

建設常任委員会行政視察報告書

・視察期間 平成27年10月28日（水）～平成27年10月30日（金）2泊3日

・視察先 御殿場市 総合景観条例と景観計画について
名古屋市 自転車走行空間の整備について
福岡市 都市計画道路等の道路整備について
〃 自転車の安全対策について

・視察委員 委員長 花岡 ゆたか
副委員長 松山 かつのり
委員 上田 さち子
〃 草加 智清
〃 庄本 けんじ
〃 田中 正剛
〃 中川 経夫

※上記の順に行政視察報告書を掲載しています。

委員会行政視察報告書

委員氏名 花岡 ゆたか

■ 調査の期間 平成 27 年（2015 年）10 月 28 日(水) ～ 30 日(金)

■ 調査先及び調査事項

- 御殿場市 ・ 総合景観条例と景観計画について
- 名古屋市 ・ 自転車走行空間の整備について
- 福岡市 ・ 都市計画道路等の道路整備について
- ・ 自転車の安全対策について

1. 静岡県御殿場市

人口 8.9 万人 面積 194.6 平方 km



Map data ©2015 Google

御殿場市は、市域の西側の約 3 分の 1 を陸上自衛隊東富士演習場が占め、東側の約 3 分の 1 は箱根山系が占めており、その間に市街地が形成されている。古くから東西交通の要所であり、現在では東名高速道路と新東名高速道路が市街地の中心部を南北に貫いている。富士山と箱根を結ぶ、観光のハブとしての発展を目指している。

■ 概要

富士山の世界遺産登録の気運が高まる中、景観行政団体となり「景観」と「屋外広告物」の規制をまとめて行う「総合景観条例」が先進的である。

本条例は、富士山や箱根山系への眺望を第一としており、それを阻害する建築物・工作物・屋外広告物等の、大きさ・高さ・色彩等に規制を定めている。

■ ポイント

- ・平成 24 年 3 月 15 日に景観行政団体に移行し、平成 25 年 6 月 22 日に富士山が世界遺産登録された。翌平成 26 年 4 月 1 日に全国の市町で初の、景観法と屋外広告物法を一体化した「総合景観条例」を施行した。
- ・一定規模以上の建築物や工作物の形態意匠、屋外広告物の大きさや色について、重点的に景観誘導を行う地区として「景観整備重点地区」を定めている。
- ・敷地周辺から富士山や箱根山系への眺望を損なわないよう、建築物は道路からできる限り後退し、道路側に空地を確保するよう努める事と、市域全域で定められている。
- ・国道 246 号・国道 138 号の沿道では、緑化を施す割合（壁面緑視率）に応じて、当該道路に面する部分の基調色とすべき面積の割合を緩和することができ、アクセントカラーを使用できる面積が広がる。
- ・JR 御殿場駅東口のポップ広場が富士山の眺望スポットに指定されており、ポップ広場から、富士山方向に高さ 18m 以下、高さ 15m 以下、高さ 12m 以下と富士山の眺望に配慮した高さ基準が定められている。その他、箱根山系から富士山の眺望スポットとして 6ヶ所が指定されており、それらの周辺は高さ 15m 以下と定められている。
- ・屋外広告物の規制に関して、市当局者の話では国内で一番厳しいのではないかとのこと。
- ・最も理解が得にくい「企業カラー」も規制される。企業カラーが明度の高い「赤」である企業が、その案内看板の赤色を、市の指定する濃緑系の色に変更した。
- ・市内で登録されていた約 700 件の屋外広告物のうち、条例施行により約 250 件が不適格広告物となった。これらに対し、屋外広告物早期改善補助制度を設け、50 平方m以上の広告物については対象経費の 3 分の 1 以内で、1 広告あたり 20 万円を上限として補助している。行政の指導によりこの制度を利用し、富士山の眺望の中に明度の高い「黄色」を屋外広告に使用していた大手ビジネスホテルチェーンが、約 300 万円をかけて広告の付け替えを 2 件行った。

■ 意見・感想

- ・世界遺産である富士山の眺望の確保という事で、厳しい規制に対して住民・企業の理解が得られている。本市に於いては、既存不適格の建築物や屋外広告物にまで規制をかける事は考えられない。まず、住民・企業の理解が得られないと考えられる。
- ・「総合景観条例」とした事で、規制は一本化しているが、実際には手引きとルールが建築物・工作物と屋外広告物とで 2 冊に分かれており、一体的運用には高いハードルがある事がうかがえる。

2. 愛知県名古屋市

人口 228.5 万人 面積 326.4 平方 km



Map data ©2015 Google

名古屋市の市域はほぼ平らであり、柵目状の道路網が整備されており、自転車の通行、車両の通行ともに多い。

■ 概要

名古屋市では自転車利用者が多く、長年駅前の違法駐輪対策に注力しており、近年その成果が出てきている。また、自転車の原則車道走行に対応する為、自転車走行帯や自転車道の整備も進めている。

■ ポイント

- ・平成 6 年に自転車駐車を有料化する。平成 14 年に商業施設等に対する自転車駐車の附置義務を導入する。平成 19 年に道路法施行令を改正し、歩道上を無料で貸出し民設民営の自転車駐車を、駅周辺に整備するなどして、違法駐輪の対策を行った。
- ・健康志向の高まりで駅まで徒歩で移動するなど環境の変化もあり、平成 17 年頃から市内の総自転車数が減少し始める。また、さらなる自転車総数の減を目指して、都心部では平成 30 年にコミュニティサイクルを導入予定。
- ・パターン A：構造的に自転車と歩行者を分離するタイプ
パターン B：視覚的に自転車と歩行者を分離するタイプ
パターン C：自転車レーンを整備するタイプ
道路幅員や交通量に応じて、上記の 3 パターンの整備を進めている。
- ・パターン C の自転車レーンの整備は困難であり、整備に適した道路も少なく、2.7 km しか整備できていない。

- ・平成 23 年 10 月に警察庁から「自転車の原則車道走行」の通達を受ける。
- ・平成 23 年 12 月に「名古屋市自転車利用環境基本計画」を策定し、自転車通行のマナー・ルールと、自転車の安心・安全な利用を図る。
- ・市内の幹線道路のうち 370 k m を、歩行者・自転車・自動車の分離を積極的に推進する「整備候補路線」として位置付けており、現在、114 k m が整備済みである。
- ・自転車レーンに於いて、「逆走」が見られる。

パターン C：自転車レーンを整備するタイプ



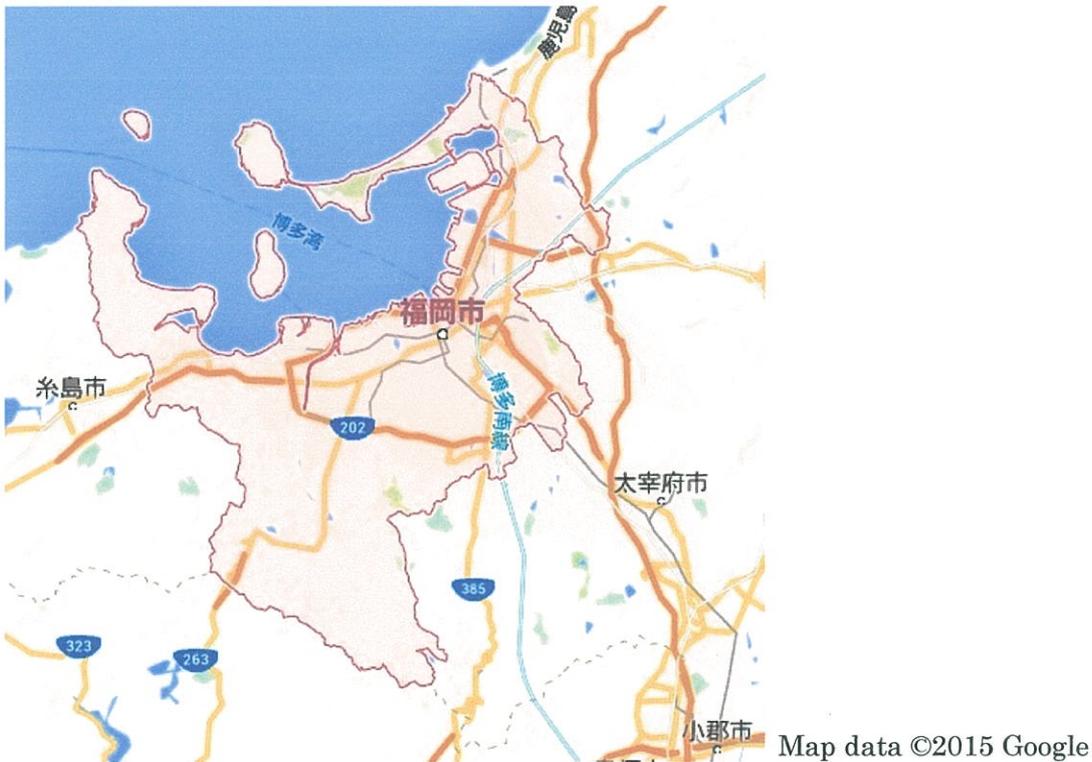
名古屋市提供資料より

■ 意見・感想

- ・平成 6 年の自転車駐車場の有料化まで、自転車駐車場が無料であった事は驚きであり、放置自転車が多かった事も納得できる。
- ・平成 19 年から行っている、道路の占有許可を与え民設民営の自転車駐車場を整備するという手法は、なかなかのアイデアであると思う。しかし、これは道路幅員の広い名古屋市だからこそできる事であり、本市で使える手法とは言い難い。
- ・平成 23 年 10 月の警察庁からの「自転車の原則車道走行」の通達には、名古屋市に於いても苦慮している様子。全国の自治体の共通の課題であると考えるが、今まで歩行者＋自転車と自動車の分離だったものを、歩行者・自転車・自動車の分離に考え方を切り替える必要がある。
- ・自転車レーンに於いても、「逆走」などその運用に課題が残っている。荷卸しのために路肩駐車しているトラックがある場合など、様々な課題が想定される。

3. 福岡県福岡市

人口 153.2 万人 面積 343.4 平方 km



福岡市は、九州最大の都市でありその歴史も古く、江戸時代からは商都として栄え、市街地も広がった。その地形から、道路は放射状（葉脈状）に整備されていたが、近年環状道路が整備され、交通の集中が緩和された。また、市街地がコンパクトなため、都心部への自転車の流入と安全確保が長年の問題となっている。

