

# 交通臨海部活性化特別委員会行政視察報告書

## 1 日程

平成 30 年 11 月 8 日（木）～ 9 日（金）

## 2 視察先及び視察項目

### （1）兵庫県姫路市

姫路市鉄道駅周辺整備プログラムについて

### （2）京都府京都市

機械式地下駐輪場について

## 3 視察委員

○ 委員長	高 山 雄 一	自由民主党大田区民連合
○ 副委員長	黒 沼 良 光	日本共産党大田区議団
○ 委 員	押 見 隆 太	自由民主党大田区民連合
	深 川 幹 祐	自由民主党大田区民連合
	岡 元 由 美	大田区議会公明党
	椿 真 一	大田区議会公明党
	荒 尾 大 介	日本共産党大田区議団
	犬 伏 秀 一	たちあがれ・維新・無印の会
	松 原 元	おおた国民民主党
	奈 須 利 江	フェアな民主主義
	馬 橋 靖 世	大田無所属の会

## 4 視察項目の概要・所感

**【所感】は、項目ごとに各党派としての所感を記載**

### （1）姫路市

#### ◆視察項目

姫路市鉄道駅周辺整備プログラムについて

#### 【概要】

姫路市内には 31 の鉄道駅があり、バリアフリー化されていない駅、違法駐輪がある駅など、まだまだ課題のある駅が多く存在している。

市では、平成 28 年 6 月に鉄道駅の整備を計画的かつ効率的に進めるため、各駅

の改善すべき優先項目などを盛り込んだ「鉄道駅周辺整備プログラム」を策定した。

このプログラムでは、平成 28 年度から平成 32 年度（2020 年度）までの 5 年間の計画期間とするとともに、下表の 6 項目の整備方針を定め、安全・安心に関わる緊急性のより高い項目から優先的に整備着手している。

◆ 整備方針における整備内容例 ◆

整備方針	整備内容（例）
① 危険の回避	・歩行者安全対策や交差点・踏切の安全対策 駅周辺において、自動車や歩行者交通量が多く、かつ輻輳し危険な道路に歩道、路肩カラー舗装、隅切り整備、踏切の改良等
② 周辺環境の悪化防止	・駐輪場整備 鉄道利用者の不法駐輪があり、そのスペースを確保する整備
③ 整備期限（H32）が定められたバリアフリー化	・駅舎のバリアフリー化 乗降客3,000人/日以上以上の駅でバリアフリー化がいまだに図られていない鉄道駅の整備（原則H32までに対応が必要）
④ 整備期限（H32）が定められていないバリアフリー化	・駅舎のバリアフリー化 バリアフリー法の方針適用外の駅（乗降客3,000人/日未満）で、バリアフリー化が必要な整備
⑤ 鉄道利用者の利便性向上	・反対側アクセス強化や駅舎等の近代化 改札口が片側しかない駅や、駅周辺の状況（公共施設の立地や開発等）、どの方面からの利用者が多いか、駅舎等へのニーズなどを考慮して、自由通路や橋上駅等を整備
⑥ 交通結節機能の向上	・駅前広場等の整備 バスなど他の交通手段と連携できるように、駅前広場やアクセス道路等の整備

（姫路市 ホームページから引用）

【所感】

（自由民主党大田区民連合）

姫路市では、鉄道駅を中心にしたまちづくり、エリアマネジメントをするために鉄道駅周辺整備室を設置し、この部門が庁内連携の調整を行っていました。

姫路駅周辺は土地区画整理事業、また、駅南北 1 か所ずつの再開発事業といった多面的な事業により整備が進んでいます。他方、JR のローカル駅や山陽電鉄の駅といった決して大きくない駅にも目が向けられていました。平成に入ってから 3 つの新駅、11 か所の整備といったように着実に進んでいます。駅前広場整備とバリアフリー化、道路の拡幅、自転車駐輪場整備、東西自由通路の整備などを進めていました。

また、まちづくり協議会が地元発意で設立され、具体的に検討している例があると伺いました。多くの声を反映させるだけでなく、どこに予算投下すべきかを議論することにより、市政への住民参画が進んでいました。これも多くの来街者による経済の活性化、地価上昇などによる税収増加などが背景にあると思われました。

公共交通の維持・強化は沿線住民、とりわけ高齢者などには大きな課題である

ことから、進める必要を学んだ視察となりました。この視点を大田区政にも活かして行きたいと思います。

### (大田区議会公明党)

姫路市内には 31 の鉄道駅があるが、バリアフリー化されていない駅や、アクセス道路が狭い駅など多くの課題を抱えているため、平成 28 年 6 月、5 か年計画の「鉄道駅周辺整備プログラム」を策定し、安全・安心にかかわる緊急性の高い項目順に整備着手している。

中でも駅周辺の慢性的な渋滞や自転車の不法駐輪により周辺住民の生活にも支障をきたしていた御着駅においては、交差点や駅前のロータリー、自転車駐車場の整備により、使い勝手がよくなった事例。また、姫路駅から 2 km も離れていない場所に新駅として東姫路駅を作ることで、多くの公共交通利用者を開拓し、周辺の治安までよくなった事例など各駅の課題を精査し、可能な限り公平に市民満足度を上げる努力をされている事を学ばせて頂いた。

