

令和元年度都市建設委員会行政視察報告書

都市建設委員長 青山 雅紀

【視察日程】 令和元年11月13日（水）～11月15日（金）

【視察委員】 委員長 青山 雅紀
副委員長 田畑 直子
委員 伊藤 隆広、 栢澤 洋平、 小松崎文嘉、
川岸 俊洋、 小川 智之、 中島 賢治、
森 茂樹、 三瓶 輝枝
随員 丸山 貴裕、 遠藤 知美

【視察地及び調査事項】

- 1 富山市（11月13日・14日）
 - （1）コンパクトなまちづくりについて
 - （2）公共施設の維持管理について
- 2 金沢市（11月14日・15日）
 - （1）緑のまちづくり計画について
 - （2）金沢方式無電柱化について（現地視察を含む）
 - （3）第2次金沢交通戦略について



【視察報告】

1 - 1 富山市（コンパクトなまちづくりについて）

調査目的	<p>本市では、人口減少・少子高齢社会にあっても、将来にわたって持続可能なまちを実現するため、集約型都市構造への転換を図る必要があることから、具体的な取組みの一つとして、平成30年度に立地適正化計画を策定した。</p> <p>集約型都市の実現に当たっては、コンパクト・プラス・ネットワークの観点から、立地適正化計画を踏まえた地域公共交通ネットワークの見直しが必要であり、現在、令和2年度末を目途に、地域公共交通網形成計画の策定に向け調査・検討を行っているところである。</p> <p>富山市は、平成28年に地域公共交通網形成計画を公表しており、全国に先駆けて持続可能な都市経営を目指し、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを政策の基本として掲げている。</p> <p>この政策理念のもと、超高齢社会に対応したまちづくりや、子どもたち・子育て世代にとって暮らしやすいまちづくりなど、様々な施策を展開していることから、本市施策の参考とすることを目的とする。</p>
視察概要	<p>1 調査項目</p> <p>(1) コンパクトなまちづくりについて</p> <p>ア 地域公共交通網形成計画に基づいた公共交通施策について</p> <ul style="list-style-type: none">・富山市の公共交通の現状について・富山市の公共交通政策の基本的な考え方・立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の連携によるコンパクト・プラス・ネットワークの考えに基づくまちづくりについて・今後の課題 <p>イ スマートシティ推進基盤構築事業について</p> <ul style="list-style-type: none">・富山市スマートシティ推進基盤構築事業の概要・活用方針及び今後の展開について <p>2 説明者</p> <p>富山市活力都市創造部交通政策課 主幹 課長代理 バス交通係長 企画管理部情報統計課情報運用係 主査</p> <p>3 主な質疑（□：質疑、■：答弁）</p> <p>(1) 地域公共交通網形成計画に基づいた公共交通施策について</p> <p>□ 中山間地を走るコミュニティバスの運営主体は。また1路線当た</p>

	<p>りの距離とコストはどの程度か。</p> <p>■ コミュニティバスは市の直営で運行している。いずれも旧の町、村の時代から運転されていたものを市が引継いでおり、運賃も異なっていたが合併後は均一で200円にしている。</p> <p>距離は、短いところは数キロだが、長いところは山の谷筋を80分程度の距離走っている。</p> <p>なお、中山間地域は利用者が少ないため、運賃で採算を取ることは困難だが、市営のため、生活を維持していく最低限の便数は確保する必要があると考えて運行している。</p> <p>□ 自主運行バスに約80社の地元企業が協賛しているが、地域から募っているのか、もしくは全市域から募っているのか。また、企業の協賛金が減ると地元の負担増につながるが運営上の問題はないのか。</p> <p>■ 地元企業からの協賛金は毎年のことだが、呉羽地域自体、昭和の合併で富山市になったところで、旧呉羽町という一つのまとまりである。ここは小学校は6校あるが、一つの呉羽中学校に通っているため、PTA、町内会活動で顔が見える範囲の固まりとなっている。</p> <p>その地域の企業80社が協賛している。企業といってもスーパーや個人の病院、歯科・内科医院からも協賛金を受けている。</p> <p>これは平成17年からやっているもので、12、3年続いている。</p> <p>企業は、毎年支援し続けているので、もうしばらくはこのスキームは継続していくと考えている。</p> <p>□ 2ルートあるとのことだが距離はどの程度か。</p> <p>■ 呉羽地域などを走っている地域自主運行バスは2ルートあり、1周90分程度かかる。これは全世帯から協賛金をもらっているもので、ありとあらゆる集落・町内を通る必要があり、運行速度は遅い。</p> <p>地域の方も不満はあるが、そういうバスだということで理解していただいている。</p> <p>□ 自主運行バスは鉄道や大きいバスルートまで接続されているのか。また、採算性が低いとのことだが利用者はどの程度か。</p> <p>■ いずれのバスも地域の生活拠点につながっているので、駅や大きなバス停に乗り継ぎできるようになっている。</p> <p>利用者については、大山地域コミュニティバスについては、1便</p>
--	--

	<p>当たり平均1. 何人と、1回のバスに2人乗らないものもある。水橋地区とかでは1便当たり平均11人乗っているものもあるため、路線によりバラつきがある。</p> <p>□ 60歳以上を対象にしたおでかけ定期券事業について、予算に対する経済効果のようなものの統計は行っているか。</p> <p>■ 予算については、百円と千何百円の差額であるが、交通事業者と協議して年間1億円ぐらいを推移している。</p> <p>効果については、概算で例えばこの程度、という話はしているが統計は測っていない。</p> <p>今後は、個人の方に了解をいただき、その方が実際の医療費をどの程度使っているかということを試算値として行っていきたいと考えている。</p> <p>□ アプリケーションを作る予算と登録者の状況はどうか。</p> <p>■ アプリケーションの作成費用は約1,400万円。登録者数は、11月1日から始まったばかりなので、まだ千人程度である。</p> <p>□ インセンティブで景品などはあるのか。</p> <p>■ 市内の宿泊券やスマートウォッチである。歩数はアンドロイド端末だとGoogleフィットと連携させているので、正確な数値になっている。</p> <p>(2) スマートシティ推進基盤構築事業について</p> <p>□ スマートシティという取組みを導入するきっかけというのは、市が事業者を募集したのか、もしくはベンダー企業から事業提案があって進めたものなのか。</p> <p>■ きっかけは市側の方から。</p> <p>今回、プロポーザル方式により実施した。総務省の補助金を活用しており、なるべく横展開できるようなレベルの構築や、市民の意見を汲み取れるような協議会の設置等が総務省の補助金の要件にあったので、それに合致するようなシステムを構築したものとなっている。</p> <p>□ FIWAREは高いと伺っている。また、データの活用、解析が大変なため、データサイエンティストやデータアナリストが必要になると</p>
--	---