都市計画道路等の道路整備について

■ 概要

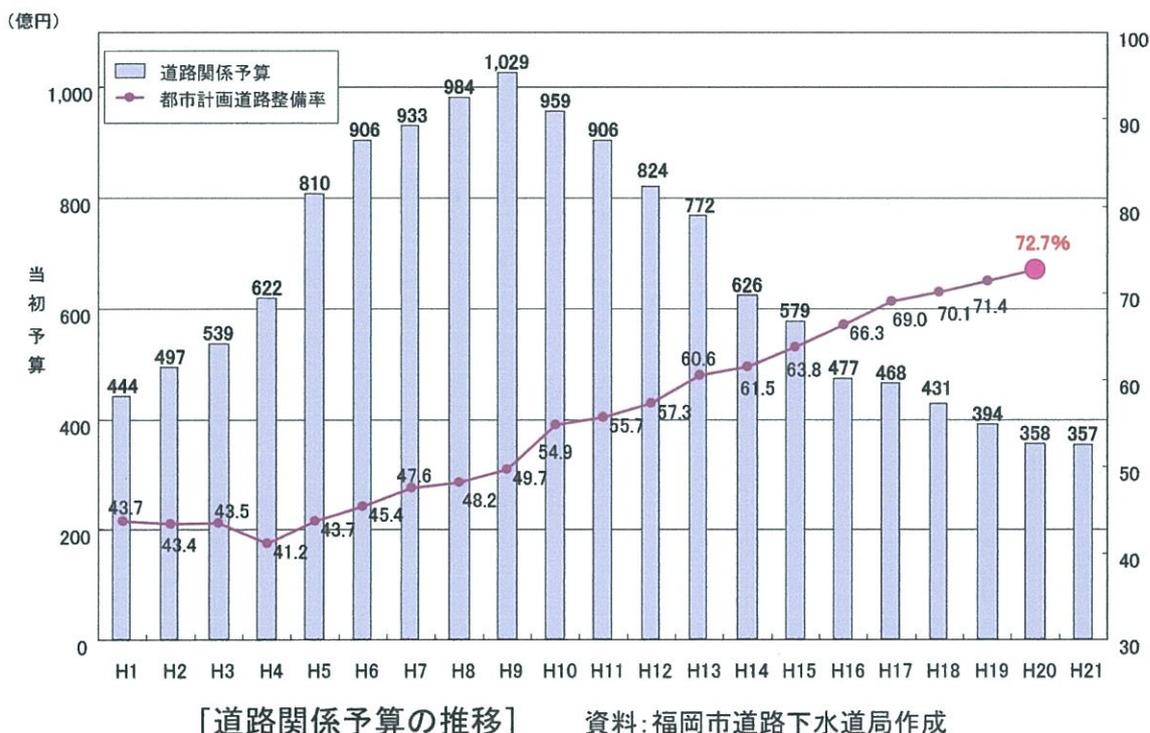
高度経済成長と山陽新幹線の開通を経て、人口の急増と都心周辺部の市街地化が進み、道路の慢性的な渋滞が問題となり、平成元年に「よかトピア」が開催された頃から急激に都市計画道路の整備が進んだ。

都市計画道路は、既存道路の拡幅のみならず、既に市街地化された所に全く新しい道路を通すという事例も多々あった。

■ ポイント

- ・アクションプラン 2011 の結果をうけ、アクションプラン 2016（2011 年から 2016 年までの整備計画）を策定し、道路整備を進めている。
- ・歩行者の視点に立った道路整備として、小学校から半径 250m の通学路を重点的に整備し、歩道の新設や路肩のカラー化を進めている。
- ・平成 23 年 4 月 29 日に福岡外環道路が全線開通し、都心部の通過交通が約 23% 削減されるとともに、都心周辺部の主要市街地が繋がり、市民の生活利便性が向上した。

- ・財政に於いて道路の整備と維持管理の予算を見ると、昭和 60 年頃まで年間 300 億円程度だったものが急激に増加し、平成 9 年には 1,000 億円を超え、その後整備が進むと同時に減少し、現在は 300 億円程度に戻っている。この間に都市計画道路の整備率は、昭和 60 年の 36.0%から、平成 27 年（予定）で 82.3%まで上昇した。
- ・事業にあたっては、多くの用地買収が発生した。市民からの苦情はほとんどなく、スムーズに事業が進んだ。



福岡市提供資料より

■ 意見・感想

- ・九州の中心都市として、今なお人口増の続く福岡市に於いて、道路網の整備事業は必須であった事が理解できる。また、事業にかけた事業費の大きさにも驚かされる。
- ・平成 23 年に全線開通した福岡外環道路が、福岡市の道路状況を一変させたと言える。その整備にあたっては、既存の市街地の用地買収を伴ったが、地権者からは目立った苦情が出なかったという点も驚きである。本市では、なかなか市民の理解が得られず停滞している事業があるが、福岡市との違いがわからない。
- ・都市計画道路を整備したことによって、校区や町が分断されてしまった例もあると聞いたが、これについても問題は起きていないと言う事で、驚きである。

自転車の安全対策について

■ 概要

福岡市は、都市核である博多・天神・西新からそれぞれ半径5 km以内に人口が集中しており、都心部への自転車交通量が多い。それに伴い、駅周辺の放置自転車数も全国ワースト1位を記録したこともある。また、自転車交通が多い事に対して「ネットワーク整備計画」により全長100 kmの道路整備を計画している。

■ ポイント

- ・平成15年、天神駅周辺の放置自転車数は全国ワースト1位であり、福岡市は放置自転車の多い市町村のワースト5位であった。平成13年から「放置サイクルZERO宣言」と銘打って、その対策に乗り出し、平成17年には天神駅周辺は全国ワースト38位、福岡市はワースト7位となり、改善がみられる。
- ・天神駅周辺に於いては、きらめき通りの地下に官民合築による、1,015台収容の大規模駐輪場を整備し、平成16年3月1日に供用開始している。
- ・天神駅周辺では、自転車の関わる事故が平成10年から平成24年まで年間3,000件を超えており、平成25年に天神交差点から渡辺通四丁目交差点までの400mを「押し歩き推進区間」と定め、平成25年には自転車の関わる事故件数が3,000件を下回った。また、押し歩き推進区間での押し歩き率は、条例施行後90%を越えている。
- ・福岡市道路整備アクションプラン2016に於いては、自転車と共生する道づくりとして、自転車通行空間整備の推進が謳われている。
- ・「福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画」に於いては、自転車通行空間の整備延長を平成34年に100 kmを目標として、整備を進めている。
- ・実験的に自転車レーンの整備も進めており、市内2ヶ所では道路の車線数を減らし、自転車レーンを新設した。

■ 意見・感想

- ・「押し歩き推進区間」という事例を始めて耳にした。なかなか面白いアイデアである。
- ・自転車レーン設置のために、車線数を減らした区間において、渋滞は発生していないとの事であった。本市でも交通量を詳しく調査すると、車線数を減らしての自転車レーンの設置も考えられるのではないか。
- ・平成23年10月の警察庁からの「自転車の原則車道走行」の通達には、福岡市に於いても苦慮している様子。全国の自治体の共通の課題であると考えるが、今まで歩行者+自転車と自動車の分離だったものを、歩行者・自転車・自動車の分離に考え方を切り替える必要がある。

4. 西宮市当局に対する提言

■ 景観

御殿場市に於いては「総合景観条例」の施行後、既存不適合の屋外広告についても、改善を求めている。本市に於いても「西宮市屋外広告物条例」が定められた平成19年以前の物件に関しても、著しく景観に与える影響が大きい物については、改善を求めるべきではないか。

■ 自転車通行帯・自転車道

「自転車の原則車道走行」については、どの自治体も苦慮しているようにうかがえる。そのような中で、路肩を着色して自転車レーンを整備する手法は、現状の道路幅員の変更や、大規模な工事を伴わないため、整備しやすいと考える。そこで、実験的にどこか1路線で自転車レーンを整備してみてはどうか。候補としては、鳴尾御影線を勧める。

■ 都市計画道路

用地買収が思うように進まず事業が遅れている山手幹線熊野工区の4車線化事業だが、そもそも近隣住民が4車線化に反対であるから、難しいと思うが根気よく交渉を続けて頂きたい。場合によっては、土地収用法による収用を行う事も考えられるのではないか。

本市の交通の南北の軸として、甲子園段上線は早期に整備するべきではないか。

●御殿場市

- ・総合景観条例と景観計画について

10月28日(水) 14:00～ 御殿場市役所

御殿場市は人口 89,506 人（平成 25 年 7 月現在）で、静岡県では中規模な都市として、町のいたるところで富士山(標高 3,776m)が眺望でき、富士山は 2013 年（平成 25 年）6 月 22 日に「富士山-信仰の対象と芸術の源泉」の名で世界文化遺産に登録されました。

その意味からも景観に関しては、市民への理解が得やすく、時期も世界遺産登録されるタイミングとも重なり必要性が増してきたと考えられます。

※御殿場市は、富士・箱根・伊豆観光圏の中心とした「観光ハブ都市」を目指した街づくりとして取り組み「おもてなしの心」で景観政策の実現として、御殿場市景観計画を策定しました。



御殿場市は平成 24 年 3 月に景観法に基づき、「景観行政団体」として景観行政が可能となり、同時に屋外広告物法による市独自の屋外広告物法条例の制定が行えるようになりました。

そこで御殿場市は「景観法に基づく条例」と「屋外広告物に基づく条例」を統合した、『御殿場市総合景観条例』を制定し、建築物と広告物の高さ、位置、色彩等の基準を一体的に設けることにより、統一感のあるまちづくりの形成が可能になりました。

この計画は、市民・事業者・来訪者・行政が共同で行うことにより、自然や歴史・文化の特色を生かした取り組みにつなげることにしており、一定規模の建物や工作物の形態意匠、屋外広告物の大きさ・色について、重点的に景観誘導を行う地区として 4 つの「景観整備重点地区」を定めていますが、地区の開発状況の進捗等、必要に応じて適宜

見直し、更新、地区指定の追加をおこないます。

例えば「御殿場駅周辺地区」では、建築物や屋外広告物の高さ・デザイン・色彩等の規制、誘導や景観阻害物となる電柱類の無電柱化の推進、駅前広場の統一的デザインの形成といったことなどを設定した取り組みを定めています。また公共施設についても市の景観を印象付ける要素として、整備や改修の際には周辺の景観に調和した緑化整備を積極的に推進させることにより、景観形成の先導的役割をもたせています。

また屋外広告物についても、4つの地区以外に一般規制地区・普通規制地区として基準を定めており、既存不適格な広告物の早期改善には補助金制度を設けており、市内には約700件の屋外広告物が登録されており、不適格広告は250件、うち50㎡以上の特大広告は20件あり、この補助金を使って4基の特大広告物が富士山の景観に配慮したデザインに改修されました。

全国初となる総合景観条例は、平成26年4月1日に施行され、今後の取り組みとして長期の展望にたち、おおむね10年を目標とし整備を推進し、5年ごとに目標の達成状況の検証をおこなうとしています。

課題としては、既存不適格広告物の改善、違反広告物の改善、景観資源の保全活用といった事業者等への理解や市民への周知を得る努力を続けなければなりません。

また、色彩の制限は落ち着いた町並みをつくる反面、町全体が暗く沈んでしまうといった負の面や、緑化を推進することで生じる維持・管理または安全面などが考えられます。

その他にも景観形成を進めていくには、災害につよいまちづくりを考えたとき、景観上好ましくない整備も考えておかなければならないと感じました。

御殿場市では景観形成の点から無電柱化を進めるため、現在眺望に支障のある5路線を無電柱化重点路線として指定し、2路線が電線管理者と合意を得て、道路改良工事とあわせて整備する予定とのこと、また、無電柱化を推進する市町村長の会に加入し、連携を図りながら進めていくことにしています。西宮市でも災害時に電柱の倒壊による被害をなくすため無電柱化を行っています。

この条例の特徴のひとつとして、役割を市民・事業者・来訪者・行政を定め、中でも来訪者の役割として、多様な目的を持った来訪者も景観に携わる一員としてとらえ、観光客やボランティア・体験イベントに訪れた人にも役割を設定しているところではないかと思えます。

