

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	ウェ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

***さいたま市自転車のまちづくり推進条例について**

平成 29 年 6 月各派代表者会議にて 1 会派から、会派を超えた委員で構成するプロジェクト会議を設置して自転車を活用したまちづくりに関する条例の制定を目指した検討を行いたいと提案。代表者会議の提案に先立ち、提案した会派の議員から、自転車をテーマとした条例を制定したいと、議会事務局調査法制課に意向が示された。そこで、提案会派で検討して素案をまとめ議員提出議案として提出する方法、常任委員会の調査事項とする事、または特別委員会を設置して条例制定をしていくなど検討したが、どれも一長一短で、提案会派のみで検討しただけでは他の会派の取り込みが難しい事、常任委員会では所管が複数にまたがる事が懸念されること、特別委員会では、常任委員会との調査事項のすみわけが不明瞭になってしまうなどの事から、より機動性が高い任意の会議体としてのプロジェクト会議を設置して、条例制定を目指すこととした。プロジェクト会議は平成 29 年 7 月 10 日から平成 30 年 6 月 26 日まで全 21 回開催。第 2 回の会議では委員間の認識を統一するために自転車に関する道路交通法等の交通ルールや他市の条例の内容について説明。また、市の自転車施策の内容について執行部関係各課から実施中の取組等について報告。第 3 回では条例に必要と考えられる項目を各委員から発表し、条例制定に至るイメージを共有した。当時の会長が政策条例の策定に力を入れていて、政策立案、条例制定に精通している明治大学牛山久仁彦教授の講演を実施。第 4 回から 7 回は条例案を作成するための意見集約を行った。市の自転車のまちづくりに関する施策は多岐にわたっているので、意見集約シートを作成して会議の都度テーマを絞って委員間で議論した。これによりさらに掘り下げた議論ができた。条例案を検討する間は執行部にも案文を示し、事業執行上の支障がないかなど確認作業を行った。その後、素案について 3 週間かけて各会派で検討し事務局において各会派の意見をヒアリングを行い、素案修正、執行部からの意見などを行った。また、関係機関からの意見を丁寧に聞くべきとの意見があり、埼玉県警察本部交通企画課、埼玉県の自転車条例を担当する防犯交通安全課、埼玉県教育委員会の安全教育担当の保健体育科から意見聴取した。これにより第 13 回で条例素案が決定。素案が決定したことを受けて、直接影響がある

と考えられる、小・中・高校の校長会から意見聴取、児童・生徒からのアンケート調査、パブリックコメントを行った。アンケート調査から自転車利用時のヘルメット着用意識を把握することも一つの目的があった。保護者の立場として PTA からの意見聴取も。その後条例素案の修正を行う中で、各常任委員会からの意見聴取を行うべきとの意見があり、全員協議会でプロジェクト会議のこれまでの活動状況の報告、素案の説明を行い、後に、関係する常任委員会の協議会において執行部からの意見聴取。平成 30 年 6 月定例会最終日の本会議にて可決。埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例との関係では、差別化を図るといふより県条例のさいたま市条例に齟齬が生じないように配慮した。県条例に規定されている事項については市条例にも極力盛り込むようにした。さいたま市の自転車に関する施策は市民局、都市局、建設局、教育委員会と所管がまたがっているため、執行部側から制定することは難しいと思われ、部局横断的な取組を後押しする観点から議会が果たした役割りは大きかった。

さいたま市では、埼玉自転車まちづくりプラン「さいたまは一と」が平成 27 年に策定されている。

所感

条例制定にあたり、まず、担当する部署として議会事務局に調査法制課が平成 21 年から設置され、政策条例の立案、補助がされていたことが印象的だった。

条例の中に、自転車の安全に携わる人材確保・資質向上があり、講習会の開催などを行っており、自転車の交通事故の減少という成果が出ているとのことであり、条例制定後の具体的な取組みの必要性を改めて感じた。プロジェクト会議の設置によって、会派の垣根を超えて議論がされ、条例の制定に至った点をお聞きし、その会議設置が大きな成果の一つであったとあったが、事務局体制も条例制定にあたり大きな後押しがあり、この点も注目すべきところであると感じた。

