防災上どのような取り組みをされているのか具体的にご教示ください。

【回答】

- ・ 条例：建築基準法第40条に基づき、不燃化推進条例を制定し、市内で2地区（川崎区小田周辺地区（9.1ha）、幸区幸町周辺地区（3.7ha））を不燃化重点対策地区として指定。当該地区内の建築にあたっては、戸建2階建等の小規模建築物にも新たな防火規制を導入し、原則として全て準耐火建築物以上とすることを義務化。（平成29年度から）
- ・ 補助制度：条例による規制強化に伴い、地域住民には建築コストの負担増が生じることとなるため、建築物更新の停滞防止や誘導促進の観点から、金銭的負担を緩和する老朽住宅の解体費（最大100万円）や新築工事費（最大200万円）への補助金制度を創設。（平成29年度から）
- ・ 防災空地：当面は利用予定がない民有地を公共空間として一定期間地域へ開放することで、災害時の火災延焼の抑制や避難、消防活動の場として役立てるほか、平常時は身近な交流広場として活用する空間として利活用する取組。市は土地所有者、地元組織との協定のもと、土地を無償で借り受け、近隣住民の意見も伺いながら表面整備工事を行う。土地所有者は固定資産税・都市計画税が非課税となり、地元組織は、整備後の管理を担う。（平成29年度から）

4. 川崎駅周辺総合整備計画の中の交通環境の整備に荷さばき対策の推進と書いているが、西宮市でも起こりうる問題なのか、具体的にどのような問題がありどのように解決したのかご教示ください。

【回答】

- ・ 課題認識について

荷さばき施設は荷受け側が備えるべき施設ですが、荷さばき施設は場所が必要なこともあり、川崎市の附置義務条例では特定用途の床面積3,000㎡を超える建築物の新築、増築等に際して荷さばき駐車施設の設置を義務付けています。このため、小規模な店舗等の建築物が集積する川崎駅東口地区では路上荷さばきが発生しており、交通量が多い道路では路上荷さばきが公共交通機関の円滑な通行に支障をきたしている状況があります。

- ・ 取組について

これまでに、川崎駅東口駅前広場内（平成23年度供用開始）及び新川通り（平成26年度供用開始）に公共荷さばき場を整備し、運用しております。

また、平成23年度から学識者、商業者、貨物運送事業者、バス事業者、行政で構成する「川崎駅周辺地区荷さばき対策検討協議会」を設置し、荷さばき対策に関する意見等を伺いながら対策を検討しています。

5. ユニバーサルデザインタクシーの普及はいつから始めて、現在市内に何台走っているのか。それに対する市の補助はあるのかご教示ください。

【回答】

平成 25 年度より、神奈川県タクシー協会との連携により、UDタクシーの導入・普及の促進に取り組んでいます。平成 29 年度末で 58 台が導入されており、車両購入経費のうち、1 台につき上限 20 万円を補助しています。

6. まちづくりの基本施策の中で、再開発の推進がうたわれていますが、国が推奨している立地適正化計画との関連をご教示下さい。

【回答】

川崎駅周辺総合整備計画改定の時点では、当面の間人口が増加し続ける推計となっていたことなどから、立地適正化計画を検討する段階ではございませんでした。そのため、当該施策については、立地適正化計画を見据えた視点ではなく、本市における広域拠点として、市の玄関口にふさわしい商業・業務・都市型住宅等の高次な都市機能を誘導するものとしております。

7. 川崎駅周辺地区スマートコミュニティ事業の概要と進捗状況、また推進するうえでの困難性などもあれば、併せてご教示ください。

【回答】

エネルギー需要の大きな大規模施設が密集する川崎駅周辺地区を対象に、エネルギーの効率的利用や、市民等の利便性・快適性の向上と安全・安心の確保を目指したスマートコミュニティの構築に向けて、学識経験者、事業者、市民活動団体等で構成する事業委員会を発足し、検討を進めております。

既成市街地であり、地域熱供給などの新たなインフラの整備が困難であるという地域の特性から、BEMSを活用したエネルギーマネジメント実証などを実施し、BEMSを活用した見える化による省エネの推進、ピークカット実証、デマンドレスポンス実証の実施など、個別ビル単位で成果を確認しており、今後は市内のビル等への展開を検討しているところでございます。

8. スマート EV バスについて

① スマートコミュニティの推進の中に川崎スマート EV バスの写真が掲載されているが、市営バスなのか民間バスなのか、民間バスなら購入費用として一台あたりどの程度補助金を出し、その年間予算はいくらか、ご教示ください。また、国土交通省の「電気自動車による地域交通グリーン化事業」の支援の中で、EV バス購入時の国の補助金制度等についてもご教示ください。

【回答】

EVバスは川崎鶴見臨港バス株式会社様が 1 台を導入、運行されております。平成 26 年度の導入時において、EVバスと急速充電器の整備費用のうち、2,600 万円余を市が負担しており、その後の運行等に係る費用の負担はございません。

また、導入当時の国土交通省の地域交通グリーン化事業の支援内容でございますが、電気バス、これに付随する充電設備に対して、導入費用の 2 分の 1 を支援するというものでございました。

②EV バスの路線について、現在、川崎病院線と川崎鶴見臨港バス運行分の 1 日 21 往復中の 15 往復の 2 路線ですが、将来、この 2 路線以外に導入する予定はあるかご教示ください。

【回答】

川崎病院線につきましては、川崎市交通局と川崎鶴見臨港バス株式会社様の共同運行となっております。路線としては 1 路線への導入となっております。現在のところ、他路線への導入予定については伺っておりません。

③EV バスの運行範囲の中の川崎病院と川崎鶴見臨港バス路線に、急速充電器は何か所設置されているかご教示ください。

【回答】

川崎鶴見臨港バス株式会社様の営業所に急速充電器が 1 か所設置されており、そちらを利用されております。

<さいたま市>

※下記のとおり、委員から出された質問に対し、視察の中で口頭での回答を受けました。

■駐輪対策について

1. 幹線道路の自動車交通量について

① P17 「主要幹線道路の自動車交通量は、昼間 12 時間で 10,000 台を超えている道路が多く、このような道路交通状況での自転車通行環境の改善が求められます」とありますが、「昼間 12 時間で 10,000 台」という基準の根拠についてご教示ください。

2. 自転車通行環境整備について

① P57 平成 27 年 4 月時点で「今後、概ね 10 年で約 200km の自転車通行環境を整備する予定」とあります。目標年度と実際の進捗状況について、その手法ごとの内訳（自転車専用道路の整備・マークの敷設など）、それぞれの手法でかかった費用についてご教示ください。また、自転車ピクトグラムが整備ができる道路幅のある道路が、その目標に見合っているのでしょうか。

② 電動アシスト自転車の普及をするとありますが、勾配率平均 3% でそれが必要なのでしょうか。また、その事によってスピードが出て自転車事故の被害が大きくなる懸念はないのでしょうか、ご教示ください。

3. 駐輪場について

① P60 「さいたま市では、設置主体が市区町村等の駐輪場数は全体の約 17% となっております。公営以外にも多くの民営駐輪場が存在しています」とありますが、民営駐輪場が多い理由、また設置者に対する補助等を行っているのか、ご教示ください。

② さいたま市では、設置主体が市区町村等の駐輪場数は全体の約 17%

となっておりますが、全国平均約 40% に比べ低い数字となっております。今後の整備計画について、また、指定管理者制度を増やす計画はあるのでしょうか、ご教示ください。

4. 放置自転車対策について

- ① P64 「大宮駅周辺では、大宮区役所が警察や都市局と連携して放置自転車注意札貼付活動を実施しており、毎月 1 回、15:30 から 30 分程度、自転車等放置禁止区域で実施しています」とありますが、それ以外は、こうした活動は行っていないのか、ご教示ください。
 - ② 放置自転車台数の推移が平成 15 年の 7,013 台から平成 25 年の 1,170 台と大幅に削減した理由についてご教示ください。
 - ③ 放置自転車の状況について、平成 15 年の撤去台数が 5 万台以上から 10 年後の平成 25 年度には 2 万台まで減少していますが、平成 25 年度以後、減少傾向にあるか、ご教示ください。
5. 子育て世代への電動アシスト付き 3 人乗り自転車の貸し出しをされていますがその利用状況について、駐輪場での駐輪スペースが普通の自転車と違いかなりの場所を必要とするので、他の駐輪場も含めてその対応策についてご教示ください。
6. さいたま市の自転車に関するこれまでの取り組みについて、「まもる」に関する取り組みの中で、子ども自転車運転免許制度について、平成 25 年度から市内の全小学校（103 校）対象は小学 4 年生で実施されていますが、免許証の交付は最初だけなのか、などどのような制度内容なのかご教示ください。
7. 市としてのイメージは「走りやすいまち」「多くの人が利用しているまち」「マナーがよいまち」の理想的なイメージですが、自転車まちづくりの取り組みに対し、満足している方は 3 割と低い状況になっています。西宮市と比べても地域資源状況も充実している現状に市民が満足されていないことについてどのように分析しておられるか、ご教示ください。