	<p>考えられるが、市としては外部で求めるのか、市内で育成していくのか、どのように考えているか。</p> <p>■ 確かに、FIWAREは非常に高額で、弊市の状況だと年間2,000万円の維持管理コストを支払っている。</p> <p>これについては、今後、各自治体等で導入事例が進んでいくことによって按分等で安くなることを期待しているが、5年間は市側が単費、あるいは補助金制度等を活用できればと考えている。</p> <p>データの活用については、今回のこどもを見守る地域連携事業は市側でデータ解析を行える者がいなかったため、富山大学の大西教授にデータの解析を委託した。</p> <p>データ解析の内製化については、この事業は内閣官房の近未来技術等社会実装事業に応募して採択されており、その採択されている中で、育成に向けて二つ提案を受けている。一つはNTTなど大手通信事業者からデータに関する専門家を派遣する制度。もう一つは、国で開催されるセミナー等に参加するというもの。</p> <p>どちらの手法とするかは未定だが、これらを利用することによってデータアナリストの育成につなげていければと考えている。</p>
<p>委員の所感</p>	<p>□ 公共交通活性化計画により他市より10年近く早く交通網を整備してきただけに、13年前より居住推進地区に住んでいる人が10%以上増加している効果に驚いた。</p> <p>今後は、高齢化により車に依存した地域社会を変えていかなければならないが、以前より利便性を低下させては進まないことから、LRTにより利便性向上させたことが大きく効果が出た理由であることが理解できた。LRTについては上下分離方式により事業を行うことで公の負担軽減につながったことも大きいと考える。</p> <p>病院だけではなく、買い物や観光など、車を特に運転しない女性が乗りやすい交通機関が必要と感じた。利用者が増えないから減便するのではなく、利便性を高めるために増便にしたことで乗客数が確実に増やせたということはヒントになった。一つの交通網や施策ではなく、言葉通りに網のように様々展開することで効果があると感じた。</p> <p>また、居住推進事業は一部を助成して誘導しているが、ずいぶん実績が上がっていることに驚いた。</p> <p>なお、おでかけ定期券でも中心市街地活性化でもただ財源を投入するだけではなく、エビデンスを取り、効果指標を明確にしている点が素晴らしかった。</p>

	<p>□ 「団子と串の都市構造」という、わかりやすくシンプルな形でまちづくりのコンセプトを表現しており、本市においてもそのようなわかりやすさとシンプルさを併せた都市計画、まちづくりを行う必要があると感じた。</p> <p>本市の「地域参画型コミュニティバス等事業」が課題となっている中、富山市の事例は、旧市町村単位のコミュニティによる自主運行が当該地域の公共交通の主軸として機能しており、参考になる点が多かった。</p> <p>JRや私鉄に対し社会実験として、増発や新駅設置など積極的に交通政策を展開しており、本市との差を感じた。</p> <p>交通政策の所管のみならず、他部署横断的に連携が出来ており、体制づくりにおいて参考となった。</p> <p>□ 交通政策について8億円も手厚い予算が投入されており、外出支援への取組みは参考になった。</p> <p>また、65歳以上の方が100円で市内公共交通機関を利用できる、おでかけ定期券により歩数増加、健康効果、医療費削減につながっていて、千葉市にも必要な施策と感じた。</p> <p>なお、スマートシティについてはこども見守り、防災などデータを活用できる可能性を感じた。ライフライン事業者との復旧の迅速化、電力、ガス、道路、水道などデータ共有化は今後災害時に必要になると感じた。</p> <p>□ 基本的に、市長のトップダウンで進めているが、富山市の基幹的な政策として各所管に落とし込まれているため、それぞれの施策がしっかり考えられているのが非常に評価できた。</p> <p>コンパクトなまちづくりを進めた結果、転入超過になり、児童数も増え、5年連続で地価も上がった。もちろん新幹線効果もあるが。中心市街地への投資が民間投資も呼び込み、地価が伸びているのではないかとこの所管の評価だが、同感である。</p> <p>□ スマートシティ推進基盤利活用事業は富山市ライフライン共通プラットフォーム事業として、事業者と市民との協働事業に取組まれていて成果を出しており、千葉市のちばレポがさらに進んだ型だと感じた。</p>
--	---

1 - 2 富山市（公共施設維持管理について）

<p>調査目的</p>	<p>全国的に多くの自治体では公共施設等の老朽化が進んでおり、今後、これらの維持や機能更新などに多額の費用が必要であり、公有財産の有効活用、維持管理経費の最適化等が求められている。</p> <p>このような中、富山市においては、公共施設等総合管理計画を策定し、将来にわたる都市経営や将来のまちづくりの視点を踏まえた集中と選択により、適正な施設配置や運営、維持管理に取り組んでいることから、本市施策の参考とすることを目的とする。</p>
<p>視察概要</p>	<p>1 調査項目</p> <p>(1) 公共施設マネジメントアクションプランについて</p> <p>ア 公共施設マネジメントアクションプランの概要について</p> <p>(2) 橋梁等インフラの長寿命化対策について</p> <p>(3) 技能職員の技能承継に対する取組状況について</p> <p>(4) 社会インフラの管理のあり方検討事業について</p> <p>2 説明者</p> <p>富山市 企画管理部行政改革課 公共施設マネジメント推進係長 建設部橋りょう保全対策課 計画係長</p> <p>3 主な質疑（□：質疑、■：答弁）</p> <p>□ PPPによる公共用地を活用したまちづくりの中で、7校を2校に小学校を統合するにあたり、総曲輪地区と清水地区では他の施設を巻き込んで実施したため、この間をつなぐ交通機関など苦労はあったと思うが、これは先に市側からこういうプランがあると提示したのか、又はワークショップの形で提案が出てきたのか。</p> <p>■ ワークショップというのは基本的に建て替えだけで、こちらではやっていない。ワークショップをやったのは昨年度からで、この学校統廃合はやっていない。市から民間事業者に投げかけ、提案があったものである。</p> <p>□ ワークショップを4回やり理解を得られたということだが、市民の反応はどうか。</p> <p>■ この時は、先ほど説明したリーディングプロジェクトという複合施設の整備もあわせて話をした。やはりみなさん新しい施設を作るとなると前向きな議論になってくるが、今の八尾地区や細入地区は財政的な問題があり全部の旧町村ではなかなか整備できない。複合</p>

