

行政視察報告書

建設環境委員会 行政視察	令和元年7月31日（水）～8月2日（金）	
視察先 及び 調査事項	さいたま市	さいたま市自転車のまちづくり推進条例について
	川越市	ウエスタ川越における自然エネルギーの活用について
	森ビル株式会社	オンデマンド型シャトルサービス「HillsVia」について
	静岡市	静岡市市民による自転車の安全利用の確保に関する条例について

1 埼玉県さいたま市

調査項目：さいたま市自転車のまちづくり推進条例について

日時 7月31日（水） 13時30分～15時30分

対応者 議会局法制課、自転車まちづくり課、道路建設課、防災課、
市民生活安全課、教育委員会健康教育課、教育委員会高校教育課

(1) さいたま市の概要

人口 126万人 面積 217km²

2001年浦和市・大宮市・与野市の3市合併により発足。全国で13番目の政令指定都市となった。東北・上越・北陸など新幹線をはじめJR在来線や私鉄線が結節する東日本の交通の要衝。

(2) 事業の背景・概要等

さいたま市では、自転車のまちづくりを総合的・計画的に推進することを目的に「さいたま市自転車のまちづくり推進条例」を制定した。

(平成31年(2019年)4月1日施行)

この条例は、自転車損害保険等の加入義務化や利用マナーの向上など、市・自転車利用者・事業者等が相互に連携し、安全で快適に自転車を利用することができるまちづくりを進めていくことを目的に制定されました。この条例のポイントは以下の通り。

- ① 自転車損害保険等への加入の義務化
- ② 子供と高齢者はヘルメット着用（努力目標）
- ③ 歩道・横断歩道等を通るときは、必要な場合は押し歩く
- ④ 自転車の定期点検整備
- ⑤ 反射器材の装着
- ⑥ 防犯登録、施錠、ひったくり防止カバーなど防犯対策

(3) 条例制定にあたっては、さいたま市議会に「政策条例制定に関するプロジェクト会議」を設置し議員提案により制定した。

「政策条例制定に関するプロジェクト会議」とは、議会の政策提言機能の強化を図る観点から、議員個々の権能を集結し会派を超えて、より実効性の高い政策条例制定の実現に向けた検討を行うために設置した会議で、副議長を会長とし各会派から選出された委員 14 名で構成している。

なお、本条例制定にあたっては計 21 回のプロジェクト会議を開催し検討協議を進めてきた。

(4) 所感

質疑の中で県条例がありながら市条例を制定した理由は、県条例を補完するためとの答弁であった。また民間駐輪場への支援状況については、市内の駅にはすべて駐輪場を設置している。公共 4 割・民間 6 割で、民間には上限 500 万円の補助を出しているとの答弁であった。

私の関心は条例制定が議員提案であったことで、その理由を尋ねたところ、さいたま市では多部局にわたる政策については、執行部ではやりにくいので議員が政策を作ることが多いとのことであった。

なるほど、我々の視察に対しても関係課は 7 課にも渡っており、説明のために出席していた職員は 30 名近くもいてびっくりした。

政令指定都市においては事務の分掌が細部に分割されているためその調整に苦労している実態に戸惑いを感じた。一方でその分職員体制（マンパワー）が充実していることが羨ましくもあった。

2 埼玉県川越市

調査項目：ウェスタ川越における自然エネルギーの活用について

日 時 8月1日（木） 9時30分～11時30分

(1) 川越市の概要

人口 35 万人 面積 109 km²

武蔵野台地の東北端、首都 30 km 圏に位置する中核都市。江戸時代は 川越藩の城下町として栄え、今でも蔵造りの街並みが残り「小江戸」と呼ばれ、年間 700 万人の観光客が訪れる。

(2) 施設の概要

ウェスタ川越は、川越市・埼玉県の共同事業として JR 川越駅西口に開設した複合

施設。約 1700 人を収容できる大ホールや、多目的ホール、県地方庁舎など市や県の施設の他、商業施設などの民間施設が集積し、太陽光や地中熱、雨水などの自然エネルギーを活用した環境配慮建築であり、地下に防災備蓄庫を備えるなど防災拠点としての機能も合わせ持っている。施設規模 敷地面積 14,696 m² 延べ床面積 40,211 m² (地上 6 階地下 2 階)

(3) 事業の背景・概要

JR 川越駅西口徒歩 5 分の交通至便地にこのような広大な複合施設が建設され、我々は訪れた日も多くの市民でにぎわっていた。この敷地の由来を尋ねたところ県立図書館跡であったようだ。現在は県・市の各 2 分の 1 の共有。施設管理は NeCST (代表=日本環境マネジメント株) への指定管理。なお、同社は松本市柔剣道場の指定管理も受けている。

自然エネルギー活用設備は、以下の 3 点。

- ①地中熱 全電力使用量の約 1 パーセント削減、夏季ピーク電力の約 5 パーセント削減見込み
- ②太陽光発電 屋上及び壁面に約 300kW の太陽光発電パネルを設置。
全電力使用量の約 7%に相当、夏季ピーク電力の約 5%パーセントカットの見込み。
- ③雨水利用 雨水などを建物地下に貯留し、トイレの洗浄水に利用。
全使用水量の約 60%を利用見込み

(4) 所感

私は地中熱利用設備に関心を持った。ここでは地中熱採熱管は水平ループ式ということで地中に水平に総延長 27,400m埋めてあるとのこと。

視察後に送っていただいた追加資料によると、総延長 27 kmの地中熱交換器は国内最大級で、基礎工事で深さ 11m掘り下げた際 30 cm間隔でU字状に折り返すように敷設した。水平埋設方式はアメリカに多く地中熱交換井を使用しないためコストを大幅に抑えられるメリットがあるとのこと。