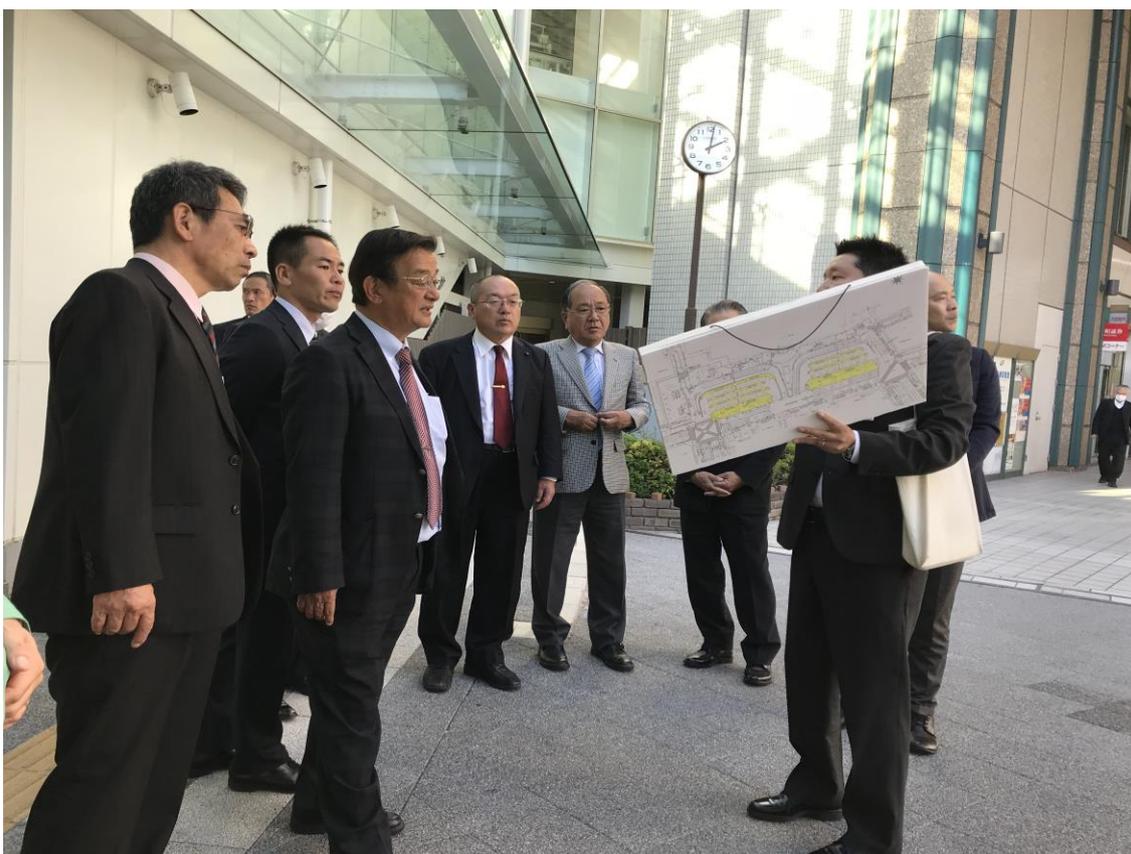
■ 東大阪市（都市計画道路の見直しについて）



■ 川崎市（駐輪対策について）



■ 川崎市（川崎駅周辺地域のまちづくりについて）



■ さいたま市（駐輪対策について）



委員会行政視察報告書

委員氏名 澁谷 祐介

調査の期間	平成 30 年（2018 年）10 月 29 日（月）～10 月 31 日（水）
調査先 及び 調査事項	東大阪市 ・都市計画道路の見直しについて 川崎市 ・駐輪対策について ・川崎駅周辺地域のまちづくりについて さいたま市 ・駐輪対策について

<p>【東大阪市×都市計画道路の見直しについて】</p>
<p>2011 年 3 月に兵庫県が公表した「都市計画道路網見直しガイドライン（以下、ガイドライン）」は、都市計画道路そのものの必要性や、現在、都市計画道路が置かれた状況等について</p> <p>-----</p>
<p>●都市計画決定後に長期間を経ても事業化に至っていない、いわゆる長期未着手の道路も多く存在し、その区域の土地所有者等の権利を制限し続けてきた</p>
<p>●これらの道路の中には、時間の経過の中で都市計画道路としての必要性そのものや、整備を求めている住民の意識に変化等が生じつつあるものもあると考えられる</p> <p>-----</p>
<p>といった問題を指摘している。ちなみに、本市における都市計画道路の整備状況および未整備区間の現状は</p> <p>-----</p>
<p>●2014 年 4 月 1 日時点で総延長約 201.4km のうち約 154.0km（76.5%）の整備が完了</p>
<p>●残る約 47km（23.5%）の未整備区間のうち都市計画決定後 60 年以上経過している長</p>

期末着手の区間が約 60%以上を占める

となっており、本市においてもガイドラインが指摘する問題が存在することは明らかである。

こうした現状の下、市は兵庫県策定のガイドラインに基づき、県とともに都市計画道路の見直しを行った。しかしながら見直し後も、多くの都市計画道路が、具体的な整備の見込みもないまま残されている。市は、これら道路について、都市計画道路として残っていることを根拠に、全線整備が実現できる可能性が著しく低いものであっても「整備が可能となった暁には、可能となった一部路線のみだけでも積極的に整備する！」という姿勢で、事業を推進しようとしているように思われる。しかしながら、このような市の姿勢には、

●交通結節機能の充実に寄与しない道路整備に巨額の資金を投じることの必要性・妥当性

●費用対効果という観点から見た時の適切性

という問題がある。

市は現在、

●武庫川広田線の中津浜線以东の一部

●甲子園段上線の樋ノ口地区の一部

において積極的に道路整備を推進しようとしているが、両道路の全線開通可能性は著しく低い。両道路はもちろん、他の多くの都市計画道路についても、将来的な全線整

備の可能性が著しく低い状況のまま、ごく一部の路線区画だけの整備を進めることには、きわめて大きい問題があると考える。

さて、東大阪市における都市計画道の状況は見直し前当時、

●約 5 割が未着手

●未着手区間のすべてが決定後 40 年以上を経過

という状況にあった。これは、とりわけ未着手路線の割合が高いという観点から、むしろ本市よりも厳しい状況に置かれていたという考え方もできる状況であったと言える。ところが複数の段階を経て行われた見直しの結果、道路整備自体はほとんど進んでいないにもかかわらず、未着手路線の延長距離数は 81,690m から 33,060m へと大幅に減少した。これは見直しの結果、行われた大規模な路線廃止の結果であり、実質的にほとんど路線の見直しがなされなかった本市と比較した時、見直しによる効果の差はきわめて大きいと言える。

このように見直し結果に大きな差が出た原因については、今後、より詳細な調査が必要と考えるが、中でも大きいのは「今後、30 年間、着手の見通しが立たない都市計画道路は原則、計画から外す」という大阪府・東大阪市の双方で共有されている姿勢であると思われる。よって市に対しては今後、各都市計画道路の整備実現可能性（一部分ではなく、路線全体としての）を見据えたうえで、改めて、都市計画道路の抜本的な見直しを推進することの必要性を指摘するものである。また私個人としては、今後、今回知った事例を基により詳しい調査を進め、本市の道路開発行政に反映することが出来るよう力を尽くす所存である。

(当局への提言)

現時点で整備が完了していない都市計画道路について、一部分ではなく、路線全体としての整備実現可能性を見据えたうえで、廃止を含めた抜本的な見直しを推進するよう提言する。

【川崎市×駐輪対策・自転車交通対策】

視察前に用意した質問と、それに対する川崎市の回答は別紙の通りだが、視察を終えての全体に対する感想は「川崎市が行った不法駐輪対策の根幹は、根本的に台数が不足していた駐輪場を増設することで駐車場所を確保するという方向性であり、今後、この方向での来策を進めることを軸としている」というものである。とりわけ以前、不法駐輪が酷かったとされている市役所周辺道路については

●植栽部分を削って、実質的な道路幅を拡幅

●そこに時間制を中心とした有料駐輪場を設置

したことによって状況が大幅に改善されたことが見て取れた。また道路幅を拡幅し、自転車道・歩道の整備を推進することで、駅前の繁華な地域の通行環境が大きく改善されていることを実感した。一方で、一本、奥に入ったところにある道路を見ると、以前の市役所前道路の状況と大きくは変わらない印象を持つ状況が散見される等、今なお対策は途上であるという感も持った。

なお「自転車利用基本方針」に「夕方以降や休日の撤去活動を推進する」と明記されていることから、具体的な状況・成果・課題等を知ることが出来る、良い機会となることを期待していたが、

● 損傷の確認方法や対応職員、保管所の受入時間などに課題があり、現時点では実施 できていない
● 今後、課題解決に向けた検討を進めていく予定である

とのことであったのは残念だった。明確な回答は得られなかったものの、夜間・休日 の自転車撤去には様々な障害があることを実感したものである。一方で、これらの手 法が直接的な効果を持つことは明らかである。本市においても、西宮北口駅×北西地 域において夕方以降や休日の不法駐輪が問題となっていることから、夕方以降や休日 の撤去活動を推進するべく、課題解決に向けた検討を進めていくべきと考える。
(当局への提言)
夕方以降や休日の撤去活動を推進するべく、課題解決に向けた検討を進めるよう提言 する。

【川崎市×川崎駅周辺地域のまちづくりについて】
個人的な感覚として川崎市については京浜工業地帯のイメージが強く、工業都市的 な先入観が強かった。しかしながら駅前に限定すれば

● 魅力的な商業施設の集積
● 芝生を中心とした駅前空間の活用

等、実際に訪れて得た印象は、事前に持っていたものとは大きく異なるものであった。
こうした開発が進んだ背景に、東京・横浜という大都市に近接した立地条件があるこ

とは疑いがなく、都市としての規模が大きく異なることから直接、本市の参考とはし

難い面が強いように感じたのは事実である。一方で、

●以前は線路で分断されていた駅の南北を平面でつなぎ、回遊性を向上

●工場跡地を計画的に開発することで、駅周辺の魅力を向上

●駅周辺の開発に際しては、基本的に商業施設を優先することで駅周辺の魅力向上に

尽力

等、一貫した方針の下、駅周辺の整備が進められている点については、極めて魅力的

に感じた。とりわけ駅周辺の開発に関して、現地視察の折りに、私からの投げかけに

対して、担当者からの「駅周辺はまちの顔であり、そうした意識を強く持つことが重

要。我々としては、商業施設としての開発が出来ないかを優先して考えている。駅直

結の、いわば地域の顔となる場所に大規模住宅を建設するというのは正直、もったい

ないと思う。」という意見については、都市の規模が異なる等の条件はあるものの、

常々、「顔のないまち」と言われてきた西宮市として真摯に耳を傾けるべきと感じた次

第である。

(当局への提言)