化し、それに伴って施設をリノベーションという形で新しいものにする。ただ、今年は新しく立派なものは建てられないという前提でやっているの、昨年ほど好意的ではないが仕方ないか、というところと反応に温度差がある。

□ ワークショップを開催していくにあたっての課題は。

■ 高齢者の方たちはやはり30年後のことは考えられないので、今あるものがなくなってしまったら困るという反応。

逆にPTAの世代、若い方たちは、普段こういう施設は使わない。学校は大事だが他は別に、という発言が多い。若い方に限らないが、正直参加していただけてないという現状があるので、市民啓発をして、自分たちの地域の問題ということを認識してもらい、もっと若い世代の方にこういった議論に参加していただかなければならないと認識している。

□ PPPによる清水町小学校跡地活用の中で、既存体育館を公共施設として使用されているが、市民への開放は無料や低廉で提供しているのか。その場合に経営上問題はないのか。

■ 旧学校の体育館は学校開放で基本的に無料利用で、公共施設は利益があまり出ていないのが現状である。それを変えていくため来年度中に公共施設を対象に使用料の適正化を図る予定である。

また、駅の北側にある総合体育館については、今まで指定管理を行っていたが、今後はより稼げる施設にならなければいけないため、民間委託を検討している。

□ PFIで小学校を整備しているが、PFIを導入することによる民間業者のメリットはどのようなところにあるのか。

■ まず、市のメリットとしては、市が従来方式で設計、建設する場合よりもこの時代はかなり安くできたので、市としては安くできるというメリットと、維持管理を含めての契約になるため予算を平準化できるメリットがある。

民間事業者からするとまず利益が発生する。また、長期にわたる契約になるので20年、30年の間、富山市から一定の金額の支払いがあることで経営の見通しが立てられる点がメリットになる。

- 建物の構造や素材、建材などは従来の小学校とは異なるのか。
- 建材までは把握していないが、民間から提案を受けた中で、例えば、中央小学校はプールが室内で屋根が上にある。統廃合の場合、最初は地元の皆さんは抵抗されるが、視察に行つて素晴らしい小学校を見ると、このようなものができるならいいよね、と賛成に回ることもある。そうするとやはり、地域の方たちの要望も一定程度聞く必要があるため、素晴らしい施設になっている。
- また、民間事業者からの提案というところで、当然ながら行政の従来方式だけではできないような提案も含まれている。
- ワークショップを行う中で、反対、賛成いろいろあるだろうが、最終的な住民意見の結論をどう出すのか。
- また、例えば平成30年度にやられた大沢野地区と大山地区について、この地域に関してはもう完了ということなのか、他にも施設の課題というの残っているのか。
- ワークショップにおける皆さんからの意見は、最大公約数ではないが、最大限反映させる。ただ最後は市の責任で市が計画としてまとめるという説明をしているので、当然、全会一致の意見にはならない。
- また、市の総合管理計画などで方向性を出しているものと全く違うようなことを市民の方から言われても、それを計画には持ち込めないため、富山市の考えている方向性と地域の意見を折衷案ではないが、マッチさせたところで市が計画としてまとめる。
- 平成30年度にやられた大沢野地区と大山地区について、この地域に関してはもう完了ということなのか、他にも施設の課題というの残っているのか。
- 大山地区、大沢野地区については、リーディングプロジェクトという形で、複合化を前提条件で話をしていたので、それ以外の他の公民館などについては、去年はあまり深く議論できなかった。逆に今年の八尾地区と細入地区はそういった目玉になるような話がないので、ほぼ全ての施設について網羅的に皆さんに一個ずつ考えていただけるものと考えている。
- 富山市は市域が広く、14の生活圏を分けて年間2回ずつだと5か年計画の1回転目が終わってしまう。今後のワークショップは市域

全部やるのか、あるいは中央はやらないといった今後のワークショップの開催計画は作成しているのか。

- 年度で2地域ずつやるということは議会答弁等でもしているので実施予定。旧の町村は元々自治体なので、施設がたくさんあり、どうするという話ができるが、旧富山市は中学校区でいう2つ3つ程度の地域になるので、施設がそれほどない。地域別の計画を全14地域で作成していく方向で考えているが、今と同じやり方でワークショップという形でやるかは検討中である。

これは新潟市を参考にしている。新潟市は中学校区単位でワークショップをやっているの、地域住民の方も意見が言いやすく、より焦点が絞れる。大きくなるとその分知らない方同士となりあまり意見が言えなくなるという弊害もあり、どの単位でやっていくのかも含めて検討しているところである。

- PFIで学校を建てて、一見素晴らしいものができていて、それはいいが、今後の維持管理経費を考えたときに比較的維持経費がかかりそうに見受けられる。屋上プールや半屋外空間、開閉式屋根、昇降床など、新しく作ってもらう側にはすごく嬉しい施設だと思うが、市としては経費、維持管理費を削減したいという全体的な方針とのバランスというのは、民間からの提案を受けて、ある程度市の考えている範囲の中の維持管理コストで収まるという範囲の中で結論されたのか。

- 今から15年くらい前に整備したので、恐らく今ではあり得ないと思う。今ではここまでのことはできない。ただ学校の統廃合を地域のみなさんに理解していただくためには、いい施設をつくらなければいけないということも一方ではある。

今、富山市では維持管理経費のコスト削減していくことも含めて民間に委ねようということを考えている。後は単年度だと見えないので、富山市としても長期でこれだけで収まるということが見えるということも一つのメリットであるが、トータルでどうしていくかということも考えていかなければいけないと感じている。