●名古屋市

・自転車走行空間の整備について

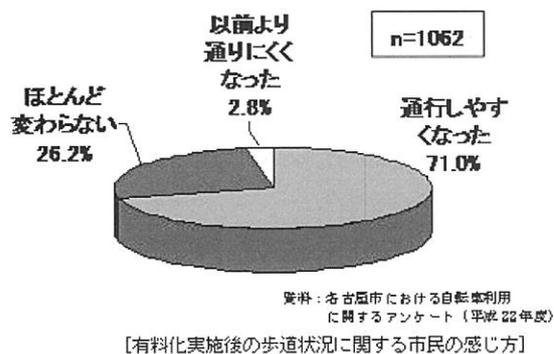
10月29日（木）10：00～ 名古屋市役所

名古屋市は、人口2,284,284人（平成27年10月現在）で中区をはじめ16区から成り立っています。面積は326.43平方キロメートルで東部の丘陵地、中央部の台地、南部等の沖積地と大きく3つのエリアで、特に中央部は標高10から5m程と比較的平坦な地形となっているため、自転車を利用する人も増加し、それに伴いハード、ソフトの両面で整備する必要が出てきたのではと思います。

これらの課題を解決するため、平成23年12月に「名古屋市自転車利用環境基本計画」を策定し、利用環境を「とめる」（駐車対策）「走る」（走行空間）「利用する」（コミュニティサイクル）の視点で整備することになりました。計画では、平成23年度～平成32年度の10年間としており、公共交通機関との調和を図るため、「名古屋市交通安全計画」等関連した取り組みとし、インフラ整備からの改善を目指した計画となっています。

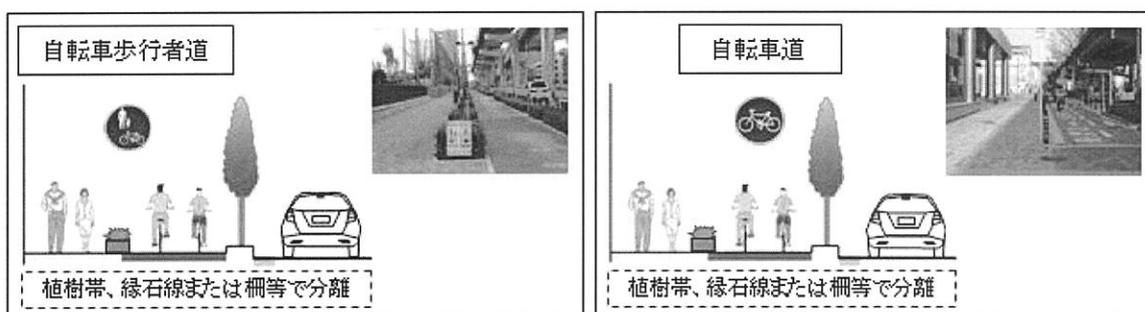
まず、「とめる」の対策では、平成9年の41,419台の放置台数をピークに平成22年には20,727台まで減少、計画目標は2020年までに16,500台としています。減少の対策としては、市営自転車駐車場の整備と商業施設等への附置義務化、自転車駐車場の有料化（平成18～22年度を有料自転車駐車場整備5ヶ年計画）などによるものです。結果この5ヶ年計画の効果は、有料化した41の駅だけを見ると、有料化前では63,515台から有料化後では、35,689台と駐車台数が減り、放置自転車も同様72.7%減少する一定の効果が出ています。今後の課題は施設の維持・補修の管理や利用ニーズにあった料金体系といったことだそうです。

また名古屋市では撤去した自転車は返還・処分・再利用しています。返還手数料の徴収をおこなったり、再利用では市の自転車事業取扱者に売却や海外向けリサイクル事業を実施するなど放置自転車にかかる多額の市税の負担を少しでも軽減する取り組みもおこなっていました。



[有料化実施による効果（名古屋駅周辺：都計東志賀町線）]

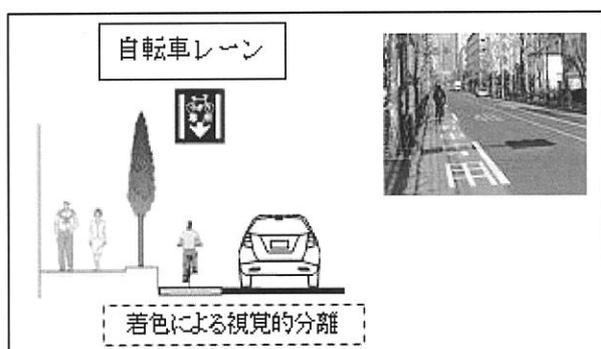
次に「走る」の対策としては、走行空間の整備をあげており、警察庁では平成23年10月に、自転車は「車両」とであると位置づけて、自転車の安全対策の基本的な考え方とし、車道を通行する自転車と歩道を通行する歩行者の双方の安全を確保することを目的とし、平成24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定しました。名古屋市の基本計画はそれ以前に打ち出したものであるから、計画の一部見直し、変更は行う必要はあるものの、4車線以上の幹線道路において「整備候補道路」を指定し、歩行者・自転車・自動車の分離を進める。整備形態は「構造的に自転車と歩行者を分離するタイプ」「視覚的に自転車と歩行者を分離するタイプ」「自転車レーンを整備するタイプ」と状況に応じて3つのパターンで整備をおこなうことになります。



「構造的に自転車と歩行者を分離するタイプ」



「視覚的に自転車と歩行者を分離するタイプ」



「自転車レーンを整備するタイプ」

最後に「利用する」の対策としては、「所有から共有へ」とのコンセプトのもと、自転車の利便性を最大限に生かすため、都市型レンタルサイクルで好きな場所から借り、好きな場所に返すといった利用形態ですが、これには複数の店舗やマンパワーが必要であり、あまり現実的ではない気がします。

交通事故は全国的に見ても、平成16年をピークに減少していますが、自転車に関係する事故は、交通事故の約20%でそれほど減少しているとはいえません。西宮市での平成25年の自転車事故では、歩行者と自転車事故のうち、人身事故は2,249件と34.5%神戸市について高い割合となっています。このことから増加する自転車の安全対策としての自転車道路の整備と啓発運動は早急に進める必要があります。

しかしながら道路の整備には多額の財源が必要で、しかも維持補修の財源も確保しなければなりません。現在社会保障の給付などの増加で、自転車道などの整備、維持補修への事業費予算がつきにくいのは事実であります。そのため、ハード面での整備は本当に必要な場所に集中投資を行うしかなく、ソフト面でのマナーの啓発を強化し、両輪で安全対策をしていかなくてはなりません。

●福岡市

- ・都市計画道路等の道路整備について
- ・自転車の安全対策について

10月30日(金) 9月：30～ 福岡市役所

福岡市は人口 1,531,919 人(平成 26 年 9 月現在)で全国 7 位の政令指定都市。東区、博多区など市内 7 区の行政区で、面積 343,38 平方キロメートル。

「住みたい、行きたい、働きたい。アジアの交流拠点都市・福岡」として福岡市がめざす都市像を定めています。

2015 年 11 月には 10,000 人が参加する福岡マラソンが行われ、年間に開催するイベントも多く、活力ある都市として、また、福岡都市圏映画ロケ地マップも検索でき、とても魅力があり参考にすべきところは数多くあります。

【都市計画道路等の道路整備について】

3つのビジョンと10の柱から構成される「福岡市道路整備アクションプラン 2016」は平成 25 年度～28 年度の計画期間を設け、ビジョン 1 は「道路交通法改正」に、ビジョン 2 は国際都市のハブとしての役割を担ったまちづくりに、そしてビジョン 3 は 2011 年に発生した、東日本大震災を教訓とした内容にもなっており、さまざまな視点での整備計画として設計されている感がありました。

☆**ビジョン 1** では、「歩行者の視点に立った道路整備」(例：小学校から半径 250mの通学路を歩道の設置や路側のカラー化など)自転車通行空間整備の推進。

☆**ビジョン 2** では、「九州・アジアの交流・物流拠点としての道づくり」(主要放射環状道路の整備やアイランドシティ関連道路の整備など)。

☆**ビジョン 3** では、「災害に強い道づくり」(緊急輸送道路の整備や無電柱化の推進)。

福岡市ではビジョンに基づき、都市道路計画を進めていますが、近年の少子高齢化や環境問題、平成 9 年度をピークに道路整備への予算は減少し、平成 21 年度にはピーク時の半分以上となっていることから、「検証」と「見直し」により様々な観点で事業の存続・変更・廃止・保留等に分類し、検証の結果から都市計画の決定・変更・廃止に向けた具体的な方法を進めていき、「見直し」を示すことにより優先的に整

備を進め良好な都市環境の形成を図ることになります。

検証としては、都市計画道路の必要性や整備効果をカルテにまとめ、存続・変更・廃止・保留に分類を行い、変更や廃止については、市民への情報提供と説明を行い、意見や意向を踏まえ合意形成を図りながら計画を進めていくことになります。

この検証結果の見直しは「現道が概ね機能を果たしている」「整備効果の波及する区域が限定」「周辺道路の有効活用の可能性」「事実上の課題から幅員線形の変更検討が必要」などの視点で判断され、平成 20 年度末時点では、全体の約 23.6%に当たります。

こうした取り組みを行うことによって、限られた財源で有効に都市計画道路の整備をおこなってきました。

本市においても災害と少子高齢化による視点からの整備計画を優先的に行うことが、無駄を省き最大の効果をもたらすことにつながるのではないのでしょうか。必要で緊急を要する道路整備の基準を再考すべきときではと思いました。



【ビジョン 1】

道路のバリアフリー化

☆歩道のフラット化やユニバーサルデザインに基づいた道路整備による取り組み。



【ビジョン 2】

九州・アジアの交流・物流としての道づくり、福岡市の活力を創出し、環境負担の少ない道づくり。

☆幹線道路の整備 交差点の改良。まちづくりと連携した道路整備
☆立体交差事業の推進、舗装技術によるヒートアイランド対策



【ビジョン 3】

災害に強いみちづくり

☆自身や災害時において応急活動を確保するための緊急輸送道路の拡幅整備及び耐震補強。

【自転車の安全対策について】

福岡市は自転車の利用が増加しており、歩行や自動車、バスといった移動手段のなかでは、平成2年の自転車の利用率は12%に対して自動車は33.4%、電車やバスはそれぞれ16.4%、17.2%でしたが、平成22年では自動車は31.6%、電車やバスは16.0%、13.5%と減少傾向にある中で、自転車は20.4%と増加しています。それに伴い交通事故のなかでも自転車事故も増加傾向にあり、特に自転車と歩行者による事故が多発しています。そこで安全な自転車通行空間の整備が必要となり「福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画」を策定されました。この計画の期間は、平成25年度から34年度までの10ケ年を目標としており、整備予定路線として天神、博多駅地区を中心とした5km圏や自転車交通量2,000台以上などと定めて取り組みをします。

またソフト面では平成25年4月1日施行された「福岡市自転車の安全利用に関する条例」で、自転車利用者の責務また保護者等の責務、自転車販売業者等の責務などを明確にし、その他学校長においては、安全利用に関する教育の実施の取り決めや、押し歩き推進区間(天神交差点～渡辺通四丁目交差点)を指定するなど力を入れています。

これからの課題のひとつに、高齢者の自転車事故件数(高齢者の自転車事故は全体の14%)の増加に関しての対策が行っていないとのことで、今後の推移を見ながら検討をおこなうとのことでした。