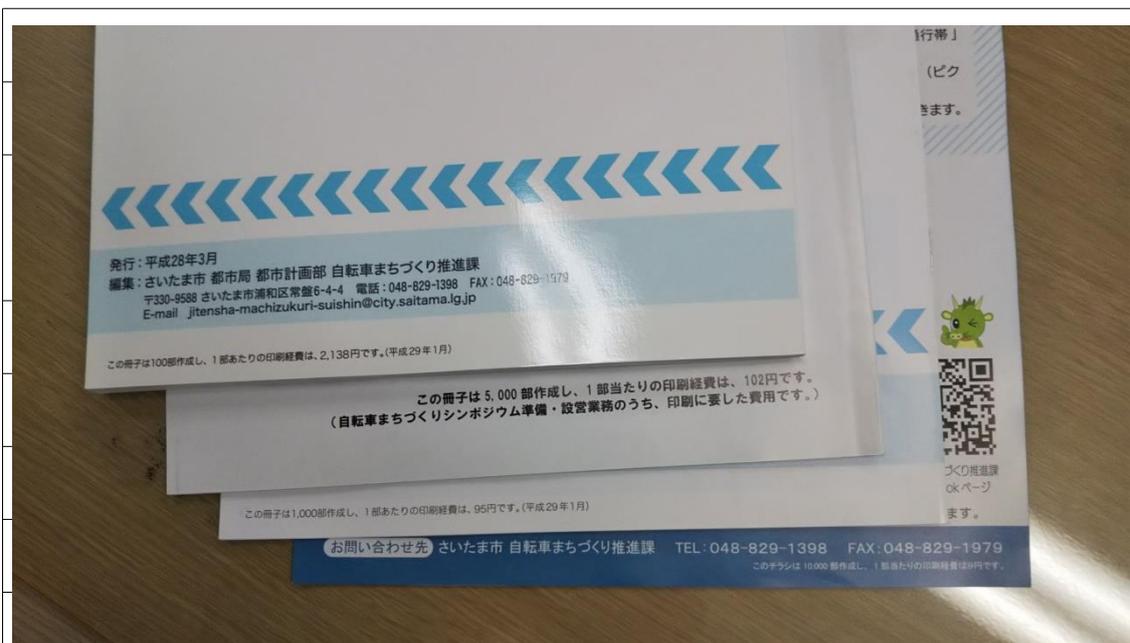
開発が進められようとしている JR 西宮駅前について、単に卸売市場の再開発・大

規模住宅の整備を進めることには反対である。当該地を重要な「まちの顔」とすると

認識し、それにふさわしい開発を進めるよう提言する。

【さいたま市×駐輪対策・自転車交通対策】

<p>本来、さいたま市にも駐輪対策という観点から視察に伺ったが、むしろ自転車ネットワーク整備計画に興味深い内容が多かったため、そちらの内容を中心に記述するものとする。</p> <p>現在、さいたま市は「さいたま市自転車ネットワーク整備計画」に基づいて、自転車道の整備を進めている。計画策定時（平成 25 年度末）時点で自転車道の整備完了距離数は 13km に留まっていたさいたま市であるが、平成 35 年度末の目標整備延長距離 200 km に向けて積極的な取組を進めており、平成 29 年度末時点では 90km まで進んでいる。この迅速な整備を可能にしている要因の一つが、自転車道は勿論、自転車専用通行帯・車道混在（他の車両と共存）、歩道内通行（歩行者と共存）といった手法を道路の条件により使い分けて推進している点にあると言える。なお、さいたま市における各手法での整備実績と、それに要した費用は</p> <ul style="list-style-type: none"> ●自転車道 / 整備実績なし ●自転車専用通行帯 / 整備距離数 17km、整備費用 2.5 万円/m ●車道混在 / 整備距離数 55km、整備費用 1.2 万円/m ●歩道内通行 / 整備距離数 10km、整備費用 9 千円/m <p>となっている。本市においても、自転車の交通状況改善・自転車事故の抑止のため、こうした事例を研究し、様々な手法を駆使しての自転車道整備に尽力する必要があると考える。</p> <p>なお余談であるが、さいたま市においては発行するパンフレット、チラシ等について原則、作成部数と一部あたりの印刷経費が記載されていた。こうした取組みは市民・職員に行政サービスに要する費用に対する感覚を持ってもらうという観点からも有益であると感じ、本市においても同様の取組の推進を検討するべきと考える。</p> <p>(次頁参照)</p>



(当局への提言)

- 自転車の交通状況改善、交通事故抑止のため、先進事例を調査・研究し、自転車道の整備に努めるよう提言する。
- 市が発行する各種資料・チラシ・パンフレット等の紙資料について、発行部数・一部あたりの発行費用を記載することをルール化するよう提言する。

以上

委員会行政視察報告書

委員氏名 岸 利之

調査の期間	平成 30 年（2018 年）10 月 29 日（月）～10 月 31 日（水）
調査先 及び 調査事項	東大阪市 ・都市計画道路の見直しについて 川崎市 ・駐輪対策について ・川崎駅周辺地域のまちづくりについて さいたま市 ・駐輪対策について

東大阪市 ・都市計画道路の見直しについて
東大阪市は“モノづくりのまち”であり“ラグビーのまち”、更には近畿大学や大阪商業大学、大阪樟蔭女子大学、東大阪大学の4大学をはじめ多くの学校のある“学生のまち”です。人口規模は約50万人で西宮市と殆ど同じです。
東大阪市では平成18年2月に都市計画道路見直しを実施し、15路線19区間約23.3kmの廃止を決定しました。平成26年度に再度見直しを決定したわけですが、その背景なりで2年前に見直しを行った西宮市としても勉強すべき点があるのではないかということで今回の視察先に決まりました。
平成26年度見直しの背景
1 都市計画道路のうち約5割が未着手（48.8%、82.23 km）であり、未着手区間の全てが決定後40年以上経過している。
2 将来まちづくり計画の改訂が行われた。
①東大阪市第2次総合計画後期基本計画の策定（H22.3）
②東部大阪都市計画区域マスタープランの改訂（H23.3）
③東大阪市都市計画マスタープランの見直し（H25.3）

3 大阪府の都市計画道路の見直し（平成 25 年度）
4 建築制限に対する司法の見解の変化
以上の背景を踏まえて以下の点を見直し対象とした。
1 市決定路線のうち未着手幹線街路
2 府決定路線の廃止（素案）の路線
3 市決定・府決定の未着手駅前広場
道路見直しの視点
1 市道路網の骨格となる都市計画道路の検証
2 市の将来像を踏まえた道路機能の検証
将来像の実現に貢献する機能が高い路線の選定
3 都市計画道路のネットワーク機能の検証
ネットワークの形成に寄与しない路線については必要性が低いものと評価。
4 建築制限に対する検証
建築制限が実質的に問題となる可能性があるのは、沿道容積率 200%超の路線である。
沿道容積率 200%以下の区域は原則として存続と評価
沿道容積率 200%超の区域は実現性の考え方を導入し、評価
見直しの効果
・市の将来像に整合した都市計画道路を維持できる。
・土地の流通性が高まり経済活動の活性化等が期待できる。
（当局への提言）
西宮市は 2 年前に都市計画道路の見直しを行いました。見直し前は都市計画道路 201.4 kmの内約 24%が未整備で、未整備区間の 62.0%が計画決定後 60 年以上経過した道路でした。見直し対象区間は 32 路線 49 区間 42.6 kmで、存続が

25 路線 34 区間 26.1 km (61.3%)、廃止が 14 路線 15 区間 16.5 km (38.7%)
です。その結果都市計画道路は 182.2 km、未整備道路が 19.63 km (10.8%) になりました。
西宮市の都市計画道路は未整備が 11%弱と少ないのですが、東大阪市の見直し効果のように未整備道路が市の将来像に整合した都市計画道路であるのか、廃止により土地の流通性が高まり経済活動の活性化等が期待できるのではないかとことを考え、特に沿道容積率 200%超の未整備道路に関しては再度見直す必要があるのではないのでしょうか。5 年に一度もしくは 10 年に一度の見直しを提案します。
川崎市 ・駐輪対策について
川崎市は人口 150 万人の政令指定都市です。
平成 30 年 3 月に自転車利用基本方針を策定。
1.駐輪場の整備
・駐輪場の整備は継続的に実施しており、平成 28 年には平成 21 年の約 1.3 倍を確保している。
2.放置自転車の撤去
・撤去台数は年々減少している。
・一定期間保管した後、引き取り手のない自転車はリサイクル自転車として点検・整備の上販売したり、海外支援の一環として海外供与を行い再利用している。
3.民間による駐輪場整備に関する制度
・民間自転車等駐車場整備費補助金制度を平成 25 年 4 月より導入

実績としては平成 26 年度 5 件 1,525 万円、平成 27 年度 1 件 208 万円の補助を行った。イニシャルコストを補助し維持管理費は出していない。
4 駐輪場利用促進プラン
・ 駅から近い駐輪場は相対的に混雑が著しく、216%や 136%など収容台数以上の自転車が駐輪している。駅から遠いことなどにより利用率の低い駐輪場については、平成 17 年度に料金の値下げを行った結果、利用率が導入前の 29%から 71%に上昇しました。
導入前 屋根有り 100 円 屋根なし 80 円 (一時利用 ; 1 日 1 回)
導入後 JR 武蔵小杉第 2 駅から約 300m 屋根なし 50 円
武蔵溝ノ口南口第 3 駅から約 100m 3 階屋根有り 80 円
4 階屋根有り 50 円
屋上屋根なし 30 円
新百合ヶ丘第 1 駅から 200m~250m 屋根有り 3 階 70 円
屋根なし屋上 30 円
導入前 (H16.6) と導入後 (H17.9) の効果検証
JR 武蔵小杉第 2 13%が 110%に
武蔵溝ノ口南口第 3 49%が 94%に
新百合ヶ丘第 1 62%が 117%に
・ 定期利用の促進
一律 1 ヶ月 20 日としていた日数を 1 ヶ月 17 日分、3 ヶ月定期を 16 日分に して料金設定した。
(当局への提言)
1.川崎市では自転車利用に力を注ぎ、自転車マナーアップ指導員が市内を巡回