- 技術系職員の技術力の向上というのは非常に重要であり、昔からこのような課題はあったと思うが、近年大きな課題と言われるようになってきたのは行政改革の反動的な部分なのか、それとも世代の交代が原因と感じているか。

■ 行政改革も多少はあると思うが、それよりも団塊の世代の人が相当数抜けたということと、平成26年に法定点検などが義務付けをされ、橋梁は5年に1度必ず点検を行うこととなったが、それまでなかった橋梁も新たに増えている。

また、昔と比較して今では地元説明をかなりやっている。進捗確認でも段階確認を取るなど、対象となる業務が増加しており、かつ人がいないということだと感じている。行政改革でどんどん減らしたからもそうだが、そもそも専門の若い人が減っている方が大きいかもしれない。

□ 作業的に図面は描くが現場管理に中々行かないという仕事のあり方の変化ということを感じた覚えもあるが。

■ 二極化している。現場にほぼ出ずっぱりの職員もいれば、いわゆる資料作りなど内部との折衝のために日々資料作りをしているような技術者もいる。新技術を覚えるなど単なるこれまでの工事だけではなく、マネジメント部門も回していかなければならなくなったときに、土木だけを勉強していても、中々うまくいかない。ゼネラルなマネジメント人材と、実際に現場に出られるような人間というのは少しずつ分けて考えてそれぞれを教育しなければいけないと思うが、現在そこまでは至っていない。

□ 成果の公表でセカンドオピニオンという形でもう一回別の会社がチェックをする。このやり方だとコストが2倍かかっていると思うがこれについての見解を伺う。

■ セカンドオピニオンについては、平成26年度に法定点検が義務付けられたが、富山市はそれよりも前の平成19年から点検しており、その点検結果を受けて成果が悪いものから平成26年度以降に優先的に実施していた。市としてみればコストは2倍高くなるが、1番最初にしっかり見ておくのが大事で、その先のリスク回避のためのコストと考えれば納得してもらえると考えている。

□ モニタリング技術のシステムを導入するということで、これも導入のコストと実際の費用対効果、どう延命が図られるのか。

■ モニタリングシステムの導入は、費用対効果として数字では出していない。なお、モニタリングシステムにしたのは、例えば、既に危険な場所があり、住民が通行している中で急速に損傷が進展し重

	<p>大な事故が発生する可能性が出たとする。その際に職員が毎日見に行くことを考えると、モニタリングシステムを付けて通信で長時間監視できる状況を整備することができれば、そちらの方がコストは安くなるのではないかと考えている。人件費よりも安くなっているし、リスク回避の観点では、常時監視しているため機能としては十分だと考えている。ただその点について詳細の数値は出していない。</p> <p>□ 損傷の状態をいったん遠くから写真を撮影してもらい、数か月後にその状況をまた見に行くとのことだが、最初に状況が分かった段階で修理修繕を行うというのではないのか。橋で段差が生じてしまっている場合は特にそのように感じたが、その対応策はどうなっているのか。</p> <p>■ 平成25年に点検して橋の上に段差が出てきて、その後平成27年に支承の破損が確認されたということだが、平成25年当初からこの状態であったかはわからない状況である。2年の間でこうなった可能性もあるが、必要なことは、このようにあり得ないような損傷が生じた際にいろいろな要因を疑ってみないといけないということだと考えている。その点で言えば平成25年の時にしっかりと調査しておくべきであった。</p> <p>平成25年の時に段差が出た段階で通行止めはしていて、現在も通行止めである。位置は市街地から1時間くらいかかるところの山間部にある橋で、状況としては人より猿の方が通る数が多い。かといって架け替えるには10億円単位の費用がかかる。撤去するにしても莫大な経費が必要なため、必要性も含めて議論している。</p> <p>市街地でもそういうものはあったが、まずは安全を最優先にしている。どれだけ苦情があってもまずは止めて詳細な調査をし、技術的にもお金的にも直せそうであれば長く使う。富山市の数十億はかなり大きいので、将来的に通行の可能性があるのか怪しいところは現在議論しているところ。ようやく昨年度に橋梁の全ての点検が終わったので優先順位を定めて実施していく。</p>
委員の所感	<p>□ 公共施設マネジメント戦略の中では、総合管理計画において、4年間のアクションプランごとに重点テーマを決めて取り組まれているところが効果を出しているポイントだと感じた。市民の参画も計画の策定時から取り組まれているため住民理解も進むのではないかと感じた。</p>

なお、複合化した施設にすることは住民のサービス低下を防ぐ有効な施策だと感じた。

- 富山市が合併自治体であるという違いがあるが、公共施設の過剰供給に対し、規模の縮小という行政サイドからは難しいアプローチについて、ワークショップの活用や、見せ方の工夫、機能向上など、住民の理解も得ながら上手に進めているという点で、参考になる点が多かった。本市でも様々な都市インフラの維持管理・更新等で課題を抱える中で、その一例として橋梁トリアージやモニタリングシステムの導入などの考え方は参考になる点があった。

また、建設技術総括監の設置や植野塾など、非常に興味深い取り組みであると感じた。技術系職員の後継の問題は、今後ますます重要になってくると想定される。分野ごとに様々な事情もあると思うので今後も研究を行っていきたい。

- 地域別実行計画の策定に向けて住民参加のワークショップを4回行うことで最終的に市民の好意的反応を得るなど、プロセス、進め方は参考になった。学校統廃合を行った跡地活用について地元意見を聞いてスーパー整備につなげるなど、有効的活用は重要で民間との連携も大事だと感じた。

また、橋梁マネジメントについては、人員不足など課題がある中で民間から技術者を採用、セカンドオピニオン、モニタリング制度を導入した取組みは参考になった。職員の増員を市としても図ることは重要と感じた。

- 公共施設のマネジメントは本市でも取り組んでおり、富山市の職員も大いに評価していただいているが、行政の一方的なものが多く、富山市のように住民参加の機会を設けた方がいいと感じた。進め方や範囲に関しては、富山市や新潟市など、先進市の事例を大いに参考にしたい。