地中深く垂直に採熱管を埋め、このコストが高額となること等が主因で普及が進まないと私は思っていた。松本市のような寒冷地でも水平埋設方式が可能かどうか不明であるが一考に値すると感じた。イニシャルコストと削減電気料との関係をさらに検討したい。

3 東京都港区 森ビル株

調査項目：オンデマンド型シャトルサービス(HillsVia)について

日時 8月1日(木) 14時30分～16時30分

(1) 事業の概要

森ビル株はニューヨークに拠点を置く Via 社と連携し、六本木ヒルズを舞台にして、オンデマンド型シャトルサービス（乗合サービスシステム）の実証実験を 1 年間に渡って実施した。

実証実験の概要は、森ビル社員約 1300 人を対象に、7 人乗り車両 4 台、（運転手 6 人）を平日 8 時から 19 時半まで配備し、社員は出勤時、外出時、帰宅時など無償で利用できる。サービスエリアは港区内を中心に約 25 km²。利用希望者は希望する乗車場所、乗車時間、降車場所、人数などをスマホから入力する。（電話でも可能）

Via 社のシステムは、それら複数の乗車希望者をリアルタイムで把握し、最適な配車、最適なピックアップポイント（乗車場所）を選定し、同方面に向かう複数の乗客の効率的な移動を可能とする。

(2) 実証実験の結果

- ・ 1 日平均総需要 273 人中、利用者 135 人 乗車率 49.5%

利用しなかった理由は、席がいっぱい・キャンセル等

- ・ 時間の正確性と効率性

待ち時間：平均 14.1 分、乗車時間：14.6 分

効率性（1 時間当たり 1 台に乗っている人数）：平均 3.8 人/台・時

(3) 所感

人口密集地の都会だからこそ需要があるのではないかとの質問に対して、実証実験は 1300 人の社員を対象とした。したがって人口 1300 人くらいの村程度のボリュームがあればこのシステムは可能と考えているとの回答だった。Via 社が各地域の特性・課題に応じてシステムをカスタマイズする。最先端アルゴリズム（算法）によるシステムなので、海外実績では他システムに比較して 3 倍くらいの利用増の実績があったとのこと。

予想される利用料金はバスより上でタクシーより下程度。車いす対応も可能で、障がい者に対してはそのようにカスタマイズする。

今世界で急速に増加しているシステムということで、国土交通省、経済産業省が実証実験を受け付けているが申し込みが多いと聞いている。

アプリ導入費用は、都市規模、車両台数当により大きく異なる。多くは運転手のコストだ。必要があれば見積もるので検討してほしいとのことであった。本市も地域公共交通に課題を抱えており、注目すべきシステムだと感じた。

4 静岡県静岡市

調査項目：静岡市市民による自転車の安全利用の確保に関する条例について

日時 8月2日（金） 10時～11時30分

対応者 交通政策課：佐久間さん、生活安全安心課：宮城島さん

(1) 静岡市の概要

人口：70万人 面積：1,411km²

県の中央部に位置し市域の8割が森林。南アルプスから駿河湾まで多彩な自然環境が広がる。戦国時代は今川義元の城下町として栄え、江戸時代に入ると徳川家康が隠居後入城し、大御所として幕府政治の采配を振るった地。

(2) 事業の背景・概要等

静岡市は平野部に起伏が少なく、通勤通学手段として多くの市民が自転車を利用していることから、自転車に関連する交通事故が多く大きな課題となっている。このような状況を踏まえ市議会では、「世界水準の自転車都市“しずおか”」を目指して、全市的に交通安全対策を進めるための条例を、議員発議で制定しようという機運が高まった。

そこで全会派参加の検討会（地方自治法第100条第12項に基づく検討組織）を議決により設置した。（平成28.6.14）

検討会へは、市の実情を条例に反映させるとともに、条例施行後の円滑な施策推進のため、当局（生活安全安心課・交通政策課）を出席させることとした。検討会では、県警、県交通安全協会、市交通指導員会、自転車軽自動車商業協同組合、商工会議所、静岡大学、県教委、市P連、市教委、保険会社など、交通安全に取り組む団体など市民各界各層の意見交換を実施した。平成28年11月全議員の連名により上程し議決した。

条例の骨子は、ヘルメットの着用及び自転車損害保険等への加入は努力規定とし、罰則規定は盛り込まないこととした。市条例制定後県条例が制定されて自転車損害保険等への加入が義務化したため、市条例もその方向としているとのこと。

(3) 所感

市条例の内容は、自転車による交通安全に取り組む団体それぞれの努力義務を規定したものが中心で条例内容に特段目新しさは感じない。しかし注目するのは、この条例が政令指定都市のさいたま市ならいざ知らず、人口70万人の静岡市議会の議員発議で制定されたということだ。関係する機関との協議や条文の作成・修正など法制執務にかかる調整を議会事務局の支援を受けながらとはいえ議員が進めてきたことに感心した。

議会事務局職員に伺うと、静岡市ではこの他に 6 本の議員提案条例があるとのこと。静岡市議会の議会事務局には調査法制課があって、議員の政策作成活動を支援する体制が整備されているとのこと。松本市議会においても、議員の法制執務に対する資質向上が求められていると共に、合わせて議員を支援する議会事務局の体制整備が必要だと感じた。

以上

令和元年 8 月 19 日

松本市議会議長 村 上 幸 雄 様

委 員 上 條 温