<p>することでマナー違反者に対する啓発活動を行っています。これは西宮市でも検討する必要があると思います。川崎市では駐輪場の整理誘導員とは別の配置で担当部局も違うようです。西宮市では現在の駐輪マナー指導員に自転車マナーアップ指導員の仕事を兼務することは無理なのか検討してください。それが無理なら自転車マナーアップ指導員制度を新たに設けることを提案します。</p>
<p>2.駐輪場の不足している地域に関して、駅から遠い駐輪場や多少不便な駐輪場は安くすることで、新たな駐輪場を増やしては如何でしょうか。定期券においても値段に差をつけては如何でしょうかご検討下さい。</p>
<p>3.西宮市の駅前駐輪場において民有地の利用を今後促進してはどうでしょうか。駐車場利用には不適格な土地を駐輪場として利用できるように推進し、特に駅前に新たな駐輪場設置場所がない地域などは固定資産税の減免等も含めて検討してください。</p>
<p>川崎市 ・川崎駅周辺地域のまちづくりについて</p>
<p>1 再開発の推進</p>
<p>川崎駅周辺では商業・業務・文化・都市型住宅等の都市機能について民間活力を活かしたまちづくりにより、バランスよく整備を推進している。</p>
<p>①魅力と活力を高める都市機能の誘導・産業の集積</p>
<p>②駅前等の老朽化した施設などの機能更新と高度利用</p>
<p>土地の高度利用とオープンスペースの確保等を推進し、商業・業務・宿泊・交流等の都市機能の集積を図り、広域拠点の駅前にふさわしい拠点性を高め、利便性の高い駅前空間を形成する。</p>
<p>③誰もが安心して利用できる施設の誘導</p>
<p>2 回遊性の強化</p>

④ 駅東西地区の一体化等による回遊性の強化
⑤ 東海道の歴史と文化を活かしたまちづくりの推進
江戸風意匠に富む町並みの形成など、回遊しながら街に滞在したくなる取り
組みの推進
⑥ 誰もが安全・安心に通行できる環境の実現
客引き行為等の防止に向けた取組、路上違反広告物等の除去指導、防犯カメラ
ラ設置支援等、駅周辺における自転車の押し歩きエリアでの啓発活動の実施等。
3 交通環境の整備
⑦ バス交通機能の強化
路線バス事業者と連携した利用状況に見合った路線の見直し。
⑧ 荷さばき対策の推進
⑨ 自転車と歩行者が安全に通行できる環境の整備
4 防災機能の強化
⑩ 建築物等の耐震性の向上
昭和 56 年以前に建築された既存建築物等の耐震診断、耐震改修等を推進す
ることで、災害に強いまちづくりへの取組。
⑪ 帰宅困難者対策の推進
一時滞在施設の更なる確保、的確な情報提供を行う。
⑫ 密集市街地の改革
重点密集市街地について、地域を単位とした面的な市街地整備や耐火性能の
高い建築物への建替えを促進する。
5 少子高齢化への対応
誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン都市の実現に向けたまちづくり
の推進。

⑬生活の場にふさわしい機能の誘導
⑭ユニバーサルデザインの推進
高齢者や障害者、子育て世代、訪日外国人など誰もが利用しやすいまちづくりの推進。車椅子のまま利用できるユニバーサルデザインタクシーの普及。
6 グローバル化への対応
⑮国際化を見据えた都市拠点の形成
⑯多言語による案内・情報発信の充実
7 環境に配慮したまちづくりの推進
⑰低炭素社会を目指した環境技術の導入
本庁舎の建替えに際しては、川崎駅周辺スマートコミュニティ実証実験と連携し、最新の環境配慮技術の導入を行う。
⑱スマートコミュニティの推進
都市インフラの高度化を図り、市民の安全・安心を確保するとともに、快適性・利便性の向上と環境に配慮した取り組みを目指す。
8 美しい都市景観・都市環境の形成
駅周辺における客引き行為の防止に取り組むとともに、ゴミ問題など環境改善に向けた対策の推進。
⑲緑化空間の形成
⑳駅周辺の環境美化の推進
㉑駅前にふさわしい健全な街並み誘導
㉒多摩川の自然を活かしたまちづくり
9 商業活性化の推進
㉓既存ストックを活かしたにぎわいの創出
㉔にぎわいと活力に満ちた身近な商店街の形成

まちづくりと連動し、商店街が人々の交流や情報交換の場として地域の人々の暮らしを支援する機能を持ち、コミュニティ形成の一助となるための取組。
(当局への提言)
今回川崎市の駅前再開発を見させて頂いて一番思ったのは、空間の使い方がとても上手いことと、緑化を上手く利用していることでした。西宮市でも JR 西宮駅南西部の再開発を計画しています。緑豊かな街並みと空間を上手く利用した駅前再開発になるように心がけてください。
さいたま市 ・ 駐輪対策について
さいたま市は平成 13 年に浦和市。大宮市・与野市が合併してできた人口 130 万人の政令指定都市です。
さいたま市自転車ネットワーク整備計画 平成 26 年 4 月
さいたま自転車まちづくり大綱 平成 27 年 4 月
さいたま自転車まちづくりプラン “さいたまは一と” 平成 28 年 3 月
さいたま市の自転車の現状
さいたま市は市内全体が比較的平坦であるため以前から自転車利用が盛んです。また、近年自転車が環境にやさしい乗り物として注目されるとともに、健康増進の手段として幅広く利用されるようになってきました。埼玉県の子車保有台数が全国でもトップクラスであり、さいたま市においては、鉄道利用者の 15%が駅まで自転車を利用している状況であります。
しかし、さいたま市では市管理の道路 4200 kmのうち、自転車通行環境が整備されているのは約 13 kmと市内の道路の多くは自転車の通行環境が確保されて

<p>いません。また、市内における自転車乗車中の交通事故死傷者数は減少傾向にあるものの全交通事故の 30%を超える水準で推移しています。</p>
<p>放置自転車台数は年々減少傾向にあるものの、未だ 1000 台以上が放置されており、引き続きその対策が必要な状況です。</p>
<p>“さいたまは一と”</p>
<p>計画の将来像</p>
<p>人と環境にやさしい安全で元気な自転車のまちさいたま</p>
<p>計画の目標</p>
<p>自転車利用の増加</p>
<p>80%以上の利用促進</p>
<p>自転車事故の減少</p>
<p>年間 1000 人未満に！</p>
<p>市民満足度の向上</p>
<p>快適性、安全性、ルール・マナー、情報提供、市の取組、全ての項目で倍増！</p>
<p>計画の柱</p>
<p>1 楽しむ</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・国際サイクルレースの開催
<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティサイクルの利用促進・エリア拡大
<p>2 まもる</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・幅広い世代への交通安全教室の実施
<ul style="list-style-type: none"> ・ルール・マナーの意識啓発のためのサイン設置
<ul style="list-style-type: none"> ・子ども自転車運転免許制度、中・高等学校生自転車運転免許制度の実施
<p>小学生は原則 4 年生を対象とし、警察による安全講習のあとに学科試験、実技試験を行う。中学生は免許証として交付し、高等学校は修了証として交付。</p>

3 はしる
・ 自転車ネットワーク路線の整備
安心で安全な自転車通行環境を 200 km整備します。
・ サイクルサポート施設の設定・設備
自転車ネットワーク路線やレクリエーションルート沿道中心に、トイレや休憩所などのサイクルサポート施設の設置を検討します。
4 とめる
・ 駐輪場の適正配置の推進
・ 放置自転車対策の強化
放置自転車等監視・撤去業務や、ポスターコンクール等の啓発を実施します。
・ さいたま市では設置主体が市区町村の駐輪場数は全体の約 17%で、公営以外にも多くの民営駐輪場が存在します。
(当局への提言)
・ 川崎市でも述べましたが、西宮市において駐輪場の設置場所のない地域には民営の駐輪場の推進が必要であると思います。固定資産税の減免も含めた対策の強化を望みます。
・ さいたま市の自転車運転免許制度は西宮市でも取り入れると良いと思います。自転車の運転マナーが悪いことで事故に繋がることがよくあります。是非ご検討ください。

管外視察報告

110-1

新卒改革 岩下 彰

① 10月29日 東大阪市

都市計画道路見直しについて

・建設局都市整備部都市計画室担当者お説明を受ける。

・平成18年2月、都市計画道路見直し実施、廃止15路線19区間約23.3km (63路線、168.5km)

・大阪府において計画道路の見直し。

・司法の見解の変化 → 都市計画道路のうち長期未着手路線の見直しが必要と

・市の未着手路線、府決定廃止路線等の見直し。

・道路見直しの視点①~④、評価 → 存続、廃止の決定

・見直し後、66路線、114.61kmに。

・効果として、将来傷みに整合、経済活動の活性化へ。

等々の説明を受ける。

・第二次大戦後に計画された道路が70年以上たった現在において、存続された道路が、本当に計画通り実現するのために、どうするのかは、いづれも明確ではない。

② 10月30日 川崎市

「馬車輪対策について」

- ・事前の質問に対して 詳細な説明を受ける。
- ・平成29年5月の「自転車活用推進法」施行を機、平成30年3月に「川崎市自転車利用基本方針」を策定。
- ・民間自転車等整備費補助金制度について。
- ・市役所通り^{駅前}通行環境整備の行なわれ、所を視察する
- 金体から見れば、ごくわずかな所であるが、整備されている。可能な所から実施をし、拡大するしかないのか。

「川崎駅周辺地域の歩きについて」

- ・事前の質問に対する 詳細な説明を受ける
- ・回遊性の強化という視点にもとづき、周辺整備を実施している点が多い評価できると。
- ・現地視察→ラゾーナ川崎、ユウガ川崎→利便性・回遊性の向上をもと、駅前にして、大胆な発想にもとづき整備はふたりに学ぶべきであるが、西宮においてできるか？

③ 10月31日 さいたま市

事前の質問に対する詳細な説明を受ける。

・自転車通行環境整備にも引き続き着実に推進している。

・自転車おぐり大綱、アクションプラン→策定へ。

・子ども自転車運転免許制度について。

・子育てパパママ自転車アシストプロジェクト→3人乗り電動アシスト自転車貸出事業について。

・民営駐車場設置に対する補助制度について。

○ イベントとして「2018 ツールドフランス さいたまクリテリウム」の開催
世界のトップレベルの選手の参加→「自転車」を意識するには
とてもよいものである。関心を高めることができる。