《福岡市道路整備の形態》

区分	幅員	自転車道 (幅員 2.0m 以上)	自転車レーン (幅員 1.0m 以上)	車道内共存 (幅員 0.75m 以上)		
	速度 (目安)	50km/h 超	50 ~ 40km/h	40km/h 以下かつ 自動車交通量 4,000 台 / 日以下		
整備形態						

福岡市の「バリアフリー」と「ユニバーサルデザイン」の考えとして、「バリアフリー」は、障がいのあるひとや高齢者などが社会生活をしていく上で、障壁(バリア)となるものを取り除く(フリー)ことで、段差など物理的なもの、またお互いを理解しあう心理的なものの二つに対する取り組みを定義しています。

また「ユニバーサルデザイン」は出来るだけ多くの人が自由に快適に利用でき、行動できるように、ものづくり、情報、サービスなどの様々な場面でおもいやりや配慮といった考えのもとユニバーサル都市・福岡の根拠としています。

また福岡市は職員を自転車安全利用指導員(道交法の知識を持ち、指導方法にも精通している)に任命をしたり、学校・警察・関係局と連携をおこない、自転車運転免許制度の普及を行ったり、さらには、自転車通学を許可している中学校については、実技を伴う自転車教育や交通法規に関するテストの実施も行っています。

自転車の安全対策については、常にハード・ソフト両面で考える必要があります、しかも歩行者と自転車利用者、若年者と高齢者、障がい者、乳幼児への配慮した整備を考えたとき、本市の取り組みはどうか？

しかしながら、市の財源も社会保障等の増加で道路等の整備には減額することはあっても、満足する財源の確保は期待できない状況で、整備する優先順位を市民が納得する形で進めていくことが必要で、福岡市のような取り組みも参考にすべきではないかと思います。

自転車道の整備は規制があり市全域に行くことはできませんが、マナー向上や安全への施策はおこなうことができます。

本市はどうも兵庫県の動向に合わせすぎで、独自性が感じられないように思います。

市内には自転車の販売店が増えています。このことから兵庫県が全国初となる自転車保険への加入義務化の条例を施行しました。販売する段階から自転車は便利で快適な反面、凶器にもなることを行政とタイアップして広報することが出来ないのか？通学生の自転車通学ルートに工夫は出来ないのか？等のアイデアを市民から募ることも考える必要があるのではないかと思います。

自転車道の整備には限度があることから、自転車交通の安全性からも全市的な取り組みをおこなっていただきたいと思います。

建設常任委員会行政視察報告書

委員氏名 上田 さち子

調査の期間 平成 27 年（2015 年）10 月 28 日（水）～10 月 30 日（金）

調査先及び調査事項

- 御殿場市 ・総合景観条例と景観計画
- 名古屋市 ・自転車走行空間の整備について
- 福岡市 ・都市計画道路等の道路整備について
・自転車の安全対策について

（御殿場市）

御殿場市では、富士山の世界文化遺産登録の意識が高まる中、平成 23 年度より景観行政団体に移行準備が始まり、平成 24 年 3 月 15 日に景観行政団体に。平成 25 年 6 月 22 日には富士山が世界遺産登録される。さらに、富士山の景観に配慮が必要であることから、屋外広告物は景観に重要な影響を与えるため、景観法と屋外広告物法を一体化した、全国初となる「総合景観条例」を平成 26 年 4 月 1 日より施行された。

その前提となる観光ハブ都市にふさわしい市としての特色を生かした良好な景観形成を進めるためにと「景観計画」が策定されている。

最大の特徴は、全国の自治体では「景観条例」と「屋外広告物条例」が別物になっている中、それらを合体させた「御殿場市総合景観条例」となっていることである。これにより、重点的に景観形成を行う地区の設定、建築物と広告物の高さ・位置・色彩等の基準を、別々ではなく一体的に設けることにより、統一感のあるまちなみの形成が可能だとの説明であった。（景観計画の対象は全市域）

御殿場市では、富士山が登録されたら大急ぎで条例制定が必要になる・・・そこを見越して登録 2 年前から動きだしたという。平成 22・23 年には世界遺産となった「平泉」を視察。「平泉」では景観条例が後追いになっていたことを学び、「御殿場市総合景観条例」制定へとつないでいる。

景観形成基準（守るべき景観の基準）について、全市域では富士山や箱根山系への眺望を損なわないように、建築物等は道路からできる限り後退させ、道路側に空地を確保するよう努めるとしているが、私が一番関心をもったのは、建築物や工作物の外観である。落ち着いたある色彩・・・といえば、どうしても地味になり元気がなくなり、まち全体が沈んでしまいがちとなる。この点では「平泉」の教訓から、「明るい色も必要」と、赤・黄・ピンクなどアクセントカラーの使用を全体の 20%まで認めた。ただし、

植栽等で補っていくという工夫である。ちょうどJR御殿場駅前のホテルが、外観のカラーを落ち着いた色彩に変更したということだった。他の事例を直接見ることはできなかったが、印象としては、アクセントカラーの使用許可となっているが、全体として街が「地味」という印象はぬぐえない。大変難しいところである。

いずれにしても、富士山がキーワードだと感じる。やっぱり日本の山・富士山が世界遺産になったという後押しが、市民や事業者側に様々な規制を受け入れる背景にあるのではないだろうか。

雪を頂いた富士山にそぐわない建物や広告物を規制していくことは困難もあるが、一国民の立場から言えば、本条例を推進してもらいたいものだと痛感した。

西宮市としても、別物となっている二つの条例を有機的に結合させて、良質な景観形成を図ることは十分可能性があるのではないだろうか。

(名古屋市)

名古屋市では、平成12年度に「名古屋市自転車利用環境整備基本計画」を策定して取り組んできた。平成23年10月には警察庁より「自転車の原則車道走行」の通達が出されたが、同年12月に平成32年度までを期間とする「自転車利用環境基本計画」が更新。翌平成24年11月には「安全快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省・警察庁)がだされたが、名古屋市では「とめる」「走る」「利用する」の3つの視点から、安心・安全で快適な自転車利用環境の整備を目的として、計画を推進している。

1つは「とめる」という視点だが、道路上の放置禁止区域未指定&無料駐車を、放置禁止区域に指定&有料駐車場に整備するなど、一定の成果を上げている。平成6年度と26年度の比較では、駐輪場整備の大幅な推進・有料化により、15万台を超えていた駐車台数が9万1千台に減少するとともに、放置台数も5万台から14700台に激減。

2つ目の「走る」ということでは、国のガイドラインを積極的に受けとめた整備を進めつつある。「自転車は原則車道を通行する」ということで、車道の路肩を活用した約1.5mの自転車レーンを整備促進している点だ。1.5mが確保できない部分については矢羽(イメージハンプ)での誘導がある。このやり方では、地先の事務所や商店への荷卸しの車両がある場合には自転車利用者は自転車レーンを外れ大きく車道に入らざるを得ず、危険性が増すことは否定できない。また、高齢者や子どもを載せたお母さん方の自転車も不安定であり危険性が増す。名古屋市の担当者も有効な対策は見つからないとのことだった。当然西宮市にあっても、車道における自転車レーンの確保のむづかしさは同じであろう。幅員のある歩道の半分を自転車と歩行者が通行できるレーンで

あれば、一定の安全性は確保できるが、整備にあたっては多額の予算が必要になることから、進捗性がない。ただ、自転車レーンを車道に整備することにより、交通事故件数が緩やかに減少していることは特筆すべきであろう。車両も自転車を注意して走行する傾向がみられるからとのことであった。

名古屋市では、今後の方針として法定外の表示や看板の統一、逆走防止（自転車は車道側を走ること、自転車は車両と同じ方向で走ること）などに取り組むとのことだった。

名古屋市の取り組みを伺って、車道への自転車専用レーンの確保について、西宮市での可能性を論議していきたいと思った。

（福岡市）「都市計画道路の整備」

西宮市でも現在、都市計画決定を行った路線の検証・見直しが進められているが、福岡市での状況を学んできた。言うまでもなく都計決定されるとその計画線上の家屋等の建築制限がかかる。しかも決定後20年以上経過しても、進捗がない場合など、その計画そのものの必要性が問われることになっている。

福岡市では、検証結果をふまえて平成25年度に見直しを決定している。未整備の139.8kmのうち事業中を除く82.6kmが未着手。検証対象は10年以上未着手で現時点でも事業化の予定なしの68.7kmとした。結果は、存続48.4km、保留（大きなプロジェクトがあるなど）4.1km。変更や廃止などの見直し候補は31路線16.2kmになった。この手法はほぼ西宮市と同様である。

時間の経過や時代の流れ等々によって、大昔に線を引いた都計決定の意義が疑問視されるのは当然である。高齢化社会到来や自治体の財政が開発から民生へとシフトしている時代に、車社会中心の考え方は抜本的に見直すべきではないだろうか。

福岡市では「道路整備アクションプラン2016」を策定して取り組んでいる。①人優先のユニバーサルな道づくり ②公共交通利用者を支援する道づくり ③自転車と共生する道づくり……などである。自転車通行空間の整備延長は平成24年度で47kmを28年度には倍の90kmにという目標もほぼ達成できているということであった。

若者率が政令市中第1位という福岡市で、自転車事故対策が課題であるが、この間の取り組みによって平成22年度3,374件が27年8月末では1728件となっている。

もっともにぎやかな天神（西鉄天神駅周辺）の400mを、「自転車の押し歩き推進区間」と位置付けた取り組みを行っている。毎日朝8時～19時まで、指導員が常に配置され自転車利用者に「降りておしてください」と声掛けを行っている。これは、歩きたばこ防止・迷惑駐車防止などにも効果が上がっているとのことだった。また、地域での自転車安全利用推進員（148名）のボランティアによる通学時の交通指導や、マナー

指導員（年間延べ 38000 人）の活動による不法駐輪の防止などに成果を上げている。

西宮市でも放置自転車対策に、各ターミナルにマナー指導員を配置して成果を上げているが、配置時間以外には放置自転車があふれる現状がある。放置自転車対策には駐輪場の整備とともに、マンパワーの配置による規制が有効だが、予算との関係がありどことも頭を痛めている。

全体を通して、自転車対策については西宮市の取り組みは改めて評価できると思った。福岡市の繁華街における「自転車の押し歩き」はユニークだと感じたが、西宮市で該当する区域があるのだろうか。自転車の原則車道通行は、車道の幅員を抜きには進まないと感じる。今回の視察を参考にして、建設常任委員会での検討を進めたいと思いました。

以 上

建設常任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27年（2015年）10月28日(水)～10月30日(金)
調査先 御殿場市 ・総合景観条例と景観計画について
及び 名古屋市 ・自転車走行空間の整備について
調査事項 福岡市 ・都市計画道路等の道路整備について
・自転車の安全対策について

■御殿場市『総合景観条例と景観計画について』

平成24年3月から景観行政団体になっている。それ以前は、やはり御殿場市でも、特に原色を使った特大看板が多く乱立し、富士山の眺望を阻害する要因が大きな課題となっていた。しかし富士山の世界遺産登録を望む声が高まる中、富士山の眺望、景観に配慮したまちづくりを求める意見が多くあったとのことだ。そして景観行政団体への移行、景観計画を策定するにあたり、世界遺産登録が大きな後押しになった。