富山市は予算に限りがある中で工夫して取り組んでいる印象を受けた。また、説明資料についても前日のものと似ていて、統一感が図られている。これは、富山市の政策が一貫している証左として受け止められた。本市は縦割りの行政運営が多いので、より組織横断的に目的志向の組織マネジメントを進めるべきと感じた。

	<p>□ 市有地においてはPFIにより小学校が建て直され、維持管理費も含めて民間と長期契約されていた。千葉市にこうしたPFIが導入されると仮定した場合、建設コストや維持管理費や修繕費について、十分な議論が必要であると感じた。</p>
--	--

2-1 金沢市（緑のまちづくり計画について）

<p>調査目的</p>	<p>本市においては緑と水辺のまちづくりプランに基づき、地域特性を踏まえた緑の維持管理や緑化の推進に取り組んでいるところである。</p> <p>金沢市では、様々な機能を持つ自然や緑を、市民生活における重要な社会基盤であるグリーンインフラと捉え、新たな時代を見据えたまちづくりの課題解決に向けて、平成31年2月に緑のまちづくり計画を策定した。この計画に基づき広く市民や地域、事業者と連携、協力しながら総合的な緑のまちづくりを進めていることから、本市の施策の参考とすることを目的とする。</p>
<p>視察概要</p>	<p>1 調査項目</p> <p>(1) 緑のまちづくり計画について</p> <p>ア 計画策定の経緯</p> <p>イ 計画の基本方針・施策展開</p> <p>ウ 市民・事業者・行政などの連携状況</p> <p>エ 今後の課題</p> <p>2 説明者</p> <p>金沢市都市整備局緑と花の課 緑化推進係長</p> <p>3 主な質疑（□：質疑、■：答弁）</p> <p>□ 千葉市では街路樹が育ちすぎているというのが散見されている状況が課題としてあるが、金沢市で留意している取組み等はあるか。</p> <p>■ 金沢駅から市役所に向かう国道がメインの都心軸だが、前の市長が緑に熱心な市長だったため緑を増やした結果、現在は育ちすぎたケヤキが多い。今後は大きいのをどう残していくか、根が大きいと歩道が隆起してしまうという課題があり、現在は、工夫している点より課題の方が多き時期に差し掛かっている。</p> <p>□ 樹木の定期健診・検体をする医者は行政、市民の中で今後養成していくのか。</p> <p>■ 樹木医は本当に難しい資格であるため、県内でも20人ほどしかおらず、金沢市内の業者では3人、県の職員だと林業試験場で携わっている方が何人かいる。市の職員も一人おり、それは樹木医資格を持った職員を募集して採用した。内部で一次診断できるように職員の養成ができればと思うが難しい。</p> <p>金沢は戦火を免れた歴史ある都市なので木も古い。老木だから、</p>

悪いところは切るというのも一つの手法だが、薬をあげればいいというのも一つの考え。医者によっても考え方がいろいろある。セカンドオピニオンではないが、いろいろな意見をもらうこともあるので適切に判断し管理することは容易ではない。

□ 公園の管理は自治会単位という話だったが、千葉では自治体に管理委託のような形で5万円程度を年間補助している状況である。金沢市の市民参加の形はそのような形ではないように感じた。パークマネジメントや、費用、権限を自治会にどこまで下ろしていこうとしているのか。

■ パークマネジメントは金沢ではまだできておらず、指定管理者制度も入れてない。千葉市は公園の管理も指定管理者制度を取り入れている。金沢は計画を立てたものの、緑が多いだけでまだ先進的な取組みはしていない。

町会などには公園管理の草刈り相当分について、額はキロ差があるが、5万円も補助していない。1万円から3万円程度。月1回は草刈りすること。ゴミ袋がなくなったらそれで購入してくださいということで補助している。

□ 我々がいつも頭を悩ませているのが、木を切る、切らないの意見が二分されることについて。適正管理の観点から言えば木は切らなければいけないが、木を切ると怒る人が現場に結構いて、地域に任せると揉める原因になり最終的には行政が決めることになる。その点を今後どのように市民を育成していくか、どこまで計画の中で落とし込めるのか難しいと考えるが見解は。

■ まちづくり計画は行動の詳細な実施計画ではないと考えている。計画の本編もあまり書き込むと、作って満足ということもあるのでそこまでの内容を書き込む予定はない。

ただ、本当に木を切るというのは難しく、ハレーションはすごくある。最後はやはり意見を聞いたうえで行政が決めるということで意味はあると思うが、木は残すか切るの二択しかなく、行政が行くとやはり適正管理ということになる。実際に切れない現状があっても大きく育ちすぎると見通しが悪く防犯の観点から望ましくない状態の公園も存在する。課題は共有できたが時代も変わってきているため、少しずつマインドを変えながら、そのための施策にこれから取り組んでいく。

	<p>□ 我々も課題としてあるので、一緒に勉強していければいいと思う。市民の方々に本当の適正管理ということを理解してもらい、切ることも木にとって大事なことだということを知ってもらわないと、感情論で進めようとしてしまう。実をいうと、本市における台風被害は倒木被害がひどかった。街路樹が倒れて家が壊れたことで、街路樹はいらないとまで言われてしまう方もいた。ただ緑の管理ってというのは非常に複雑な状況があるので、いろいろ情報交換しながら実施できればと思う。</p>
<p>委員の所感</p>	<p>□ 公園の緑の管理についてはこれから目指す姿として地域主体による緑のマネジメントの計画策定は必要と感じた。 災害対策として公園街路樹等の今後について検討していきたい。</p> <p>□ 緑の持つさまざまな機能を活かしたまちづくりという視点が新しいと感じた。防災、福祉、地域コミュニティにも活かすというのが新たな可能性を感じた。都市、歴史文化、地形の緑と資産価値を高める緑の分類をしており、エリア別の展開で見せ方を変えていて本市においても、もっと見せる緑のあり方を考え、都市魅力の向上をしていく必要があると感じた。 公園のマネジメントにおいても利用目的を分けて地域住民に任せるとするのは目指す姿であると感じた。</p> <p>□ 公園緑地や街路樹の緑化、緑の量が大変多く、金沢駅からの景観も良好だった。 地域主体マネジメントについては町会に公園管理や運営を共に進めていく手法は参考になった。</p> <p>□ 計画の整理の仕方は本市も参考にすべき点があり、本市の緑も貴重な資産として、しっかり継承、活用できるようにしていきたい。</p> <p>□ 公園の老朽化は 50%であり、緑のまちづくりには、環境保全、防災・減災、景観形成、健康促進、福祉増進、学習増進、教育支援、経済活性化、賑わい創出、地域コミュニティ醸成などの機能を維持していくために、地域（町会）、市民、事業者、大学、NPO 法人により、緑の多面的な機能を効果的に組み合わせ、課題解決に活かすことが、課題の解決になると総合的な視点が明記されていることは、大変参考になった。</p>