○ こうしたイベントは西宮でもと、考え、実施できればと思うところ
である。

○ さいたま市自転車ネットワーク整備計画→200km/82km追加と
全市的にネットワークづくりをすすめる方針とあり、これが市に
おいても、1日早くとの思いである。

委員会行政視察報告書

委員氏名 大川原 成彦

調査の期間	平成 30 年（2018 年）10 月 29 日（月）～10 月 31 日（水）
調査先 及び 調査事項	東大阪市 ・ 都市計画道路の見直しについて 川崎市 ・ 駐輪対策について ・ 川崎駅周辺地域のまちづくりについて さいたま市・駐輪対策（自転車まちづくり大綱）について

東大阪市 ・ 都市計画道路の見直しについて

<事業概要>

東大阪市は昭和 42 年、布施市、河内市、枚岡市が合併し、大阪府下 31 番目の市として誕生した。東大阪市の都市計画道路は、旧 3 市それぞれに策定され変遷してきた。布施市は昭和 21 年 9 月に、特別都市計画法の適用を受けて、戦前から決定されていた道路をすべて廃止し、新たに決定しなおした。枚岡市・河内市ではそれぞれ、昭和 32 年と昭和 33 年に決定され、三市合併で東大阪都市計画に改められたあと、昭和 44 年 5 月に全体の整合が図られほぼ現在の道路網が形づくられた。その後平成 12 年に国は、改正都市計画法に関する考え方を示す「都市計画運用指針」を策定し、道路に関する都市計画の見直し方針を明示した。概要以下 4 点①都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえて必要性の検証を行うべき ②地域整備の方向性を見直しとあわせ見直すべき ③都市計画道路の変更を行う場今は理由を明確すべき ④長期未着手路線の見直しは都市及び都市計画道路全体の中で行うべき。東大阪市は、この国の方針を受けた「大阪府都市計画道路の見直しの基本的方針」に基づき、平成 18 年に見直しを行い、15 路線、19 区間、23.27km を廃止した。さらに大阪府は平成 23 年に、東部大阪都

市計画区域マスタープランを公表し、見直しを図ったことから、平成 25 年「東大阪市 都市計画道路見直し」（最新）を策定し、平成 32 年を目標年次とする東大阪市のまち づくりの基本方針を明らかにした。
<質疑・応答>
Q：基本方針策定後の見直し状況について、概要に「10 年前と比べ整備率の伸びはわ ずか」とあるが、①計画見直し後の整備率の伸びについて②今後の整備の進捗の見通 しについてどうか。また、沿道容積率が 200%以下の区域についての今後の取り扱い はどうか。
A：63.8%が 64.3%となり 0.5%の伸びに留まる。今後も相当の時間を要する。建築 制限による訴訟リスク回避の考え方は踏襲。
Q：都市計画道路の見直しは、基本的に大阪府のガイドラインに沿って行われている が、東大阪市の独自の視点で行った点についてどうか。
A：市内に鉄道駅 26 駅を擁する交通利便を活かした「歩いて暮らせる街づくり」との コンセプトに基づき、都市構造上の課題、立地適正化計画を見据えた取組としている。
Q：この先の事業費の算定、中長期の見通しについてはどうか。
A：具体の資金計画は頭を痛めている。社会資本総合交付金等の活用を考えていく。
<当局への提言>
①本市まちづくりの将来像に整合した道路計画の改訂が必要。
②長期未着手の都市計画道路において建築制限が実質的に問題となる可能性があるの は沿道容積率 200%超の路線である、との国の見解を考慮し、対象となる路線は実現 性の考え方を導入し評価する必要がある。（訴訟リスクの回避）
③道路機能、ネットワーク機能の検証、さらには予算の背景による実現性、中長期計 画を見通した上で、廃止路線を決定すべき。
川崎市 ・駐輪対策について

<p><事業概要></p>
<p>昭和 47 年政令指定都市となり、平成 29 年には人口が 150 万人を超えた川崎市は、多摩川沿いに南東から北西に細長く伸びる市域の多くが平坦地であり、自転車利用が活発である。一方、駅周辺地区には自転車が集中し、多くの自転車が放置されるとともに、自転車が車両であるという意識の低下などにより、道路空間において危険性が増大し、安全性・快適性の向上を求める声が高まっている。平成 29 年 5 月には「自転車活用推進法」が施行され、自転車を活用した取組が全国各地で進められている中、川崎市は、さらなる安全性・快適性の向上を図るとともに、自転車を活かしたまちづくりの推進に向け、自転車利用の方向性を示す「川崎市自転車利用基本方針」を策定した。その中で「駐輪対策」は、「通行環境整備」「ルール・マナー啓発」と並び、主軸の一つとなっている。これまでの取り組みでは①駐輪場の整備市常駐輪場→平成 28 年度末 136 箇所 46,524 台整備 ②放置自転車の撤去活動→放置自転車は 5 年前の約 3 割に減少、と進展している一方、朝よりも夕方に放置自転車が多く、夕方における放置自転車の減少は鈍化傾向にある、との課題も報告されている。</p>
<p><質疑・応答></p>
<p>Q：夕方における放置自転車の減少は鈍化傾向にある原因は。</p>
<p>A：商店街などで、短時間駐輪場用地の確保が困難なため、買い物客の放置自転車の減少が鈍化している。</p>
<p>Q：夕方や休日の放置自転車が多い駅については、夕方以降や休日の撤去活動を推進する、とあるが、その進捗は。</p>
<p>A：夕方以降の撤去活動については、損傷の確認方法や対応職員、保管所の受け入れ時間などに課題があり、現在実施していないが、検討を進めている。</p>
<p>Q：自転車の適正利用に向けた駐車場利用促進プランについて、駅から遠いことなどにより利用率が特に低い駐輪場については、料金の引き下げの結果利用率が上昇し</p>

た、とあるが、料金体系等具体的な内容と効果について。
A：従前は一律、屋根あり 100 円屋根なし 80 円を、駐輪場別に駅からの距離、階層等により料金を設定した。4 F 屋根あり 50 円、屋上屋根なし 30 円など。利用率は大きく向上。J R 武蔵小杉第 2 は 13%→110%、武蔵溝ノ口南口第 3 は 49%→94%等。
Q：「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」の内容について
A：「放置禁止区域未指定の駅周辺」や「駐輪場が不足する駅周辺」に、公民連携による駐輪場の整備を促進するため、民間駐輪場を新設又は増設する際の整備費の一部を補助する制度で平成 25 年度から実施。平成 26 年度に 5 件、1,525 万円、平成 27 年度に 1 件、208 万円の補助
<当局への提言>
①自転車利用者がルールやマナーを遵守しやすい環境づくりが重要。
②駐輪場料金は、利便性の度合いによりメリハリを付ける。少し不便でも「お得感」があれば利用率は向上する。
③「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」も検討してはどうか。
川崎市 ・川崎駅周辺地域のまちづくりについて
<事業概要>
平成 18 年 4 月に「川崎駅周辺総合整備計画」が策定され、川崎駅周辺地区の目指すべきまちづくりの方向性を示す基本方針等に基づき、川崎駅東口駅前広場の再編整備をはじめ、堀川町地区における民間活力を活かした土地利用の誘導、景観計画特定地区の指定など、段階的にまちづくりが進められてきた。計画策定から 10 年が経過した平成 28 年には、少子高齢化や災害対策など社会情勢の進展・変化に伴う、身近な地域が連携したまちづくりへの対応が必要となったことから、計画の見直しが行われ、整備改革の改訂がなされた。基本方針は以下の通り。1.再開発の推進 2.回遊性の強化

3.交通環境の整備 4.防災機能の強化 5.少子高齢化への対応 6.グローバル化
への対応 7.環境に配慮したまちづくりの推進 8.美しい都市景観・都市環境の形
成 9.商業活性化の推進
<質疑・応答>
Q：自治体が駅前等でまちづくりを進めるにあたって、特に力を入れるべき点、あるいは留意すべき点についての考えは。
A：駅周辺においては、地元、周辺商業者、交通事業者などの関係者が多岐に渡ることから、多様な意見を取り入れつつ、合意形成を図ることが必要とされる。川崎駅周辺では、市の広域拠点としてふさわしいまちづくりを進めるため、平成16年に『川崎駅周辺総合整備計画策定協議会』を組織し、多様な主体による意見交換を重ねながら、まちづくりの将来像を示した「川崎駅周辺総合整備計画（H18.4策定、H28.3改定）」により、まちづくりを進めてきた
Q：商業・業務・文化・都市型住宅などの都市機能について民間活力を活かしたまちづくりにより、バランス良く整備を推進とのことだが、ポイントは。
A：民間活力を活かしながら、行政課題を解決していくために、民間企業が土地利用転換を図るタイミングを捉えて、民間事業のスピード感に併せて、行政側も迅速に意思決定を行い、都市計画等の手続きを遅滞なく進めるなど、都市機能の強化を図ってきた。
Q：交通環境の整備にある「荷さばき対策の推進」について
A：荷さばき施設は荷受け側が備えるべき施設だが、荷さばき施設は場所が必要なこともあり、川崎市の附置義務条例では特定用途の床面積3,000㎡を超える建築物の新築、増築等に際して荷さばき駐車施設の設置を義務付けている。このため、小規模な店舗等の建築物が集積する川崎駅東口地区では路上荷さばきが発生しており、交通量が多い道路では路上荷さばきが公共交通機関の円滑な通行に支障をきたしている状況