私が気になっていたのが、景観上の観点から、御殿場市の景観シンボルである富士山やその稜線を町のあらゆる箇所から見えるよう、建築物の高さ制限を行っているのかという点だったが、建築物の高さ規制を行っているのは、市の玄関口である御殿場駅周辺と景観資源が多く存在する東山・二の岡について、建築物等の最高限度を設け、富士山の景観に配慮した高さ規制を行っており、他の地区については、規制はしてないが、今後地区住民と協議しながら検討していくということだった。その他の点については以下に列挙する。

- ① 世界遺産富士山をもつ御殿場市ならではの特徵だが、最大の売りは、建築物だけ高さ制限し、屋上に設置する広告物も規制されなければ意味がないということで、景観条例と屋外広告物条例を全国の市町で初めて一本化した総合条例にある。建築物と広告物を一体的に考えて高さ制限をし、外観の色彩についても彩度の低い色彩で規制している。また沿道の緑化により、使用のできる広告物のアクセントカラーの緩和や既存不適広告物の早期改善に伴う補助制度は県内の市町にはない基準となっている。
- ② 最大の効果として、条例施行前から3年間の協議を経て、企業カラーを使用した特大広告物4基が、この補助制度を利用して、富士山の景観に配慮した

デザインに改修された。

- ③ 事業計画評価と市民への浸透度だが、市民等に対して、ホームページや広報、定期的に行う研修会、小学校の社会科副読本への掲載、県内で初めて締結した県野外広告協会との連携協定など、幅広く周知を図っているため、景観に対する意識は上がってきているとのことである。条例施行後から1年半が経過し、現在景観計画に沿って取り組みを進めており、景観評価委員会や景観資源の保全活用に向けた地域懇談会の設置、富士山眺望遺産の認定等のほか、120件近い広告物が条例に適合したものとなっている。
- ④ 屋外広告物の表示に関する事業者の反応は、世界遺産富士山の眺望を保全するため、もっと規制を厳しくした方が良いという意見や賛成意見も多数ある反面、企業カラーを使っている事業者については、ルールに従うのは厳しいといった反対意見もある。また既存不適格看板の所有者は、公平性の問題から、まず違法看板をどうにかしろといった意見も多くあるそうだ。いずれにせよ、現在、条例の趣旨を説明し、事業者の理解を得ながら協議を進めている状況とのことだが、この辺が一番苦勞の多いところだと思われる。
- ⑤ 災害時に必要な表示看板等と他の表示看板（避難場所・避難ビル等）との色分けについては、他法令の規定により表示設置する看板や国や地方公共団体が個別の基準で設置する看板等は、適用除外となっている。
- ⑥ 他府県からの訪問者からの案内等が分かりづらいなど、良好な景観形成のための屋外広告物等の規制による弊害についてだが、たしかに、ダークグリーンやダークブラウンは現場の状況により、案内表示が同化してしまう場所もあるにはあるそうだが、現在のところ規制による弊害はないとのことだった。
- ⑦ 景観行政団体になった経緯と、それ以前に大きな景観上の問題については、富士山の世界遺産登録を望む声が高まる中、御殿場市としても富士山の眺望、景観に配慮したまちづくりを求める意見が多くあったようだ。特に原色を使った特大看板が多く乱立し、富士山の眺望を阻害する要因となり、大きな課題になっていたようだ。地域の特色ある資源を保全し、良好な景観形成を推進するため景観行政団体に移行したそうだが、景観計画を策定するにあたり、富士山世界遺産登録も大きな後押しになったということだった。
- ⑧ 事業計画評価と市民への浸透度について、市民等に対してはホームページや広報、また定期的に行う研修会、小学校の社会科副読本への掲載、県内で初めて締結した県屋外広告協会との連携協定により、幅広く周知を図っているため、景観に対する意識は上がってきていると認識されているとのことである。
- ⑨ 広大な東富士演習場に関連する問題について、富士山の自然景観を維持していく上で重要であるとの考え方で、世界遺産登録上、演習場地域は国や自治

体による「保全管理地区」となっているので、市も自主的に景観条例に沿って保全に努めており、問題発生はしていないとのことである。

【当局への提言】

御殿場市は、特に市民の皆さんに富士山の世界遺産登録を望む声が高まる流れがあり、それが実現されたことがきっかけとなって、行政と市民に大きな後押しとなったことが良かった。本市としても、このような世界遺産登録ということに縁がないにしても、御殿場市のように行政と市民が景観に対する意識を高めていくような取り組みを進めていくべきではないかと思われる。

■名古屋市『自転車走行空間の整備について』

名古屋市自転車利用環境基本計画について、自転車駐車場の整備（とめる）、自転車走行空間の整備（走る）、自転車の共有（利用する）のそれぞれの視点から、現状等を踏まえた計画の基本的な考え方から、特に自転車走行空間の整備（走る）では、①自転車走行空間の整備手法、②求められる自転車利用イメージ、③自転車走行空間整備の考え方、④幹線道路における走行空間整備の4項目に分けられている。

まず、名古屋市の自転車利用の現状だが、市内の自転車等の主な駐車場所（鉄道駅及びバス停留所のうち、自転車等が30台以上駐車されている場所）の駐車状況は、平成22年度調査で、駐車総数10万1千台のうち約2万1千台（20・6%）が駐車場以外の場所に放置され、歩行者の通行の妨げとなっている。この主な原因として、利用者の乗り換え時間を少しでも短縮したいといった心理から、鉄道駅等のごく直近部に駐車が集中し、駐車場以外の場所に放置され、一度発生した放置自転車に連鎖して、派生的かつ慢性的に大量の自転車放置されてしまうということだった。

自転車走行空間の整備（走る）の中の自転車走行空間の整備手法だが、自転車利用者の増加や自転車に関わる交通事故は、名古屋でもやはり増加しており、その背景から歩行者・自転車・自動車の分離がより一層求められ、平成12年に策定した名古屋市自転車利用環境整備基本計画に基づき、これらの分離を目的とした自転車歩行者の整備を中心に進めてきている。西宮市でも同じようなことを言われるが、市民から自転車はどこを走れば良いのか分からないという声もあり、今後は、近年全国的にも取り入れられている自転車道や自転車レーンも視野に入れながら、自転車の通行方法が利用者にとって分かりやすく、かつ、適切な走行方法の習慣付けを促進していくことを念頭に、歩行者・自転車・自動車の分離を促す空間の整備を推進している。

整備方法には大きく3パターンあり、構造的に自転車と歩行者を分離するタイプのAパターンでは、自転車と歩行者を植樹帯や縁石線などによって構造的に分離し、自転車歩行者道もしくは自転車道として整備する。

このAパターンの長所としては、歩行者、自転車、自動車にとって区分が明確で、分離通行効果が高いことが挙げられる。短所としては、整備が可能な路線は歩道部幅員（道路幅員）が広い道路に限られる、既存道路での整備は大きな改築が必要であり、長期間・高コストとなること等が挙げられる。

次に、Bパターンは視覚的に自転車と歩行者を分離するタイプで、自転車と歩行者を舗装材の変化や着色または区画線によって視覚的に分離し、自転車歩行者道として整備する。

このBパターンの長所としては、既存道路を活かすことにより比較的短期

間・低コストで整備できる、歩行者交通量の大小に対応できる、歩道での車道寄り走行の慣習化が期待できること等が挙げられる。短所としては、構造的分離に比べ、歩行者と自転車の分離通行効果が低いことが挙げられる。

三つ目は、自転車レーンを整備するCタイプだが、自転車と歩行者の分離を図り、自転車と自動車を着色により視覚的に分離し、自転車専用通行帯（自転車レーン）として整備することを基本とする。

長所として、既存道路を活かすことにより、比較的短期間・低コストで整備できる、車道の左側端走行原則の慣習化が期待されること等が挙げられる。短所としては、バス停留所及び駐停車車両がある場合の走行に配慮が必要であることが挙げられる。

上記の通り、それぞれ3つのパターンには当然長所も短所もあるが、この中で、交通特性や沿道特性、現況の道路断面、統一性、経済性等を踏まえるとともに、道路空間の再配分も視野に入れて、ベストな整備手法を検討していかなければならない。この名古屋市でも言われているように、自転車については、走行空間の整備（走る）だけでなく、自転車駐車場の整備（とめる）、自転車走行空間の整備（走る）、自転車の共有（利用する）という3つの観点から、その利用環境をどのように整えていくかである。

名古屋市長も言われているように、放置自転車対策、自転車走行空間整備、自転車のルール・マナーの啓発といったそれぞれの課題に対して、ばらばらに対応してはなかなか改善されない。繰り返しになるが、自転車について、「とめる」「走る」「利用する」という3つの観点から、その利用環境をどのように整えていくかということである。

【当局への提言】

自転車に関しては、細かい点は別にして、政令市である名古屋市でも本市と同じように、道路に放置される大量の自転車によって発生する通行障害から始まり（名古屋市では、これまでの取り組みで相当の改善がなされてきている）、歩行者を押しよけて暴走する自転車の存在などの経過を踏まえて、自転車走行空間の整備については、幹線道路を中心に歩行者・自転車・自動車の分離に向けた空間整備を進めるとともに、利用者が適正な走行方法を認識し、安全な通行方法を選択することが慣習化されるような効果的な事業を推進している。

「とめる」「走る」「利用する」については、以下の内容について本市においても大いに参考になるのではと考える。

(1) 「とめる」に関する施策実施の方向性

- ・適正利用を図るための有料化の拡充と、柔軟な料金体系への移行
- ・放置禁止区域の指定・拡大

- ・ 鉄道事業者との連携強化
 - ・ 民間の路外駐車整備の促進
 - ・ 放置自転車等の台数を2020年度時点で16、500台以下に縮減（2010年度現在、20700台）
- (2) 「走る」に関する施策実施の方向性
- ・ 幹線道路や生活道路等、道路の特性を考慮した、適正な走行空間の確保
 - ・ 交通施設や集客施設、都市施設等の拠点性を考慮した整備重点区間の抽出
 - ・ 沿道状況や交通状況を考慮した最適な整備手法の検討
 - ・ 交通ルールにより一層の認識に向けた、効果的な広報・啓発活動の推進
 - ・ 歩行者と自転車の通行空間が分離されている道路の延長を2020年度時点で150km以上に延伸（2010年度末・104km）
- (3) 「利用する」に関する施策実施の方向性
- ・ 自転車の所有から共存へ
 - ・ 都心部や駅周辺等の、土地利用の高度化が求められる地域における自転車駐車空間（都市空間の占有）の減少
 - ・ 自転車の利便性を損なわず、共有が可能なシステムの導入検討

■福岡市『都市計画道路等の道路整備について』

福岡市における都市計画道路は、昭和6年に最初の都市計画道路の決定（延長約185km）を行っている。その後、社会情勢の変化や交通需要に対して、適宜、都市計画道路の追加・見直しを行ってきている。平成18年3月末で269路線、延長508kmの都市計画道路を都市計画決定しており、福岡市が目指す多核連携型都市構想の実現に向けて、広域的な道路網と有機的に連携した放射環状型の道路網を形成している。