2-2 金沢市（金沢方式無電柱化について）

<p>調査目的</p>	<p>本市では、無電柱化を推進するため、基本方針、整備路線、期間等を定めた無電柱化推進計画を策定し、安全・安心なまちづくりを目指しているが、金沢市は、街並みの特徴を活かし、かつ、地域の実情にあわせた整備手法を組み合わせた無電柱化を推進していることから、今後の本市施策推進の参考とすることを目的とする。</p>
<p>視察概要</p>	<p>1 調査項目</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 無電柱化推進の経緯 (2) 金沢方式の特色 (3) 地元住民の理解、合意形成の取組みについて (4) 今後の課題 (5) 現地視察 <div data-bbox="673 884 1353 1391" data-label="Image"> </div> <p>2 説明者</p> <p>金沢市土木局道路建設課無電柱化推進室 担当課長補佐 担当</p> <p>3 現地視察における主な質疑（□：質疑、■：答弁）</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 電柱の色をカモフラージュ柄でなく、茶色としている理由は。 ■ 金沢では市の色であるシティブラウンというこげ茶色に近い色を景観色として使っている。また、このように機器がある場所はこの色の方が目立たないため採用している。 □ 地中化のコストはどの程度か。

	<p>■ 国の方で示しているのは1メートル当たり53万円。ただそれは国道とか広い道路で、地下のものを動かしたりする必要のないところでの話。金沢市の場合は動かさないとだめで、仕上げの度合いにもよるが、石畳のようにすれば当然高くなる。金沢は53万円できている路線はほぼなく、もっと高い。</p> <p>□ 軒下配線の場合はどうか。</p> <p>■ いわゆる普通にやるときよりも8割くらいでできた。というのも完全に全部が軒下ではなく、埋められるものは地下に埋めているので、2割ほど安くできた。</p> <p>□ 無電柱化に年間どれくらい予算を組んでいるのか。</p> <p>■ 無電柱化は3億円程度。一般会計の総額は約1,760億円で、そのうち土木関係が200億円、そのうちの3億円しかない状況。</p> <p>□ 新興住宅街は無電柱化で整備しているのか。</p> <p>■ 郊外で一回市として住宅団地を整備したところは最初から無電柱化で整備している。</p>
<p>委員の所感</p>	<p>□ 無電柱化推進実施計画においてまちづくり、観光賑わい、防災の視点から効果指標を出し、関連計画との連携や住民合意などの実現性など丁寧に進めていることが理解できた。</p> <p>地上機器等の設置場所の確保や狭隘道路における整備などをどうするか課題があることも理解できた。</p> <p>行政がどのように無電柱化をどのような目的でどのようなエリアにどのような計画で進めていくかより具体的なビジョンがあることが大事であるとわかった。</p> <p>□ 本市でも無電柱化の推進が課題となる中で、地域特性に合わせ既存の手法と新たな手法をうまく組み合わせて推進している金沢方式は参考となった。</p> <p>□ 景観がとてもすばらしく、金沢市の無電柱化の取組みは力が入っていることがわかった。</p> <p>茶屋街を視察すると、軒下方式では景観に配慮した色で工事するなど工夫されていた。また、ソフト化では街灯ポールを使った機器で調</p>

和を持たせていた。

千葉市としても災害面は無電柱化推進が必要でありコスト削減を求めている。

- 軒下については千葉市では不可能だが、ソフト地中化を使って通学路、倒木の恐れがある所だけでもやるべきと感じた。脇道・裏道配線を使うことも地元の合意さえ得られれば可能で、浅層埋設はコスト次第であると感じた。なお、東京電力にも理解、協力を得る必要がある。

また、強剪定と無電柱化を組み合わせるとして停電防止を行うことも必要と感じた。

- 金沢市は戦災を受けていないので、昔ながらの街並みや街路が残っており、景観上の観点から電柱地中化を進めている。完全地中化に拘らないのが金沢方式。

主計町ではまだ地中化が完了していない地域もあり、進んでいるところと進んでいないところの対比ができ、非常に参考になった。

ただ本市の状況とは若干異なることから、金沢方式を参考にしつつ、千葉方式をしっかりと模索していきたい。

- 戦前の街並みが残り、歴史都市に認定された金沢市は「金沢らしいまちなみ」を維持・保存し、観光都市、交流拠点都市を目指し、以下の金沢方式の無電柱化を進めている。

1. 裏配線・脇道配線、2. 軒下配線、3. 既存ストック活用、4. 浅層埋設、5. ソフト地中化、そして6. 完全地中化方式等を沿線住民の合意、低コストでの手法等を駆使している。