<p>がある。これまでに、川崎駅東口駅前広場内（平成 23 年度供用開始）及び新川通り（平成 26 年度供用開始）に公共荷さばき場を整備し、運用している。また、平成 23 年度から学識者、商業者、貨物運送事業者、パス事業者、行政で構成する「川崎駅周辺地区荷さばき対策検討協議会」を設置し、荷さばき対策に関する意見等を聞きながら対策を検討している。</p>
<p>Q：川崎市はスポーツの街としても多様な顔をもつ。平成 19 年に第 3 回アメリカンフットボール・ワールドカップが開催されるなど、ユニークなスポーツ行政が推進されている。近年、スポーツ施設を核としたまちづくりの提案として「スマート・ベニユー」といった取り組みも見られるが、川崎市ではどうか。</p>
<p>A：川崎市では「アメリカンフットボールを活用したまちづくり取組指針」が策定され、プロ野球の大洋ホエールズやロッテオリオンズなどが本拠とした野球場の川崎球場を前身とする川崎富士見球技場が整備された。2000 年のスタンド撤去以降はアメリカンフットボールや軟式野球等での利用が主となり、2014 年から現在の名称「富士通スタジアム川崎」（略称：富士通スタ）に変更された。施設は川崎市が所有し、東急コミュニティーと川崎フロンターレが指定管理者として運営管理を行っている。川崎駅周辺のまちづくり、とは別の施策となる。</p>
<p><当局への提言></p>
<p>①西宮市の都市核は数カ所に分散して並立しているが、それぞれの拠点内での回遊性と併せ、各拠点間の回遊性も重要である。</p>
<p>②荷さばき対策は本市でも参考にすべき。商業施設の集積箇所には、必要不可欠であり、西宮市卸売市場再生整備事業でも、より機能的、合理的な在り方を研究する必要がある。</p>
<p>さいたま市 ・駐輪対策（自転車まちづくり大綱）について</p>

<p><事業概要></p>
<p>さいたま市では、自転車の保有状況が非常に高く、地形が平坦で自転車が使いやすく、</p>
<p>駅までの通勤・通学や、買い物など、日常的に自転車が利用されている。また、自転</p>
<p>車関連企業や駅周辺の商業施設、郊外の自然景観、自転車イベントなど、自転車を活</p>
<p>かせる地域資源が多い。この様に自転車を利用しやすい環境が整っていることから、</p>
<p>自転車を活用したまちづくりが提唱されている。一方で、全国的な課題でもあるが、</p>
<p>ルールの遵守やマナーの意識も問題となっており、自転車関連事故も多発している。</p>
<p>「自転車のまちづくり」を積極的に推進していくため、自転車政策の柱である「たの</p>
<p>しむ」、「まもる」、「はしる」、「とめる」という視点から、自転車に関する様々な取組</p>
<p>を総合的にとりまとめる「自転車まちづくりプラン～さいたまは一と～」が策定され</p>
<p>た。この計画により、自転車の位置づけを明確化し、更なる自転車利用の促進、歩行</p>
<p>者の安全性の確保を図り、本市の魅力と活力向上に資することを目的としている。単</p>
<p>なる交通手段としてのみならず、環境・経済・教育・健康といった各分野での効果が</p>
<p>期待され、まちづくりの指針のひとつとして「自転車」を位置づけたユニークなとり</p>
<p>くみである。当初の視察項目、目的は駐輪対策であったが、さいたま市の展開する施</p>
<p>策の全体を研究する絶好の機会となった。</p>
<p><質疑・応答></p>
<p>Q：電動アシスト自転車の普及をするとありますが、勾配率平均 3%でそれが必要な</p>
<p>のか。また、その事によってスピードが出て自転車事故の被害が大きくなる懸念はな</p>
<p>いか。</p>
<p>A：電動アシスト自転車利用の目的は、乳幼児を連れた親子や高齢者を想定している。</p>
<p>さいたま市は、全国の政令市の中でも平坦性が高い街の一つであり、勾配対策として</p>
<p>の目的ではない。</p>
<p>Q：平成 27 年 4 月時点で「今後、概ね 10 年で約 200km の自転車通行環境を整備す</p>

る予定」とある。目標年度と実際の進捗状況について、その手法ごとの内訳（自転車専用道路の整備・マークの敷設など）、それぞれの手法でかかった費用について。
A：車道内の専用道路は@25,000 円/m、車道内の矢羽根等ペイントは@12,000 円/m、歩道内整備は@9,000 円/m、となっている。車道内専用道路の整備状況は 17km に留まり、平成 28 年度からの標準仕様は、車道内の矢羽根等ペイント方式としている。
Q：「さいたま市では、設置主体が市区町村等の駐輪場数は全体の約 17%となっており、公営以外にも多くの民営駐輪場が存在しています」とあるが、民営駐輪場が多い理由、また設置者に対する補助等を行っているのか。また、設置主体が市区町村等の駐輪場数は全体の約 17%となっていますが、全国平均約 40%に比べ低い。今後の整備計画について。
A：平成 29 年で全駐輪場は 400 カ所 12 万台、市営 27 カ所 3 万 6 千台、公営 65 カ所 5 万台。駐輪場経営は民間事業として成り立っている。現在主要鉄道駅での需要はほぼカバーされていると考えられている。今後の積極的整備計画はない。
Q：放置自転車台数の推移が平成 15 年の 7,013 台から平成 25 年の 1,170 台と大幅に削減した理由
A：①駐輪場確保 ②放置監視（パトロール） ③放置撤去 ④地域の協力（商店会等） ⑤警察の対応
<当局への提言>
①西宮市は南部市街地でも勾配があるので、さいたま市の施策をそのままコピーできないものの、環境・経済・教育・健康といった各分野に及ぶ全市的な指針は、持つべき。
②最大の放置自転車対策は、やはり駐輪場の確保である。西宮市内の鉄道駅、商業施設周辺での駐輪場確保に引き続き注力すべき。

委員会行政視察報告書

委員氏名 草加智清

調査の期間	平成30年（2018年）10月29日（月）～10月31日（水）
調査先 及び 調査事項	東大阪市 ・都市計画道路の見直しについて 川崎市 ・駐輪対策について ・川崎駅周辺地域のまちづくりについて さいたま市 ・駐輪対策について

（報告）

東大阪市 ・都市計画道路の見直しについて

このたびの管外視察では…

まず東大阪市では、約50kmの都市計画道路の見直しが行われており、単純比較は出来ないとしても、本市では約16kmか？17kmだったと記憶しているが本市と比べて、かなり進んでおり、どのような方法で進められたのか？基本は大阪府のガイドラインに沿って進められていますが、東大阪市独自の視点に立って進められた点に大いに興味と言うか？関心がありました。

東大阪市の道路見直しの4点の視点について挙げますと

視点①「本市道路網の骨格となる都市計画道路の検証」

- ・幹線道路の渋滞等の課題を解消するため、本市道路網の骨格となる都市計画道路について検証します。

【本市の上位計画（東大阪市第2次総合計画）や、（東大阪市都市計画マスタープラン（H25・3改訂）等に位置づけられた幹線道路は、必要性が高いものと評価。】

視点②「本市の将来像を踏まえた道路機能の検証」

- ・将来まちづくり計画との整合性+道路機能の検証（交通機能・空間機能・市街地形成機能）→（代替機能を受け持つ路線の存在）→（将来像の実現に貢献す

る機能が高い路線の選定)

視点③「都市計画道路のネットワーク機能の検証」

- ・視点①、②で個別路線（区間）の機能が高いと評価されたとしても、都市計画道路ネットワーク全体として、適切に連携しているかどうか検証し、ネットワークの形成に寄与しない路線（区間）については、必要性が低いものと評価。

視点④「建築制限に対する検証」

- ・〈国の考え方（平成24年全国街路主管課長会議）〉長期未着手の都市計画道路において、建築制限が実質的に問題となる可能性があるのは、沿道容積率200%超の路線である。

沿道容積率200%以下の区域→原則として存続と評価

沿道容積率200%超の区域→実現性の考え方を導入し、評価

以上の4視点になります。

都市計画道路見直しのイメージの中の実現性の基準として概ね30年以内に整備着手可能か？可能であれば存続、不可能であれば廃止というのは参考になるのではないかと。説明をお聞きする中で、これまでの経過の中で、大きな反対はなかったとのことですが、一つの反対意見の例としてお聞きしたのが、都市計画道路の廃止をしないで欲しい。しかし計画のままではほっといて欲しいとの意見で、その理由が、固定資産評価額がつまり固定資産税が上がるからとのことでした。

そのような意見もあるのかと、ある意味納得もしました。

(当局への提言)

本市でも都市計画道路の見直しについては、基本的に県のガイドラインに沿って進めているが、東大阪市では本市の倍以上の距離の都市計画道路の見直しが進んでいる。特に東大阪市の見直しの実現性のイメージとして30年後以内に整備着手可能かどうかの判断基準や4点の視点の中身など、本市独自の視点の見直しや、新たな視点を挙げるなど東大阪市の都市計画道路の進め方を参考にして研究検討してみてもどうか。

川崎市 ・駐輪対策について

・川崎駅周辺地域のまちづくりについて

- ・駐輪対策について

駐輪場の整備・放置自転車の撤去活動・整備誘導員による誘導と駐輪対策についての基本は川崎市でも同じです。まず、川崎市の駐輪場の整備についてですが、当然、継続的に実施されており、平成28年には平成21年の1.3倍を確保されており、平成28年時点で、自転車が利用可能な市営駐輪場は136カ所（46,524台）、民間駐輪場は88カ所（23,337台）が整備されている。市内

51 駅と隣接市 2 駅の計 53 駅のうち 44 駅（J R 鶴見線 4 駅と J R 南武線の小田栄駅、矢向駅、平間駅、宿河原駅、京王線若葉台駅以外）において放置禁止区域を指定している。平成 29 年にはこれまで放置禁止指定区域の指定がされてなかった J R 南武線の小田栄駅と平間駅において、放置禁止区域の指定を実施されている。

次に放置自転車の撤去活動については、放置自転車の撤去台数は年々減少傾向で一定期間保管した後、引き取り手の自転車はリサイクル自転車として点検・整備の上販売したり、海外支援の一環として海外供与を行うなど、再利用されている。