* ウェスタ川越における自然エネルギーの活用について。

・ 川越市の地球温暖化対策に関する取り組みについて

川越市の地球温暖化対策に対する取り組みは、平成 8 年 4 月から市の公共施設で始めた。昼休み消灯、階段利用促進など無理のない範囲で取り組む、1%節電運動をきっかけに取り組みが始まった。平成 8 年度、前年度比で 5%の削減ができた。平成 10 年度には、環境政策の中心的な役割を担う、川越市環境基本計画を策定。平成 19 年度、全国の市町村では、3 番目の早さで、川越市地球環境温暖化対策条例を制定した。現在では、その条例に基づく計画として環境基本計画、地球温暖化対策実行計画を策定して、地球温暖化対策に関する施策を展開している。事業は、温暖化対策条例、省エネ推進事業、再生可能エネルギー普及推進事業の 3 つが主なもの。

温暖化対策条例では、3つの義務を設けている。①大規模事業者にたいして温室効果ガス排出削減計画の届け出制度。②大規模建築物に対して環境配慮設備の導入促進を図るため、建築物環境配慮計画書の提出の義務付け③家庭における省エネ家電の導入促進を図るための事業として、家電販売店に向け統一省エネラベルの表示の義務化。以上の3つの義務を課すことにより、温室効果ガス削減へつなげる。

省エネ推進事業では、事務事業における温室効果ガス削減に対する取組みとして、平成11年に埼玉県内では初となるISO14001の認証取得した。平成22年認証取得を返納したが、参考にした独自の環境マネジメントシステムを構築して運用を続けている。

近年は、パリ協定、SDGsの発効を受けて、事業者向けの取組みが必要と考え環境経営と取組みを推進している。環境省が策定したエコアクション21認証制度の普及に力を入れている。再生可能エネルギー普及推進事業については、再生可能エネルギー機器等普及促進事業補助金交付事業として、太陽光発電機器、太陽熱利用機器、エネファーム、蓄電池のそれぞれ設置に対しての補助金事業、公共施設における太陽光発電システムの導入事業、大規模太陽光発電土地貸し事業を行っている。

・ウエスタ川越について

平成19年に策定した西部地域振興ふれあい拠点施設整備事業を基に、埼玉県及び川越市が共同し、地域の活性化や賑わいの創出を図ることを目的に、地域産業の振興に加え、市の文化芸術の振興や地域住民の活動・交流を促進するための複合施設として整備した。用地概要は、西側にホール施設と事務所施設の公共施設、東側に民間賑わい施設、北側に交流広場が位置し、総面積は22,354㎡のうち、公共施設が一部民有地を含め14,696㎡、民間賑わい施設が7,658㎡。土地の所有形態は、埼玉県と川越市共有で各持分2分の1としている。鉄骨鉄筋コンクリート造一部鉄骨造で地下2階、地上6階建。自然エネルギーを活用した設備については、地中熱、太陽光発電、雨水利用。導入の経緯は、基本コンセプトの一つである、環境にやさしい施設づくりを掲げ、自然エネルギーの有効活用、新エネルギーの導入など環境保全をリードするモデル的、先進的な施設の設計提案を求めた施設。地中熱利用については、ヒートアイランド現象の緩和やCO2排出削減、電力消費のピークカットなどの目的に地中熱ヒートポンプを冷暖房に採用。地中熱ヒートポンプは冷暖房の熱源に使用。敷地内に地中熱採熱配管を総延長27,400mは国内最大延長。基礎杭を持たない構造であるため、水平ループ式を採用。地中温度は平均16℃に設定し、その効果として年間45,000kwhの電気量の削減を設計時に見込んでいたが、平成30年度の削減率は56,000kwhであった。太陽光利用については、屋上と壁面に300kwのパネル設置。これは施設の全電力使用量の7%に相当し、災害時に停電した場合、施設内の一部で使用可能。年間発電量は28万kwh。平成30年度は約32万kwh。雨水利用は、施設の地下に容量240tの雨水貯留槽設置、トイレの洗浄水に利用前使用料の60%を雨水からまかなっている、効果として年間15,000tの削減となっている。平成30年度は3,600㎡の雨水利用。貯留槽が不足の際は、井戸水、