千葉市でも無電柱化を大きく前進させるためには金沢方式は大いに参考になった。

2-3 金沢市（第2次金沢交通戦略について）

<p>調査目的</p>	<p>本市では、令和2年度末を目途に地域公共交通網形成計画を策定し、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通のあり方、市民・交通事業者・行政の役割を定め、地域にとって望ましい姿を公表することとしている。</p> <p>金沢市は、将来にわたる持続的な発展に資する交通によるまちづくりを実現するための行動計画として第2次金沢交通戦略を策定し、歩行者と公共交通を優先するまちづくりの推進、及びまちなかを核にネットワークでつなぐまちづくりに取り組んでおり、新しい交通システムを幹とする交通ネットワークの再構築や交通機能の連携強化等を進めていることから、本市施策の参考とすることを目的とする。</p>
<p>視察概要</p>	<p>1 調査項目</p> <p>(1) 第2次金沢交通戦略の基本方針 (2) 金沢市の公共交通の現状について (3) パーク・アンド・ライド駐車場・交通結節点の整備状況及び効果 (4) 交通不便地域への対応 (5) 中心市街地での回遊性の向上 (6) 今後の課題</p> <p>2 説明者</p> <p>金沢市都市政策局交通政策部交通政策課 課長補佐 主査</p> <p>3 主な質疑（□：質疑、■：答弁）</p> <p>□ パーク・アンド・ライドにおける駐車場の土地の確保というのは、行政がやるのか、あるいは行政の土地を使うのか、またはバス会社がそれを確保するのか、他の手立てがあるのか。</p> <p>■ パーク・アンド・ライドの駐車場確保は、金沢市が公設で持っているのは東金沢駅付近に110台使用できるところ1か所のみ。それ以外の通勤時のパーク・アンド・ライドについてはほとんどが商業施設の駐車場を借りている。手法は、例えばドラッグストアなどスーパーの駐車場は平日の昼間に余剰がある。その空きスペースを5台とか10台を無償で借用し、そこに停めていただく。</p>

スーパーとしてのメリットは、例えば、そこで使える月3,000円分の商品券を買ってもらい、駐車場を利用する。そうすることで、その3,000円分を買ってそこのお店で利用してもらい利益になる。この手法を利用している店舗もあれば無償で提供いただいているところもある。

そのため、例えばバス停のすぐ近くにあり、かつ広い駐車場があるというような条件が合わないと場所を決定しても利用してもらえないことになる。現在は300台程度の駐車場を確保している状況である。

□ マイカーの流入抑制、お帰り乗車券はどのような形で取り組んでいるのか。

■ お帰り乗車券は、通勤時はやっていないが、ゴールデンウィークなどの観光期に、例えば、郊外から県庁など他の公共施設を利用し、そこで車からバスに乗り換えてもらうということで実施している。

家族4人の場合、郊外に車を停めてそこから路線バスに乗っていくより街中まで車で来て駐車場代払った方が安いという意見が多数あった。

そのため、パーク・アンド・ライド駐車場を使用される方については往復バス券を渡し、金額的に不利なものを解消するということでバス券を配っていた。これについては、10分の1を交通事業者が、残りを金沢市と石川県が折半で支払うということで負担を行ってきたが、モデル的な事業として始めたため、今後も続けていくか検討中である。

□ 郊外で地域住民が運営するコミュニティバスに対する市からの補助は、上限いくら、運営経費は年間どの程度か。

■ 地元の負担額や補助額は、まず地域住民が交通事業者と年間契約を交わし、その年間契約に係る経費から会費収入を引いた分で、これに対して補助している。

補助率については地区の世帯数が少ないところは補助率が高く、世帯数が多いところには補助率が低い。一番高いところで今80%。低いところで60%。それに条件でインセンティブをつけると最大90%のところがある。地元の方々がお金を出し合って走らせることになるので多くの便数を走らせることは難しい。病院や買い物に必

要最少限の便数、週に2回、1日3便程度。そのような形を取り、効率の良いものになっている。

□ 新しい交通というのは具体的にはLRTなのか。

■ 新しい交通システムは何かしら基幹となるものを入れなければならないという方向性は出ているが、LRT、電車かバスかについては結論が出ていない。

今後、自動運転などの技術革新が発達していく中で、例えば、電車を基軸として整備している間に、新たな交通手段が誕生する可能性がある。道路幅は決まっている中で交通量が多いとすぐ渋滞が発生してしまっている。このような中で、いかに車を減らして公共交通に乗ってもらえるかということを最優先課題として取り組んでいる。外環状道路の全体が完成するなど、道路状況が変われば街中の交通量が減ることも期待されるので、そういうものも含めて見極めたいうえで最終的に導入していきたいと考えている。

□ カーフリーデーの具体的な取り組み内容は。

■ カーフリーデーは基本的に祭りだと認識している。

今年度の開催内容は、カーフリーデージャパンに登録し、この名称を使っている。9月22日に庁舎前広場を使いユニバーサルデザインタクシーの展示場車や、親子でバスに乗ってもらい公共交通に触れ合っていた。また、新潟から連節バスを借りて金沢市内を連節バスが走る取り組みをし、交通事業者のイベントブースなども展開した。あわせて市役所と21世紀美術館の間の道路を止めまして、トランジットモールという公共交通だけが通過できるという空間を作り、オープンカフェや、ベンチなどを配置して、祭りのような形で実施した。

□ カーフリーデーの取り組みを行う目的は。

■ こういったイベントを通じて公共交通を考えるきっかけになってほしいと考えている。トランジットモールとして公共交通バスだけ通って、それ以外の車は全部シャットアウトすることにより、公共交通優先のまちづくりを金沢市は目指しているというのを体感してもらおう。このような目的で平成29年から行っている。今年で3回目だが毎年来訪者が増えており、地道にやっていくしかないと思っている。

□ 金沢の中心街はなるべく車の流入を防ぐということで、海外ではコンジェクションチャージといって、流入してくる車に対して賦課金をかける方式を採用しているところもあるが、検討されたのか。

■ 難しいと考えている。市街地には主要道路だけでなく多方向から車が街に入ってくる。また街中に住んでいる市民の方もいる中で、チャージを取って流入を抑制するというのは中々難しい。鎌倉市は幹線道路が数箇所からしか入って来られなくて、そこにこういうものを付けようかとやっているようだが、金沢市の場合は難しいため検討していない。

□ 観光地という点がこの交通戦略の中で随分大きな要素を占めているという印象を持った。交通不便地域をどうしていくよりも、交通渋滞や観光客向けの対策に重点を置いて交通戦略の立て方をしているのか。

■ 一概にそういうわけではない。今後、公共交通体系を持続していくと考えたときに、郊外については市が積極的に動くのではなくて、やはり地元の発意、熱意というものが欲しいという中で、付かず離れず地元を揺さぶりながら行っている。そのため予算的にも大きな予算は持っていない。

ただ、街中に元気がないと金沢市としても元気がなくなってしまうものと捉えている。新幹線が開業して想定以上の観光客が来て、それが今ずっと続いている。それをいかに持続させるかとともに、市民生活への影響をどのようにカバーしていくかとなると、どうしてもそちらの方に対する施策の比重が大きくなってしまいうという現状がある。