続いて、整備誘導員による誘導ですが、自転車等の放置が多い地域において、整理誘導員を配置し、駐輪場への誘導を実施している。

やはり政令指定都市だけに規模が大きいのので駅数と市営・民間の駐輪場数は多いので、今後の川崎市の駐輪対策の中で、

- ・新規に駐輪場を整備する場合には、駅直近への整備を極力避けるとともに駅周辺の歩行者と自転車の分離を目指して駐輪場の配置や出入口の位置を検討する。
- ・駐輪場の大規模改修の機会を捉えて、駅周辺の歩行者と自転車の分離を目指して駐輪場の配置や出入口の位置を検討する。
- ・駅直近駐輪場は、通勤・通学での長時間利用よりも買い物客等の短時間利用を優先する。（時間利用駐輪場を増やすとともに、長時間利用料金を高めに設定する）
- ・駅直近の混雑を解消し、駅から遠い駐輪場の利用率を上げる。
- ・夕方や休日の放置自転車が多い駅については、夕方以降や休日の撤去活動を推進する。

この中で、新たに駐輪場の整備をする場合、普通、駅に近い方が便利で良いと単純に考えてしまいがちでしたが、極力！駅直近は避けて、歩行者と自転車の分離を目指して駐輪場の配置や出入り口を検討する。更に駐輪場の大規模改修の時も同じ考え方については、当然、政令市だけに駅の乗降客数も多いので駐輪対策として必然的にこのような考え方になり、駅直近の混雑を解消することが駐輪対策の大きな一つになっている。

（当局への提言）

本市の中でも、乗降客数の多い駅（阪急西宮北口駅・ 阪神甲子園駅など）は存在するが、この川崎市の駅直近の混雑を避ける駐輪対策について、今後の本市の駐輪対策の中で、駅周辺の歩行者と自転車の分離を目指す方法や駅直近の混雑を解消し、駅から遠い駐輪場の利用率を上げる、駅直近駐輪場は、通勤、通学での長時間利用よりも買い物客等の短時間利用を優先する考え方などを

参考に、本市の今後の駐輪対策の中で、本市独自の視点で研究検討されてはどうか。

・川崎駅周辺地域のまちづくりについて

1, 980年代当時の川崎駅周辺地区は、東口地区には、古くからの繁華街やオフィス街が広がっていたが、駅周辺の建物等の老朽化や、駅前広場の都市機能が不十分だったのと、西口地区では駅周辺に大規模な工場や老朽化した公的団地などが立地されている状態で商業・業務施設が少なく、骨格的な道路ネットワークが不十分な状況であった。さらに駅の東西を結ぶ歩行者ネットワークも脆弱で、駅周辺の回遊性が不足していた。

このため、駅前広場、地下街、東西の連絡通路等の公共事業や民間再開発を連鎖的に誘導してきた経過がある。そこで、まちづくりの考え方として

- ・ 駅前の大規模工場⇒大規模工場の土地利用転換のニーズと併せた総合的な再開発による都市的な土地利用の誘導
- ・ 基幹的な道路のネットワークが未整備⇒民間再開発による開発負担協力と併せた柔軟な都市基盤整備
- ・ 老朽化した公的団地など⇒老朽化した公的団地や民間建築物等、更新ニーズと併せた複合的な再開発による都市的な土地利用の誘導
- ・ 駅前広場、駅施設等の都市機能が不十分⇒東西の駅前広場の再編と地下街の整備、東西の連絡通路の確保

以上がまちづくりの基本的な考え方です。

特に川崎駅東口駅前広場の再編整備（2011年完成）についてですが、1986年（S61）年度に整備されてから、築20年以上が経過して施設が老朽化、また、バス乗り場が7つの島に分離されていて地下街からのアクセスのみでバリアフリーや歩行者の回遊性にも課題があったのが、

川崎駅西口の再開発と併せて整備した新たなバスターミナルに、幸区方面行きのバス停を移すことで、東口駅前広場に空間的な余剰を生み出し再編整備。

7つあったバス島を2つに集約し、歩行者が地上を平面で移動できるようにし、バリアフリーの問題も改善。歩行者の回遊とゆとりのある広場空間を生み出した。また、閉鎖的な地下街への階段の上屋を撤去し、高い位置にガラスの大屋根を設けることで見通しの良い、開放的な空間を確保。さらに大屋根と連続して、地下街を見通せるガラスの回路を設けることによって、地上と地下の回遊性を高めるとともに、東口から東西自由通路を経て、西口へ至る歩行者軸を作った。2014年度には全国初のユニバーサルデザインタクシー専用乗り場の整備など、東口駅前広場の再整備により、国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰を受賞している。

今回の視察で一番感じたことは、再開発を含むまちづくりは、やはり

このように、夢があって、先見性を持って戦略的に進めるべきべきである。

(当局への提言)

将来的に不安な要素や問題を抱えたまま解決せずに見切り発車したり、ただ建物が新しくなるだけで満足したりするような再開発は進めるべきではない。

川崎市の駅前周辺のまちづくりですが、政令市の駅であり駅の乗降客数も規模も比較にならないくらい大きいですが、それはそれとして、やはり繰り返しになるが、再開発・まちづくりは、夢のある、先見性を持って戦略的に進めるべきである。

さいたま市

・駐輪対策について

とにかく、さいたま市は自転車を利用しやすい環境が整っている。世帯での自転車保有率も83.5%で14大都市(京都市・大阪市・名古屋市など)の中でもトップです。地形が平坦で自転車が使いやすく、駅までの通勤・通学や、買い物など、日常的に自転車が利用されている。併せて、自転車関連企業や駅周辺の商業施設、郊外の自然景観、自転車イベントなど(ツールドフランスさいたまクリテリウム等)自転車を活かせる地域資源がたくさんある。このように、自転車のまちづくりの取組みに対し、本市と比較してもなかなか充実しているように感じますが、満足している市民は3割と低い状況になっていることが、意外である。

放置自転車対策では、(放置禁止区域・放置指導員の配置・撤去・処分等)基本はやはり指導・撤去・啓発の強化ですが、

1 駐輪場の適性配置の推進

2 民間事業者による駐輪場整備の支援

3 駐輪需要を生じさせる施設等の整備に併せた、駐輪場の整備促進

4 駐輪遊具制度の導入

5 駐輪場の情報発信の充実

6 利用者サービスの充実

これらのこれまでの取り組みによって、駅周辺における放置自転車は、平成19年で6000台あったのが、平成25年度には約1,100台と大きく減少している。放置自転車の撤去台数も近年減少傾向にあり平成15年度51,273台から平成25年度20,352台に減少している。

1 自転車利用環境の現況と課題

2 さいたま市の自転車政策体系と自転車ネットワーク整備計画

3 さいたま市自転車ネットワーク整備計画の基本方針

4 自転車ネットワーク路線の選定

5 自転車ネットワーク路線・レクリエーションルート（案）

6 整備の進め方

7 整備形態のイメージ

ということで、さいたま市自転車ネットワーク整備計画として進められている。また、民営駐輪場設置に対する補助制度や中・高等学校生自転車運転免許制度、コミュニティサイクル事業も平成 25 から市内 4 箇所で先行スタートし、現在 20 カ所で運営している。

「自転車のまち・さいたま」を代表するイベントとして、さいたまクリテリウム by ツールドフランスが毎年秋に開催されており、夏のフランス本大会で活躍したスター選手たちが再集結し、さいたま新都心の高層ビル街を猛スピードで駆け抜けるさいたまクリテリウムは、市街地などに距離の短い周回コースを設定し、何周もする形式の自転車レースで、ツールドフランス総合優勝選手など世界の一流選手が目の前を疾走する姿を何度も目にすることができる。ゴール前の 300m の直線では、世界のトップ選手たちによる白熱の接戦が楽しめるというぜひ観戦してみたい大変羨ましいイベントである。今回の大会から、新たな取組みとして、タイムトライアルレースの予選を開催し、アマチュア選手にも出場機会を設けるらしい、このことでこれまでの観るイベントだけだったのが、参加できるイベントへと更に充実していくと思う。自転車スポーツの力を利用したこのイベントは、毎年約 10 万人の観客が訪れ、前回大会は約 30 億 8800 万円の経済波及効果があり、オリンピック、サッカーワールドカップと並び、世界三大スポーツイベントとも言われるツールドフランスが持つ価値、メッセージ、魅力が体感できる素晴らしいイベントです。

（当局への提言）

放置自転車対策としての基本は、どこの市でも自転車等の放置が多い地域での誘導員による誘導、放置自転車の撤去活動、自転車駐輪場の整備とこの大きく 3 点だと思いますが、さいたま市は政令市であり、自転車のまちを目指しており、当然の事ですが様々な取組みが充実している。本市との規模が違い過ぎるので単純に比較は難しいですが、将来像のイメージというのか？ 取り組みの検討の一つとして、バス停付近へ駐輪場を整備するサイクル&バスライド、公共交通との連携の可能性について、さいたま市ではないですが、さいたま市の自転車まちづくりプランの中で、サイクル&バスライドの整備例（宇都宮市）が紹介されていました。本市でも、バス停付近へ駐輪場を整備する公共交通との連携について、将来像として、検討してみるのはいかがでしょうか。

視察報告書

川崎市自転車通行環境整備について

安全性の向上を目的に、事故多発箇所など緊急的な通行環境整備を進めておられるが、連続的に整備されていないのが現状でもあり、断片的な整備にとどまっているのが課題。課題解決のために自転車利用が多い駅周辺に自転車の利用状況などの現状把握を行って地域自転車ネットワークを考案予定。自転車の関連事故は過去10年で約半分に減少しているが自転車関連事故割合は30%前後で推移し、常に神奈川県内の平均を上回っている。また川崎市内の自転車事故の約7割は交差点で発生しており、衝突相手の大半は自動車。

西宮市への提言

本市も自転車事故の割合が増加傾向にあり、女性交通指導員による交通安全教育を市の施策に基づき行っているが、交通安全に対する市民意識や自転車事故マップおよび事故の傾向などの周知を推進しているが、自転車環境整備については本市も連続的に整備が遅れていると思われる。駐輪対策については本市も主要5駅において自転車駐車場の新設、増設をさらに図り、老朽化している施設を改修し、

また鉄道事業者と連携して自転車の整備に努めるよう提言する。

川崎駅周辺のまちづくりについて

まちづくりの基本施策は様々あるが、特に多様な商業機能の集積や駅東西地区の一体化による街の利便性や回遊性を高め、誰もが安全安心に往来しやすく賑わいのあるまちづくりに推進されていることが大きな印象。特に北口自由通路・川崎駅前タワー・デパートの接続・西口北バス乗車場およびラゾーナ川崎プラザの接続などはさすが政令都市としてのまちづくり。規模の上でも本市とは比較にならない。