上水の順となっている。

所感

今回、地中熱利用について特に視察項目であった。国内で最大の地中熱利用施設でありながら、基礎杭を持たない構造の水平プール式の採用で、地中熱交換器を使用しないためオーバーホールが不要で、大幅にコストを抑えることができるとのことであった。以前、地中熱利用について議会からの提言がされているが、松本市内の施設では現在採用がされていないことから今後、この設備の採用に期待したい。

また、雨水利用については、最近、採用が出てきており今後、市の新たな施設への採用について参考になった。しかし、貯水槽の沈殿物など管理が気になるところであった。

また、このほかに、外気を入れて地下で冷やして利用する、クールピットの採用もあった。この点は他の施設での採用や松本市での利用について関心を持った。

床や内部の壁パネルは、冷暖両用とのことでありこの点も関心を持った。

*オンデマンド型シャトルサービス「HillsVia」について

森ビルは、まちを再開発して、更に街の魅力をあげていく事を仕事にしている。まちづくりの中で、交通は切り離せないキーワードになってくるが、これまで自ら取組めていなかった。そこで、オンデマンド型シャトルサービスに注目して実証実験を行った。森ビル株式会社では、アメリカニューヨーク市に拠点を置く Via 社と連携し、六本木ヒルズを拠点に、最先端アルゴリズムによる、オンデマンド型シャトルサービスの実証実験を1年間行った。今回の実証実験では、Via 社独自開発のアルゴリズムを採用することで、交通渋滞や環境負荷など都市交通が抱える課題の解決に寄与するとともに、都市における移動手段の選択肢を増やすことで、より豊かな都市生活の実現を目指している。Via 社のサービスは、都市部に最適化した独自開発のアルゴリズムによって、既存のオンデマンド型シャトルサービスよりも高い輸送効率を実現できることが特徴。複数の乗車希望者をリアルタイムで把握し、最適な配車、ピックアップポイントの指定、ルート選定をして、同方面に向かう複数の乗客の効率的な移動を可能としている。

Via 社のサービスは、すでにアメリカ、欧州など多くの都市で導入され、約 3,500 万人が利用している。これらの先進都市では Via 社をはじめとする新たな交通都市内交通サービスの登場により、都市内経済活動の活発化や新たな雇用の創出などの効果が確認されている。今回の実証実験では、森ビル社員約 1,300 人を対象者として無償で、出勤時、外出時、帰宅時の利用。期間は、平成 30 年 8 月 1 日から令和元年 7 月 31 日までの1年間。運行時間は 8 時から 19 時 30 分。車両台数は 4 台であったが、結果は 4 台では全く足りなかった。運航エリアは 2,500ha で 5,000~6,000 か所の乗降位置を設定。開始して 3 か月で、対象エリアの変更を行った。平均乗車時間は、平均 14.6 分。1 時間当たり 1 台に乗っている人数は平均 3.8 人。

所感

今回の Via 社の乗り合いサービスシステムについては、可能性を感じて、ぜひ、松本市での検討を進めてほしいと思った。今回の視察の実証実験では、大都市での都市交通の課題解決などであるが、森ビル株式会社は、課題解決の技術を提供するということがい、Via 社のシステムを地域の実情に合わせて課題解決策を示してもらえると感じた。