都市計画道路検証の背景について、都市計画道路は都市の骨格を形成する基本的な交通基盤として、これまで随時都市計画決定や変更を行いながら、順次整備を進めてきている。今後も都市活力の維持や良好な市街地形成を図るためには、当然ながらその整備を進めていく必要がある。また、都市計画道路の区域内では都市計画法により建築が制限されることから、都市計画決定後、長期にわたり事業が実施されていない路線や区間では、地権者の方々の私権を長期にわたり制限するという課題を、本市同様、福岡市でも抱えている。併せて福岡市の道路整備に係る予算は平成9年をピークに減少が続いている。平成21年度はピーク時の半分以下になっており、全ての都市計画道路を整備するには相当の時間を要する。

こうした背景から、平成19年12月に「福岡市都市計画道路検証方針」を策定し、事業未着手の都市計画道路の必要性の検証作業を進めてきた。検証対象路線は277路線、総延長511.7kmで、整備済延長371.9km、整備率72.7%（平成20年度末）となっている。このうち検証対象路線は、都市計画決定から概ね10年以上経過し、かつ現時点で事業化の予定のない68路線、84区間、68.7kmとしている。

検証の手順としては、検証対象路線（区間）ごとに決定経緯・幅員構成・沿道状況・交通量などの現状を把握し、

1. 都市計画道路としての必要性の検証
 - 都市計画道路としての基本機能
 - ①交通機能
 - ②空間機能
 - ③市街地形成機能
 - 既存道路の都市計画道路としての有効活用
 - ④並行路線の有無と代替可能性
 - ⑤現道の代替可能性
2. 整備効果や事業実現性の検証
 - ①整備効果
 - ②事業実現性

以上の項目で評価・検証している。その後、個別検証結果を総合的に評価し、「存続」と見直し候補」に分類するという方法で行っている。

【当局への提言】

上記検証手順は参考になるのではと思われる。また、福岡市では「福岡市道路整備アクションプラン2011」を策定し、5ヵ年の計画を実行しているが、東日本大震災を教訓とした見直しについては行っていなかった。

■福岡市『自転車の安全対策について』

福岡市の自転車対策については「努力義務」ではあるが、自転車の安全利用に関する条例制定以降の効果について気になるところであった。自転車事故件数については年々減少しており、条例が施行した平成25年においては、平成10年以降、初めて件数が、3000件を下回ったということである。

後で述べるが、福岡市独特の自転車押し歩き推進区間における押し歩き率も90%をこえており、交通ルールの遵守やマナーの向上が図れているなど条例施行の効果が表れているのはすばらしい。

以下のように、数字の上でも、ハッキリと効果が表れている。

・自転車事故件数

平成22年	3、374件
平成23年	3、279件
平成24年	3、112件
平成25年	2、952件
平成26年	2、812件
平成27年	1、728件（8月末時点）

・押し歩き推進区間における押し歩き率

平成25年	92.55%
平成26年	95.70%
平成27年	89.52%（8月末時点）

自転車運転免許制度の普及状況とその効果について、普及については、現在、自転車運転免許制度を学校、警察、関係局と連携して行っているとのこと。また、自転車通学を許可している中学校4校について、実技をとまなう自転車教室の実施や交通規則に関するテストの実施をしている。

その効果としては、以下の3点を挙げている。

- ・自転車の安全利用に関する啓発及び交通意識の高揚につながる。
- ・自転車教室や交通安全教室の実施が促進される
- ・交通事故後の未然防止につながる。

自転車の『押し歩き推進区間』については、平成25年4月1日から条例で指定されている。特に人通りが多くて混雑している中央区天神地区・渡辺通り西側歩道（天神交差点から渡辺通4丁目交差点までの約400m）の区間を自転車で通る時は、自転車に乗らずに押して歩かなければいけない区間になっている。指定時間帯は、平日の8時～19時、土日・祝日10時～19時となっている。この区間では、福岡市の自転車安全利用指導員が、押し歩きなどの巡回指導をボランティアで行っている。

【当局への提言】

福岡市のような自転車のモラル・マナーの良いまちをめざした取り組みは、多いに参考にして貰いたい。例えば、この押し歩き推進区間については、本市としても人通りが多く混雑している所で実施できるのではないかと思われる。この押し歩き推進区間の件も含めて、自転車の安全運転に関する条例制定・自転車運転免許制度など、本市としても研究し参考にできるのではないだろうか。

建設常任委員会行政視察報告書

委員氏名 庄本けんじ

調査の期間 平成27年(2015年)10月28日(水)～10月30日(金)

調査先及び調査事項 御殿場市 ・総合景観条例と景観計画について
名古屋市 ・自転車走行空間の整備について
福岡市 ・都市計画道路等の道路整備について
・自転車の安全対策について

このたびの行政視察は、御殿場市、名古屋市、福岡市の三つの自治体を訪問し、設定したテーマにもとづいて視察してきたが、私としては、そうした一つひとつのテーマを、都市計画、あるいは、まちづくり全般のなかにどのように位置づけたらいいのか、という問題意識を持って参加した。

実際、今回の行政視察の一つひとつのテーマは、どれを取り出しても、結局、都市計画、まちづくりの全体を大きく左右する問題である。都市計画問題は、長期間にわたって人々の生活や活動環境を拘束する問題なだけに個別課題の独自追求だけで答えを出すわけにはいかない。

景観問題にしろ、道路問題にしろ、自転車問題にしろ、やはり、西宮市の都市づくり、まちづくりのあり方を模索することとあわせて、諸課題に挑戦すべきと考える。

とはいえ、私自身にとってこの分野の研究は、これまでにまったく手をつけたことのない分野でもあるので、私自身の研究課題を見出すということも含んで、今回の行政視察を振り返り、報告としたい。

まず、景観問題について。

視察で訪れた御殿場市のいわゆる景観をまもるための条例は、御殿場市役所の説明にあったように、従来の景観条例と屋外広告物条例を合体させたようなものです。その名称も「総合景観条例」です。主な特徴は、屋外広告の形状や色彩も景観問題としてルール化するというものです。

重要なことは、このルール化が、住民に受け入れられるものでなければ意味がないということです。せっかくつくった条例も矛盾をきたし破たんせざるを得なくなるからです。

この点では、御殿場市は、市の説明を受けた限りでは、ある程度成功しているという印象を受けました。同時に、そこには、富士山という、成功させるだけの他市にはない大きな条件があり、御殿場市特有のとりくみだと感じました。

世界遺産にもなった富士山は、おのずと大きな観光資源となります。また、富士山をいただく景観を大切にしたいという思いは住民がいつも共有しているものです。その条件を積極的に活かそうとしたのが、御殿場市の「総合景観条例」です。

これを西宮市に当てはめるとしたら、どうなるのか。何がシンボルとなり、何が特徴で、何を活かすのか。たとえば、西宮の印象を羅列すると、「文教住宅都市」、「子育てするなら西宮」、「宮水」、「甲子園球場」、「甲山」、「武庫川」、「夙川」……。

西宮にも景観条例があります。条例では、西宮市を8つの地区に分けて、それぞれの地区の特徴を明らかにしたうえで、その特徴に沿った景観計画がたてられています。

私としては、その内容を十分に読み解いているわけではないので、的確な評価や指摘をすることがまだできませんが、気になることがあります。

それは、西宮の景観条例とマンション開発の問題です。

西宮の震災以後のマンション開発は、無秩序にすすんできました。これは誰もが認めるところです。この無秩序なマンション開発が、学校の教室が足りない、また、西宮の人口を増大させているにもかかわらず、子どもの数が減り学校を廃止せざるを得ない地域がでてくるなどという、問題を起こしています。人口分布の偏在による問題です。こうした問題の発生を抑えることは、行政の重要な課題のほうです。

景観条例では「ゆとりとうるおいのある美しいまち」を標榜しています。こそこで掲げられた目的は、まちづくり全体の大きな目標となるものであり、また、目的とすべきことです。

また、西宮市の景観計画でも、景観とは何かということをあらためて、次のように明確にしています。

「都市景観とは、主に視覚的に感じる都市の印象やイメージを指します。しかし、風景や建造物などの形のあるものだけでなく、そこで営まれている人々の暮らしや、まちへの愛着・誇り、まちで行われる行事などの文化も、まちの雰囲気をつくるものとして、都市景観の一部であると言えます」。この指摘は重要です。

無秩序なマンション開発は、住民生活に大きな影響を与え、まちづくり全体を大きくゆがめています。景観条例の目的と、現実とが大きくかけ離れている、ということは誰の目にも明らかです。この矛盾は、即刻解決すべきことだと思います。善処することを求めたいと思います。

これが私の提言です。

次に、自転車問題について。

自転車問題といえば駐輪問題を含みますが、自転車問題でいま最大の焦点となっているのは、国のガイドラインによる整備と実行の問題です。

そのことに関して、視察で一番印象に残ったのは、どこでも戸惑いがあるということでした。

名古屋市では、平成23年12月に自転車利用環境基本計画を策定して、「とめる」「走る」「利用する」という三つの観点で自転車問題を積極的に解決する方針を決め、推進しています。自転車の駐輪対策、自転車の走行マナー、自転車専用の通行帯を設けるなど、合理的、具体的な計画と推進をしているとの印象を受けました。しかも、自転車利用を単に規制するという観点だけでなく、自転車を快適に利用するという観点に立っていることに、感銘を受けました。

そして、いま焦点になっている国のガイドラインとの関係でいうと、平成23年12月に策定した名古屋市の基本計画では、自転車通行帯の確保を、基本的に歩道内に歩行者専用と自転車専用とに区分することで確保することとし、計画を推進していたが、平成24年11月に国が、自転車利用環境創出ガイドラインを策定し、そのガイドラインによると自転車通行帯確保の整備方法は自動車道に自転車通行帯を設置することになっているため、名古屋市の基本計画を大きく見直さざるを得なくなる、という問題に突き当たっているようでした。

さらに、ガイドラインに沿った整備を進めようとしても、自転車通行帯を設置したとしても、道路幅や構造上、場合によっては、危険度が増すことも懸念され、現状変更が困難なこともあるということを感じました。

西宮市でも、自転車通行帯を設置することが求められますが、当然のこと設置ありきで、無理な計画や事業の推進にならないよう、安全を確保するという目的が達成され、快適な自転車利用を確保するという観点で、計画推進を図るよう希望します。

最後に、都市計画道路について。

どこでも、都市計画道路の見直しが行われています。西宮市でも、見直しが検討され、素案が示されました。道路整備は、長期の時間を要する事業です。必要、不要、影響などを、住民本位で検討、推進することが決定的に重要です。トップダウンで決めたり、一部の利害関係に影響を受けたりすることを、しっかりと排除しなければなりません。それは、道路計画に限らず、他の事業でも同じことがいえます。

都市道路計画道路とは直接関係はないことですが、市の性急なやり方、住民置き去りのやり方が、最近、目に映ることが少なからずあります。

なかでも、第二庁舎の問題では、しめされた内容がすでに決定され、住民はもちろん、関係者が置き去りにされて、進められようとしていることに、強い疑念を持ちます。市庁舎周辺地域全体を考慮することや、関係部署の移動の影響、市の職員全体の意見を組む問題など、考慮すべきことがまったく考慮されないまま進もうとしているように、感じます。

以上、視察の報告とします。

最後に、提言です。

一つ。無電柱化は、自転車走行空間を確保し、また、交通安全対策としても有効な事業となりうる。無電柱化計画のなかに、自転車走行空間の確保、交通安全対策について明確にする。