さいたま市

老朽化木造住宅など密集市街地についての防災上の取り組みについて、条例、建築基準法第40条に基づき、不燃化推進条例を制定して市内で2地区、川崎区、小田周辺地区（9.1ヘクタール）幸区幸町周辺（37ヘクタール）を不燃化重点対策地区として指定。当該地区内の建築に当たっては戸建、2階建てなどの小規模建築物などにも新たな防火規制を導入して原則としてすべて準耐火建築物以上とすることを義務化。老朽住宅の解体費（最大100万円）や新築工事費（最大200万円）への補助制度を創設。さらに防災空地・・・当面は利用予

定がない私有地を公共空間として一定期間地域へ開放することで災害時の火災延焼の抑制や避難、消防活動の場として役立てるほか、平常時は身近な交流広場として活用する空間として利活用する取り組み。市は土地所有者、地元組織との協定のもと、土地を無償で借り受け、近隣住民の意見を伺いながら表面整備工事を行う。土地所有者は、固定資産税、都市計画税が非課税となり、地元組織は整備後の管理を行う。このような取り組みを行っている。

当局への提言

災害時の避難や救援活動をする上で建築基準法第42条第2項に該当する狭あい道路を拡幅整備する必要性は高いとしているが、工事規模の増減予測が出来ない受身な事業。したがって地域全体への効果が現れるのにかなりの期間がかかる。さいたま市のように防火規制を導入して、建築に当たってすべて準防火建築物とするのも一つの考えではないのか。また、防災空地を設ける必要性も大いに感じる。

委員会行政視察報告書

委員氏名 まつお 正秀

調査の期間	平成 30 年（2018 年）10 月 29 日（月）～10 月 31 日（水）
調査先 及び 調査事項	東大阪市 ・ 都市計画道路の見直しについて 川崎市 ・ 駐輪対策について ・ 川崎駅周辺地域のまちづくりについて さいたま市 ・ 駐輪対策について

<p>初日の 29 日は東大阪市の都市計画道路の見直しについての視察。どこの自治体でも数十年前に策定した都市計画道路がありながら未着手の路線がたくさんあります。これは高度経済成長期、あるいはその前に人口増や車の増加を見込んで指定された都市計画道路が、該当区の住民の合意が得られないなどもあって着工されておらず、近年は多くの自治体が人口減少局面に入ったこともあり、見直しをする自治体が増えていきます。そうした中で西宮市は人口が伸びていましたが、2017 年秋からは全国的傾向と同じく人口減少局面に入っています。この計画によって周辺の土地所有者等による建物が様々な形で制限されることとなりますが、自治体の将来計画で道路整備がされるのならやむを得ないとそれに従ったにもかかわらず 30 年も 40 年も着手されないという事になれば、約束が違うじゃないかという問題が起きています。聞くところによると、全国的な都市計画道路計画の見直しは、計画によって建築制限を受けたことに対する補償を求めた裁判がきっかけとなっているようです。西宮市でもこの問題は例外でなく、二年前に 14 区間の路線を廃止しましたが、まだ今後検討を要する路線もあります。そうした参考になればという事で今回の訪問。</p> <p>西宮市では東西に主要電鉄会社の路線が 3 本あるものの、南北の移動に不便さがあ</p>
--

るとい側面があります。東大阪市は市の面積が西宮市と比べて半分強という側面とともに、碁盤の目にちかい形で電車の路線があります。さらに今後モノレールの駅が4 駅できるよう。そうした背景もあり、東大阪市の目標は駅から歩いて行ける街をキャッチフレーズにしており、駅から約 800 メートル内で目的地に行けるような街づくりを目指しているという事でした。こうした取り組みは市道だけの取り組みでは一貫性がないため、県の計画に合わせる形で取り組まれていました。東大阪市では 30 年間未着手は廃止の方向という事であり、早めの決断という点では参考になりました。計画を進めるのも路線廃止などの見直しを行うにも相手がある事であり、どちらも自治体として粘り強い取り組みが必要だということを感じました。



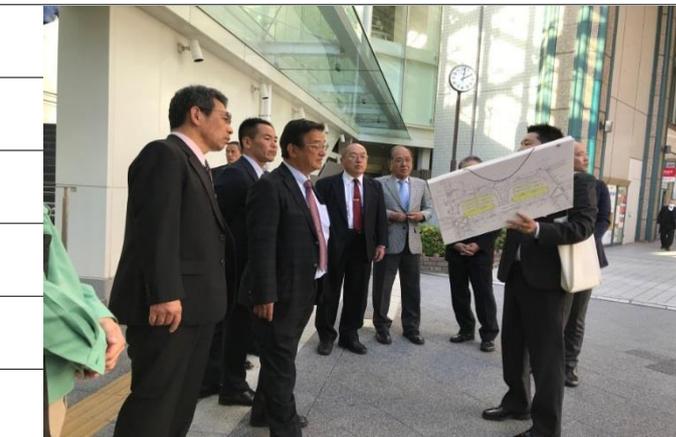
(東大阪市での視察の様子)

二日目は前日から移動していた川崎市の議会棟へ。午前中は駐輪対策について、午後からは川崎駅周辺のまちづくりについての視察。こちらは政令指定都市で人口 151 万人、49 万人の西宮市と比べて様々な指標で単純な比較ができないと思っでの訪問。川崎駅の乗降客数は東京に近いこともありかなり多く、駅周辺の道路の幅や歩道の広さなど駅周辺の開発規模の違いなどを目の当たりにすると、ますます比較の難しさを痛感。

ただ、駅周辺の駐輪対策、自転車と歩行者が安全に通行できるかということは全国

共通の課題ですから、当局からの説明では参考になることもありました。特に自転車駐輪の利用の少ない駅については料金を安くして利用率を高める取り組み、民間の地権者に市が補助を行って駐輪場を整備してもらう取り組みは参考になりました。座学の後は、実際に歩道に出ての現地視察を行ない、歩道上に邪魔になる形で駐輪されている自転車を、植栽側にロック型の駐輪場を整備してそこに駐輪してもらう工夫を実際に見てきました。

また、西宮ではJ R西宮駅南にある卸売市場の再整備が予定されていますが、卸売市場の再整備費用や維持費を、出来るだけ少なくしたいという地権者や建物所有者の意向を汲んで、地区計画内をいくつか分割した上で区域内での容積率の移転を行なう形でその整備費用を賄おうという手法が有力となっています。今回の川崎市の駅周辺開発視察はその参考になればという事にとどまらず、今後の西宮市内各駅周辺の開発を行う場合はどうあるべき姿の参考になればという思いもありました。しかし、西宮市におけるJ R西宮駅南東開発はいわば特殊な開発であることからこの視点からはあまり参考にできず、バスのポートターミナルをなくしてバリアフリーにしたり、様々な形で土地の有効利用を行うなどの工夫は参考になりましたが、駅前の大型商業施設『ラゾーナ川崎』（全国の大規模商業施設で二番目の集客力を誇っているとの事。下の写真はその施設内にある中庭公園）へ人の流れを誘導するような開発には少し疑問が残りました。（下の写真二枚は川崎市での現地視察の様子）





3日目の視察はさいたま市。視察の主な目的は駐輪対策でしたが、「自転車のまちさいたま市」を標榜した取り組み全般のお話を聞くことが出来ました。全市勾配率 3%という平坦な街であることから、当然自転車の利用が多く、さらなる自転車の普及だけでなく、自転車の乗り方講習などの安全対策、また、普及が増えれば駐輪対策も必要になることから、縦割りではない総合的な計画策定がなされ、定期的な見直しを行ないながらさらによいものにしていくとする努力を感じることが出来ました。特に自転車道整備や自転車通行においては、車道を走る自転車が右側走行しないような道路標示の工夫は参考になりました。



(上はさいたま市役所での視察の様子)

委員会行政視察報告書

委員氏名 やの正史

調査の期間	平成30年（2018年）10月29日（月）～10月31日（水）
調査先	東大阪市 ・都市計画道路の見直しについて
及び	川崎市 ・駐輪対策について ・川崎駅周辺地域のまちづくりについて
調査事項	さいたま市 ・駐輪対策について

東大阪市

- ・都市計画道路の見直しについて

見直しの背景としては、「人口増加、拡大社会」から「人口減少、成熟型社会」への移行があり、見直しが必要とされる。東大阪市の都市計画道路は約5割は未着工であり決定後40年以上経過しており見直すことになりました。

見直しの視点としては、

- ①本市道路網の骨格となる都市計画道路の検証
- ②本市の将来像を踏まえた道路機能の検証
- ③都市計画道路のネットワーク機能の検証
- ④建築制限に対する検証を実施

効果としては、

- ①土地利用、土地の流動性が高まる。
- ②住宅使用期間が長期化する。

川崎市

- ・駐輪対策について
道路事情を考え工夫して駐輪対策を実施
- ・川崎駅周辺地域のまちづくりについて
駅と商店街を融合した形でまちづくりを実施

さいたま市

- ・ 駐輪対策について
 民営駐輪場設置に対して補助制度を実施

〔提言〕

- ・ 西宮市は東大阪市と大変良く似ていますので東大阪市の施策を参考にして頂きたいと思います。土地が動くのは相続の時に動きます。それは30年単位で動きます。それを考慮することも役立つかもしれません。
- ・ 駐輪対策については現場、現場で対策の仕方がありますので、今までの西宮のノウハウを生かしながら工夫して頂きたいと思います。駐輪場の確保は必要であるし大事です。
- ・ まちづくりについては49万都市と140万都市では人口においては3倍程違いますが町づくりの規模としては一桁違う印象を受けました。西宮市はコンパクトに1つ1つの町が物語、話題がある町づくりをすれば良いと思います。西宮市は文教住宅都市であるので、それをこれからも推し進めるべきだと思います。コミュニティーのしっかりしたコンパクトシティーを目指すべきだと思います。