* 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

平成 27 年末ごろ、ある会派より自転車に関する条例をつくりたい旨の相談が議会事務局にあった。当時、国会では、自転車利活用推進法の制定の動き、道路交通法改正など自転車の安全の利用に注目が集まっていた。静岡市内は平野部の起伏の少ない土地で通勤通学など自転車利用の市民が多いことから、自転車の安全利用、交通安全促進をするため、条例の制定に向けて動き出した。主要な 3 会派で勉強会を開催してその後のたたき台となる条例案を作成した。この動きを受けて、平成 28 年 6 月、各会派代表者会議において発案会派より条例発案の趣旨を説明し、検討会立ち上げについて全会派合意となった。その後 6 月定例会の 7 月 1 日、地方自治法に規定される、協議・調整の場として議決をもって、仮称・静岡市市民で守る歩行と自転車の安全条例検討会を設置。検討会は、議会運営委員会の委員を基に、全会派の議員が最低 1 人以上参画するようにした。これは、議会の総意での条例をアピールする事、委員会付託の省略も可能で全会一致となる形を取った。全 7 回の検討会開催。議員間討議が中心であるが、条例の検討にあたって、日頃から交通安全に取り組む団体等の代表者から現場の状況や意見を聞いて、検討作業の参考するため意見交換会を行った。その他、市役所周辺で通学の高校生が多い現地視察も行った。意見交換、パブリックコメント、現地視察を含め議論を重ね、最終的な条例案を議案として平成 28 年 11 月定例会で全議員の連名で上程し、全会一致で可決となった。本年 6 月に静岡県で同様の条例が制定され、損害保険の加入の義務化があり、市条例では努力義務であったところを県条例と合わせて義務化へ一部改正を行っている。罰則の規定は、道路交通法で罰則規定があるものを、同様の目的で条例で規定することができないことから、意識面、普及啓発活動を進めることを主眼にして、罰則規定は盛り込まないこととした。指導強化区域の設定については、区域の固定化、区域の増加、人員の確保などの課題から、取り扱いは難しいとのことから、市は自転車の交通量が多いと認められる区域は、重点的かつ計画的に自転車の安全利用の啓発に取り組むものとする表現に留めて条例に盛り込んだ。

静岡市は坂の少ない平坦な市街地、住宅地が形成されていることから自転車利用が多いため、自転車事故が多い状況にある。昨年は市内で、1,074 件発生している。これは静岡県全体で約 4,000 件発生している 4 分の 1 といった状況で、特に高校生の自転車事故

が多い。こうした状況の中で、高校生の自転車利用時の交通安全に関する教育が必要であるとして、高校生による小学生への交通安全教室を、平成 26 年度から年一回開催している。これは高校生の自転車マナーの向上を目的として、小学生の自転車交通安全教室に、教える立場として高校生が参加し交通安全意識の向上と責任感の醸成を図ることを目的として実施している。他には、広報啓発活動として、自転車マナー向上キャンペーンという形で、指導強化日に交通指導員による一斉街頭指導、自転車事故多発地帯において広報活動の実施を行っている。以上は、条例制定前から取り組んでいる活動。制定後の取組みで、自転車交通安全指導員設置事業がある。これは、自転車の交通量が多いと認められる地域において、重点的かつ計画的に自転車安全利用をするために、自転車交通安全指導員を設置する事業を平成 30 年度から開始している。自転車指導員は、主に自転車交通安全推進団体が推薦する者、養成講座を受講した者を交通指導員に市長が指名して、自転車安全利用等について普及啓発活動を実施する。平成 31 年 1 月末の自転車交通安全指導員は 265 名。今後は、静岡県と協力して自転車保険加入の義務化に向けた普及啓発活動を行っていく。

所感

高校生が「教える」立場として、自転車マナーの向上を目的とした取組みは、良い取り組みであり関心を持った。自転車交通安全指導員設置事業は、まだスタートしたばかりで、昨年開催より開催時期や内容の見直しを行っているとのことであった。本年、6 月に静岡県で同様の条例が制定し、市の条例を一部改正した点は、自転車保険加入の義務化であるが、この点が注目する点であった。加入に向けて今後、普及啓発活動を県と協力していくとのことだったが、今後、保険加入の状況が気になるところ。合わせて、条例制定がされ、具体的な取組が進められ今後、自転車事故の減少につながることに期待するとともに注目したいところ。

令和元年 8 月 22 日

松本市議会議員 村上幸雄様

委員 阿部功祐