だが、それによって郊外を薄めているわけではなく、郊外もやりながら中心部をやっている。どうしても中心部が目立ってしまうという状況である。

□ 千葉市でも交通不便地域対策が大きな課題としてある。コミュニティバスの運行を地域が負担して地域が育てていくという考え方は理解できるが、週に2回、1日3便程度の運行で地域の方が満足されているかという無理がある印象を受けたが、利用者の意見はどうか。

■ 元々バスなどが通ってなかったため、免許を持っていない方や、中々運転に自信のない方は移動すらできなかった。そのため、本当

に動くことができず、外に出る移動手段がなかった方からは評価してもらい、利用者数も毎年増えている。

確かに便利なところから比べると週2回、1日3便というのは非常に少ないかもしれないが、使わない方々からも負担が発生している中でどれだけ走らせるかというのは地域の方々の同意が前提であるため、行政からは少ない多いという話は一切しない。

たくさん走らせればその分負担は増える。こういった中で地域の方々で考えて話し合っ決めていただく。週にたくさん走らせるよりもずっと続けていけること。こちらの方が大事だと考えている。

運行本数や負担経費などについてうまくまとめ上げるためにアドバイザーを派遣するのか、あるいは市が中に入っていくのか。

市の職員がそこに行き説明したり、一緒にワークショップをやるなどしてまとめるような形をとっている。例えば、交通事業者との交渉であるとか、地元の方々だけでは困難な場合もあるので、金沢市が中心となり地元の方と一緒にまとめあげている。

高齢者に対する移動支援としてシルバー定期券の所有者と利用率はどの程度か。また、どのようなインセンティブなのか。

北陸鉄道が個別で発売しているシルバー定期があり、70歳以上の高齢者の方がこれを買うことにより北陸鉄道の県内の路線バス、電車が乗り放題という格安定期券である。

金沢市はこのシルバー定期券を買う方へ、免許を返納された方もしくは免許を持ってない方に対して助成している。

免許返納者が年間で800人。200人が申請というような状況。やはり定期券になるので、地元だけで生活が完結する方はバスに乗らない。そういったこともあり申請率は20%程度になるが、年間約1,800人がシルバー定期券購入の補助として利用している。

年間の予算規模は。

補助だけでいうと約2,100万円。

歩けるまちづくりの推進ということで、協定締結地区は具体的に地域と結ぶのか。またどのように推進しているのか。

協定地区については車の影響が多い。例えば、たくさんの車が通過交通として通るような、何かしらの交通環境に課題を持っている

	<p>ところ、あるいは地域の力だけでは中々進んでいけないようなところを地域で交通ルールを定め、たうえで金沢市長と協定を結ぶ。あわせて一方通行化や時間外の進入禁止などに交通規制をする。そういうものを交通機関と協力して地区住民の安全を確保するためのもの。地域の方々が交通環境に不満があり、金沢市の職員が警察等と一緒に考えてルールを定め、それを市長と協定を結び、実効性を担保するために交通規制を警察がかけるという仕組みとなっている。</p> <p>□ 地域というのは町内単位か。</p> <p>■ 金沢市の一番小さい自治体の単位は町会だが、町会や学校の校区単位の連合町会。その課題を抱える区域によって2、3の町会が集まる場合もあるし、校区内全部という場合もあって、状況による。</p> <p>□ 規制は警察の所管になるが、市の所管内容はバリアフリーや安全対策ということか。</p> <p>■ 道路管理者が表示できる速度落とせといった、注意喚起の看板など。そういうものは必ず市が行っている。</p> <p>□ シルバーパスの助成について、約2,100万円で行っているというのは北陸鉄道が年額いくらでうちの程度くらいの割合か。</p> <p>■ シルバー定期券自体は1月7,300円程度。それを免許自主返納されて1年未満の方は毎月2,500円。免許を持ってない方や1年以上経過した方は毎月1,000円を補助している。年間でいえば1人当たり2万円程度、あるいは1万2,000円となる。</p> <p>北陸鉄道の営業努力でパスを作っただき、これに対して補助することで購入者への負担を減らしているという制度である。</p>
<p>委員の所感</p>	<p>□ エリアとエリア、点と点、まちとまちをどのようにつなぐことについて、歩くことも含めてつながるよう取り組まれていた。本市は交通手段同士の連携があまりなく、都市の回遊性が低いため学ぶことが多かった。何のために交通手段を利用するかを市民や観光客など利用目的別に様々なシチュエーションを想定することが重要だと感じた。</p> <p>また、案内板の工夫などはオリンピック・パラリンピックを実施する本市においても参考となると感じた。</p> <p>なお、トランジットモール社会実験は本市においても行うべきと考える。</p>

	<p>□ 元々公共交通が整備されていなかった地域に地域運営バスを走らせるなどの実績は評価できるものと感じた。</p> <p>中心部の公共交通が観光に主軸を置いたバス交通については本市に欠けている視点と感じた。観光化とそれに合わせた公共交通の整備に際し、参考としたい。</p> <p>□ バス利用者数が数年増加していることは特筆すべきと感じた。交通案内の充実、高齢者移動支援、マイカー流入抑制を目的としたお帰り乗車券など、マイカーから公共交通への流れに向けて様々な政策を展開しており参考になった。</p> <p>また、歩けるまちづくりの推進については、地区住民と共同して進める取組みも参考になった。</p> <p>□ パーク・アンド・バスライドの駐車場確保が難しいため、商業施設を使っている。また、路線を絞って対策をたてて過度に車に依存しない交通体系を考えている。本市でも考えてみなければならないと思った。</p> <p>□ 限られた予算の中で市民や観光客の足を確保していることは大いに参考になった。本市も不便地域の交通確保が課題であり、この金沢方式を参考にしたい。</p> <p>□ 無電柱化に取り組んでいる地区ではバスの駐車場も充実していた。パーク・アンド・バスライドにおいては、全部で4、5ヶ所あり、1ヶ所は公設、残りは量販店の駐車場を、無償で貸すところもあれば、低廉な金額で貸しているところもあり、身近なバスライドを感じた。</p> <p>また山間地、遠方においては自主的に運営費が出せるように促しているとのことであり、年間で1人当たり1世帯当たりの負担も低廉と感じた。</p>
--	--