もう一つ。無秩序な開発を抑制し、秩序ある開発が進められるように、必要な条例を策定するなり、関係条例を見直すことを求めます。

以上

委員会所管事務調査感想・意見等

委員氏名 田中 正剛

調査の期間	平成 27 年 10 月 28 日（水）～30 日（金）	
調査先及び 調査事項	御殿場市	・総合景観条例と景観計画について
	名古屋市	・自転車走行空間の整備について
	福岡市	・自転車の安全対策について ・都市計画道路等の道路整備について

◇意見・感想等

■御殿場市

○総合景観条例と景観計画について

<視察の目的>

本市は、西宮市都市景観条例と屋外広告物条例を別々の部署で所管している。御殿場市では、富士山の眺望を守るため、景観法と屋外広告物法を一体化した総合景観条例を定めてまちづくりを進めていることから、一体的に管理する目的と有効性を現場で確認することを目的に視察に臨んだ。

<取組みの概要>

御殿場市は、富士山のすそ野にある高原都市であり、観光ハブ都市構想を掲げている。平成 24 年当時、富士山の世界遺産登録を望む声が高まるなかで、富士山の眺望や景観に配慮したまちづくりを求める意見が多くあり、景観行政団体への移行し、平成 25 年に総合景観条例と景観計画を策定するという流れになったとのことであった。そして、眺望遺産を 5 か所選定し、観光に活かされている。特に、当時は、原色を使った特大看板が乱立しており、富士山の眺望を阻害する要因が大きな課題となっていたとのことである。県が制定している屋外広告物条例は規制が緩いため、市の景観政策を実現しにくい状況あったことから、平成 23 年に独自のものを策定する検討に入ったそうである。

平成 25 年に景観法と屋外広告物法を一本化した条例を制定したのは、全国初の取り組みであり、富士山の眺望を守るために、看板や建築物の高さを一体的

に規制し、看板や建築物・工作物の色も細かく基準が設けられている。一本化するメリットとしては、建築物と広告物の高さ規制が一体的に進められる点にある。その中で、沿道の緑化によるアクセントカラーの使用規制緩和や既存不適格広告物の早期改善に伴う補助制度が、静岡県内の市町にはない特徴であるとのことであった。そして、既存不適格物件は、3年の是正期間を設け、基準に合ったものに改めるよう規定されている点も大きな特徴といえる。是正に当たっては、20万円を上限として費用の3分の1の補助金が用意されている。しかし、実際には是正するためには、200万から300万円の費用が掛かることケースが多く、補助金額は少ないが、「気は心」と言われるように、気持ちの面で、市民や市内事業者の協力を得るためには欠かせない補助金であるとの説明があった。観光政策と富士山の眺望を守るという目的景観の理念を市民とも共有が図れている様子であった。

違反広告物については、現在、実態把握のための調査中とのことであったが、既存不適格の是正について、所有者と協議するなかで、「違反広告物の対応が先だ」と意見もあり、理解が得られないケースがあることから、重要であるとのことであった。

総合景観条例制定後の成果としては、本年9月現在で、更新申請が349件、新規申請90件、27基の広告物が改善されているとのことである。中でも、全国チェーン展開しているスーパーホテルの、全国で統一された黄色地に青字で文字が書かれた看板が、白地に青字という富士山のカラーに合致した落ち着いたものに変更されたことは、事業者にも理解を得られた成果であり、シンボリックな効果と言える。なお、是正については、来年度末までの対応となるが、実行可能な是正計画があれば、年度末を超えてもよいとの運用にしているそうである。

<意見・感想>

御殿場市の規制の場合、既存不適格広告物が250件と少なかったため、補助金を支給して、わずか3年で実現可能と見込める内容であった。しかし、本市の場合は、現在の規制では、既存不適格広告物や違反広告物が相当数あると想像されるため、御殿場市の条例のように、既存不適格を是正するまでは、市民の理解を得にくいことが懸念される。

また、御殿場駅から市役所までの移動の間、街並みを車から見る限りでは、寂れた看板や派手な看板も見受けられ、私は取り組みの効果を明確に確認するには至らなかった。このことから、古い看板と新しい看板の両面からの取り組みの必要性を感じた。また、当日は富士山も見えず、高さ規制の効果を確認することもできなかった。

＜市への提言＞

◎景観と広告物の基準の統一化のみならず、手続きの利便性の向上の観点からも条例の一体化は有効と考える。

本市においては、景観と広告物を別の条例で基準を作成しているため、統一された基準の作成が必要である。また、申請者側、即ち市民の利便性の観点からも、手続きの一本化による利便性向上や景観に関する理念の明確化に寄与することが期待できることから、条例の一本化に向け検討するべきと考える。

◎景観形成の目的や理念、まちづくりの方向性を市民と一層共有する必要がある。

御殿場市の場合は、観光客の誘致のために、世界遺産となった富士山の眺望を守ることが明確な目的となっている。市民も共感できる明確な目的があるため、市民の協力、市内事業者の協力が得やすくなると感じた。本市においては、富士山ほどのシンボリックなものがないため、景観形成の取り組みの目的と目指すべきまちづくりの方向性を市民や市内事業者と共有できるような工夫が必要と考える。

◎違反広告物の把握及び取り締まりを強化するべきである。

条例の一体化を検討するにあたっては、既存不適格物件の是正措置についても、検討する必要がある。そのためには、市民の理解を得るために、特に、違法に届け出されていない広告物など違反広告物を調査把握し、取り締まりを強化するべきと考える。

■名古屋市

○自転車走行空間の整備(自転車利用環境基本計画)について

＜視察の目的＞

本市では、自転車を原因とする事故が多数発生していると思われるなか、自転車レーンなどの自転車走行空間の整備も進んでおらず、計画も存在しない。平成24年に国から出された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づいた自転車ネットワーク計画を策定し、整備を進めるべきである。そこで、当ガイドラインが発表される前から計画を策定し、先進的に取り組んでいる名古屋市自転車利用環境基本計画について研修した。

＜取組みの概要＞

名古屋市自転車利用環境基本計画は、①とめる（自転車駐車場の整備、安心して歩ける歩行空間の確保）、②走る（自転車走行空間の整備）、③利用する（自転車の共有）の3つの観点で構成されている。

自転車走行空間については、平成 12 年度に自転車利用環境整備基本計画が策定され、平成 13 年に道路構造令の改正により自転車道の位置づけ明確化されてから、自転車歩行者道を中心に自転車走行空間の整備が進められた。平成 22 年度末までに計画延長 97 k mのうち約 7 割が整備され、平成 23 年には、現在の計画が策定され、自転車走行空間の計画整備延長も 150 k mに延伸された。その年に出された「自転車は車道通行」との国の通知が大きく影響を及ぼしたとのことであった。市道 6300 k mのうち、370 k mは歩道を分ける計画があり、幹線道路 850 k mについては、歩道 3m以上かつ 4 車線以上に限定していた。中には、1 車線分車道を自転車道に変更する内容のものもある。

そして、平成 24 年に、国から「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が示され、整備路線を追加したとのことである。その際には、計画策定時に選定していなかった片側 1 車線の幹線道路を独自の基準で優先順位付けして選定している。片側 1 車線の道路への自転車レーンの設置は効果が高く、予想以上に沿道住民からの評価も高いとのことであった。元々計画していた路線の整備は、現在は後回しになっている様子ではあるが、自転車レーンの整備が進められたことによって、効果を上げている。自転車レーン上の駐車車両が自転車の通行を妨げ、危険であるという課題があるが、警察とも連携して対策を講じている様子であった。

計画されている整備内容は、構造的に自転車と歩行者を分離するタイプ（パターン A）、視覚的に自転車と歩行者を分離するタイプ（パターン B）、車道の路肩に自転車レーンを整備するタイプ（パターン C）に分けられ、それぞれ、パターン A の自転車歩行者道を 26.4 k m、自転車道 1.2 k m、パターン B を 68.6 k m、パターン C を 2.7 k m整備する予定とのことであった。整備計画を策定する際の優先順位の設定については、市独自で点数化して設定しており、考慮される項目は、①駅や高校の有無、②自転車・歩行者の通行量、③道路の改良計画の有無、④事故数、⑤歩道幅員の状況、⑥車道の状況、⑦舗装の状況（CM6 以下、13 以上の改良工事のタイミング）となっていた。この独自の優先順位の基準は大変参考となった。

自転車走行マナーやルールの徹底については、名古屋市においても例外なく苦労している様子で、警察との連携や地域住民によるマナーアップ活動を展開している。特に特徴的であったマナーアップ活動は、逆走禁止のプラカードを市が用意して、地域住民が、沿道でその逆走禁止のプラカードを使って、違反通行車に呼びかけるものである。

自転車レーン整備による効果測定も実施されており、事故件数については、警察から情報提供を受け、平成 21 年以降事故件数が減少し、効果が上がっていることの説明があった。自転車レーンや歩行者自転車道など、自転車走行空間

を色分けすることの視覚的な効果も認められるとのことであった。

今後の課題として、①自転車ネットワークの検討及び走行空間のあり方の検討、②車道走行推進のための庁内他部局や警察との連携、③道路改良工事と合わせた効率的な整備の検討、④法定外表示、看板の統一の検討、⑤啓発活動の強化の5点が挙げられた。

<意見・感想>

本市においても、さらに自転車走行ネットワークの強化を図るために、限られた財源で効率的にカラー舗装を含めた自転車走行空間を整備する必要があるため、上述の優先順位付けを参考として、整備路線の優先順位付けを行う必要性を感じた。

<市への提言>

◎自転車利用環境に関する総合計画(駐輪対策、自転車走行ネットワーク整備、マナーの周知など)を策定し、自転車政策を明確にするべきである。

本市には、自転車に関する総合的に明確化された政策が存在しない。駐輪対策、自転車の安全走行に関する政策、環境に配慮した自転車利用など、自転車利用に関する総合的な政策を検討するためにも、自転車利用に関する総合計画を策定し、計画的に環境整備を進めることを提言する。

◎整備すべき自転車走行空間をネットワーク化し、財源を明示したうえで、自転車レーンや歩行者自転車道の整備を計画的に進めるべきである。

本市においては、市役所前線や山手幹線など一定の自転車通行量がある幹線道路に全てにおいて、自転車走行空間が明示されているわけではなく、さらに整備を進める必要がある。そのためには、財源の確保も必要となるため、県道や国道も含めた自転車走行ネットワークを再度検討し、県とも連携して、計画的に整備を進めることを提言する。

◎事故件数や自転車や歩行者の交通量の把握し、整備路線を選定するである

まず、警察との連携を深め、事故件数をはじめ、現状把握に努めるよう提言する。その上で、①駅や高校、スーパーなど近隣の状況、②自転車・歩行者の通行量、③事故件数、④歩道幅員の状況、⑤道路の改良計画の有無、⑥車道の状況、⑦舗装の劣化状況を勘案して、整備路線の優先順位付けを行い、自転車レーンをはじめとした自転車走行空間を計画的に整備するべきである。

◎自転車走行に関するルールの周知を図るための方策を検討するべき

自転車の安全対策は、住宅都市においては、喫緊の課題と考える。ハード整備のみならず、自転車の走行マナーやルールの周知を図るためのソフト面での対策も必要である。自転車走行ネットワークやルールを記したガイドブックを作成して安全教室などの機会に配布するなど、マナー向上に向けた方策を検討することを提言する。

■福岡市

○自転車の安全対策(自転車の安全利用に関する条例)について

<視察の目的>

名古屋市と同様の目的に加えて、自転車の安全利用に関して条例化する意義について確認するために、研修した。

<取組みの概要>

福岡市は、若者が多く、政令市の中で第1位となっている。その分、自転車の利用者も多く、自転車事故件数は年間3000件を超えていた。しかし、平成22年から減少傾向となり、条例が制定された平成25年に15年ぶりに3000件を下回り、その後も、減少傾向にある。条例の特徴としては、押し歩き通行区間を設定していることやヘルメットの着用があり、シンボリックな内容として規定したそうである。違反しても、罰則規定はない。また、自転車通学を許可している中学校が4校あり、実技を伴う自転車教室の実施や交通法規に関するテストを実施しているとのことは、大変興味深い。

条例に基づいて、自転車安全利用指導員として14名を嘱託職員として任用し、常時10名が指導・啓発にあっている。自転車が大変多くなっている天神地区には、さらに16名の警備員も配置して、指導を強化している。警察による取り締まり件数は不明であったが、各区役所に設置された推進協議会と連携して、草の根的な啓発に取り組んでいる。また、条例に基づいて委嘱されている自転車安全利用推進委員は、平成27年9月末現在で148名となっており、地域等において、子どもに対する安全教育などを実施している。地域と学校や警察と連携した取り組みが自転車運転のルール順守事項防止に貢献している様子であった。

条例による取り組みは、全てソフト面での取り組みとなるが、ハード面の取り組みとしては、自転車通行空間ネットワーク整備計画が、後述する「道路整備アクションプラン2016」の実施計画という位置付けで策定され、計画的に整備される予定となっている。なお、整備計画で選定されている路線は、自転車事故発生件数を評価指標として判断されている。

＜意見・感想＞

警察からの情報提供として、事故の発生件数はもとより、時間帯別、交差点やカーブなど道路形状別、年齢層別の発生件数の情報提供を受けており、事故類型別のデータも提供を受けている。本市においても、そうした詳細な現状データを入手し、自転車走行空間の整備をはじめとしたハード面での安全対策を検討するべきと感じた。

＜市への提言＞

◎ソフト面での安全対策に実効性のある条例制定を検討するべきである。

条例によらなくてもできる啓発を行うためだけの理念条例を制定しても、効果が薄いと推測される。自転車交通安全対策事業として有効と考えられる事業を規定し、条例を根拠にした指導などが可能となれば、一層の効果が期待できると考える。ソフト面での安全対策を強化するために、上述した計画の策定と合わせて、条例の制定を検討するべきである。

◎中学校においても自転車通学を許可し、自転車の安全教室などを強化することでルールの周知を図ることを提言する

現在、本市においては、全ての中学校で、自転車通学は許可されていないが、通学以外の生活においては、自転車を利用している中学生は多く、危険運転も見受けられる。高校に進学すればさらに自転車通学をする生徒が増加することから、中学生の時から、自転車の安全利用に関する意識を高める必要がある。そうした観点から、公立中学校においても、一定の条件付きで自転車通学を認め、自転車免許状の制度化や交通法規に関するテストの実施など、ルール・マナーに関する教育を強化すること提言する。

■福岡市

○都市計画道路等の道路整備について

＜視察の目的＞

本市においては、都市計画道路の見直しが行われているが、福岡市における都市計画道路の検証方針とその方針に基づいた検証結果がどのようになったのかを研修し、50年・100年先を見据えた本市の道路ネットワークを考えることを目的として視察に臨んだ。

＜取組みの概要＞

福岡市では、平成19年12月に「都市計画道路検証方針」が示され、都市計画決定後概ね10年以上経過し、かつ、現時点で事業化の予定がない路線を対象

として、まず検証が実施された。検証のフローは、まず、都市計画決定の経緯、幅員構成、沿道状況、事業費、交通量などを勘案し、都市計画道路としての必要性を検証し、必要性があるとされたものの中でも、整備効果や事業実現性を勘案して、既存道路の有効活用の可否を検証して、最終的に総合評価が行われる。ネットワーク上の観点から連続性を重視しているとのことであった。そして、存続候補、変更候補、廃止候補、保留に分けて、案を地元を示し、合意形成を図ったうえで、廃止もしくは変更するものは都市計画決定の手続きに進め、平成 24 年に検証結果が公表されている。変更候補路線については、歩道改良など拡幅に変わる代替案も地域に提案されている。検証方針が策定されてから、検証結果の公表まで 4 年をかけて合意形成を図っている点は、非常に丁寧に作業が進められたことが伺える。この点は、本市のやり方よりも丁寧と言わざるを得ない。

この検証の間も、道路整備は進められており、総合計画の道路分野を具現化したものとして、平成 23 年から 25 年を計画期間とする「道路整備アクションプラン 2011」を策定し、事業が進められた。そして現在は、平成 25 年度から 28 年度を計画期間とする「アクションプラン 2016」に基づいて、事業が進められている。

財政状況は厳しいものの、都市計画道路の整備率は向上しているとのことであった。中でも、開通した福岡外環状道路に整備によって、商業施設や宅地開発が進み、相乗効果でまちの活性化に寄与しているとのことであった。

<意見・感想>

都市計画道路は、周辺的高速道路や鉄道駅の整備、法改正など環境の変化に応じて、市内全体のネットワークの連続性や必要性を検証し、整備手法の変更や都市計画道路の追加指定の必要性も含めて、見直しをする必要があると感じた。

<市への提言>

◎見直しにおいて廃止する路線に関しては、代替案の提示が必要である。

今回実施された都市計画道路の見直しにおいて、計画が廃止されたものについては、安全対策が必要な箇所、渋滞対策が必要な個所など、都市計画道路として位置づけられていた以上、よほどの環境の変化がない限り、何らかの課題が残されていると推察される。よって、残された交通課題を解消するための拡幅に代わる対策を市民に対して提示することを提言する。

◎道路ネットワークを再検討し、必要な路線については加えることも検討するべきで

ある。

都市計画道路は、周辺的高速道路や鉄道駅の整備、法改正など環境の変化に応じて、市内全体のネットワークの連続性や必要性を定期的に検証し、整備手法の変更や都市計画道路の追加指定の必要性も含めて、見直しをする必要があると考える。新名神高速道路の開通、鉄道駅の条件変更、新駅設置の進捗、名神湾岸連絡道の進捗など物理的な環境の変化や、高齢化の進展と子育て世代の増大、大規模集合住宅の開発による人口動態など人口構成による環境の変化など、本市を取り巻く環境は、大きく変化し、さらに変化することが予想されるため、引き続き、道路ネットワークについて、具体的な方針をもって検証することを提言する。

以上、視察報告並びに意見とする。

建設常任委員会行政視察報告書

調査先および調査事項

御殿場市 総合景観条例と景観計画について

平成26年4月1日、景観条例と屋外広告物条例を実務上一体化して総合景観条例を施行する。全国で初めての取り組みであり、市としては最大の特徴、狙いは、“富士山”に対する景観の高さ制限に対する効果を出すこと、アクセントカラーは20パーセントまでで段階的に高さ規制をしている。

また、一般地区と重点地区にわけて施行後の屋外広告物の現状は、登録件数約700件のうち不適格広告物250件、うち20件が50平米以上の特大広告物。是正期間は3年、早期是正のため県内初の補助制度を設ける。しかし、違反広告物の改善は1割しかなく、今後の課題。

御殿場市はさらに富士山眺望遺産として市に33箇所のうち5箇所を眺望遺産として認定。現在年間1千300万人の観光客があり観光ハブ都市を目指している。

御殿場市と本市とでは景観計画は少し違うが、少なくとも良好な景観形成を行うためには、本市も無電柱化を重点課題としてさらに推進してもらいたい。

建設常任委員会行政視察報告書

調査先および調査事項

名古屋市 自転車走行空間の整備について

自転車については、「利点」と「問題点」がある。名古屋市の計画の目的「とめる」「走る」「利用する」の3つの視点から「とめる」は自転車の適正利用を促進する。また、「利用する」は自転車の利用から共有への考え。そして今回のテーマである、走行空間の整備の「走る」は歩行者、自転車、自動車の分離を目的として自転車歩行者整備をすすめ、自転車場や自転車レーンも視野に入れながら、自転車の通行方法は利用者に分かりやすく、また適切な走行方法の習慣づけなども促進し、歩行者、自転車、自動車の分離を促す空間の整備を推進するのが目的。

構造的に自転車と歩行者を分離するAパターンと、視覚的に歩行者と分離するBパターン。そして自転車レーンを整備するCパターンに整備。平成21年22年に歩行者と接触事故があり、特に平成24年自転車レーンを明確化し整備をする。現状として自転車レーンを整備することでドライバーが意識して慎重になり、事故件数が減ってきているために名古屋市としては2020年で150キロメートルを整備目標としている。また、整備済みの走行空間のありかたを検討し、道路の舗装、補修とあわせて整備していく方針。

本市も自転車走行空間の整備については取り組まれているが、必要性が高い路線を道路幅員、歩道幅員、自転車歩行者交通量、地域特性などを考慮して、さらに構造的分離あるいは視覚的分離を積極的に進め、安全な走行空間の整備をより一層はかるよう提言する。

建設常任委員会行政視察報告書

調査先および調査事項

福岡市 都市計画道路などの道路整備について

福岡市の道路整備のビジョンとして、①人優先のユニバーサルな道づくり。②公共交通利用者を支援する道づくり。③自転車と共生する道づくり。④来街者をもてなし、福岡を楽しむ道づくり。

他にも都市の魅力に磨きをかける道づくりや、市民の安全安心を支える道づくりなどのビジョンを計画実施。人優先のユニバーサルな道づくりについては、道路のバリアフリー化、歩行者の視点に立った道路整備。特に小学校から半径250メートルの通学路を重点整理。平成25年度末で81パーセントを整備する。公共交通利用者を支援する道づくりではバス利用者環境の改善、バスカットの整備。自転車と共生する道づくりでは、自転車通行空間整備を推進し、自転車通行空間を平成28年度には目標90キロメートルに整備延長、また全国ワースト1の放置自転車対策として、駐輪場の確保やモラル、マナーの啓発、放置自転車の撤去などを推進。他にも他市にはない「福岡市屋台基本条例」がある。

本市も道路のバリアフリー化や、関係機関と連携してバス停や上屋のベンチ化や自転車と共生する道づくりなどに整備推進しているが、課題は少なくない。都市計画道路については、審議会で計画道路を廃止するかどうかについて現在見直しを出されているが、今後街づくりがどのように推移していくのか大いに留意したい。

福岡市 自転車の安全対策について

自転車の安全利用に関する条例が、平成25年4月1日から施行。内容は、人通りが多い歩道では自転車は押して歩く。自転車にはライトと側面反射機材の備え付けを。自転車事故の保険に加入。中学生までの子供にはヘルメットの着用。他、安全利用の教育や啓発などが主な内容。市内での自転車事故は全交通事故の4分の1を占めている。

本市でも今後検討すべき「押し歩き推進区間」があり、この区間を自転車で通るときは押して歩く。また、自転車安全利用指導員が押し歩きなどの巡回指導を行っている。

福岡市の自転車安全条例が推進された理由の一つとして、若者が全国で1位の利用で、県内での40パーセントが福岡市。今後10年間で自転車レーン

を100キロメートル作る計画。

本市も今後、「押し歩き指定区間」の指定や国のガイドラインに沿った自転車レーンの整備が検討課題となる。

中川 経夫