大田区においても、J R 蒲田駅周辺の再開発や新空港線の整備のほか、駅周辺の自転車の違法駐輪など多くの課題がある。今回の視察を区政に活かして参りたい。



姫路市での視察の様子

### (日本共産党大田区議団)

姫路市内には J R と私鉄の鉄道駅が 31 駅あり、人口規模と比較して鉄道網が充実している印象をまず受けました。「鉄道駅周辺整備プログラム」は 2016 年度から 2020 年度までの 5 か年計画で、ほとんどの駅で整備計画が進められていることは、市民の交通利便性の向上にもつながるものであり、そのための予算も十分に確保している点も、利用者目線で計画を進めている市の姿勢であると感じました。

### (たちあがれ・維新・無印の会)

姫路駅前の大規模再開発に合わせた土地区画整理事業により、駅前周辺は大変すっきりと整備されていた。また、電柱地中化も実施されており、気持ちのよい街並み、景観が形成されていた。

また、新駅駅舎建設費を市費により負担して鉄道事業者の新駅開設のハードルを下げるなど鉄道と一体となった街づくりは、土地のある地方ならではの事だと思ふ。

ただ、相変わらず国土交通省の金太郎飴政策により、小さな駅にも交通広場

(通称 駅前広場)を整備するなど、中央集権の失敗を痛感する視察でもあった。特に駅前にあった古い伝統的な家屋を壊して、無味乾燥な駅前広場を整備したビフォーアフターの写真は誠に残念であった。古い町並みを活かしたまちづくりが望まれる。

### (おおた国民民主党)

姫路市は鉄道をはじめとする公共交通ネットワークにより、地域間の交流・連携を増進することを目的とし、本プログラムを策定した。これは、限られた予算の中で複数の鉄道駅を整備(バリアフリー化、歩行者安全対策、利用者の利便性向上、交通結節機能向上、新駅舎造成等)を進めるために重要な優先事項を盛り込んだものである。

整備対象の駅は30か所以上あり、このプログラムを進めるためには行政単独では不可能であり、鉄道事業者の協力、地域住民の主体性を持った協力が不可欠であり、実際に姫路市はその点に留意しながら計画を進めているように感じられた。

また姫路市の説明からは、鉄道事業者とのある種の信頼関係を醸成することも極めて重要であるとの思いが強く感じられた。本プログラムにおいて整備される駅と大田区内の駅では置かれた環境が極めて異なるものの、この点は大田区が今後の交通施策を考える際に留意すべき事項であると思う。

### (フェアな民主主義)

姫路市は、ダイセル、日本触媒、大阪ガスなど大企業の中国工業地帯の中の企業城下町。姫路城が世界遺産に指定され25年。多くの来訪者が訪れる観光都市でもある。

また、鉄道駅は現在31駅(大田区43駅)で、地域の交通の要所となる宿場町・城下町である。市町村合併を行い、人口減少の局面にあり、各地域が均衡ある発展ではなく、都市機能を分担し相互補完することができる多角連携型都市構造の構築を目指している。

新駅を作り、利用客を増やし、住宅を開発し集客施設を作っている。1,000㎡規模の農地で6~10区画の開発行為が行える。車への依存度が高いが、コンパクトシティにすることで7つの駅周辺を維持している。

新駅を作ることは、地域間競争で周辺からの転入・流入や、他交通機関からの転用など、パイの奪い合い的な意味合いもあるが、住宅地価の下落傾向が微増になり、固定資産税を確保できる。目先の税収確保のための無意味な開発は、本質的な解決ではなく、問題を先送りすることが問題を大きくするのが心配です。

### (大田無所属の会)

姫路市は、住民意見などを積極的に集約しながら、国の方針と合わせてバリアフリー化を軸に計画を進めてきています。また、計画の着実な実施により、住民

の利便性の向上や安全性の確保、駅周辺の良い環境確保にも繋がっています。

これまで他市の事例なども視察してきたが、比較して、とてもシンプルで分かり易い計画であると感じました。例えば6つの方針を策定しており、バリアフリー化や駐輪スペースの確保、視認性の向上など、柱となる方針を基本的なスキームとし、市内に31ある駅のそれぞれにあて込み、スピード感を持って計画を進めているように感じます。ただし、姫路市では、市街地・住宅地に加え、臨海部の工業地域にも多くの駅があり、自動車のスムーズな通行の為、踏切の立体交差事業なども検討がなされており、公共交通の利用促進も合わせて、課題をはらんでいます。

一方で、過去10年間の市内の駅乗車人員は18%増加しており、難しい環境の中、着実な計画の推進が見て取れました。JR西日本、山陽電鉄との協力関係や、住民主体のまちづくり協議会の発足など、まち全体として取り組んでいる事に可能性を感じました。

## (2) 京都市

### ◆視察項目

機械式地下駐輪場について

#### 【概要】

##### 京都駅八条口西・東自転車駐車場

平成27年1月に京都駅南口駅前広場整備事業の一環として、機械式地下駐輪場(エコサイクル)を3基導入している。新幹線軌道に近接し、通行量の多い道路に設置。多くの制約条件がある中、周囲への影響を最小限に抑えた施工を実現した。

##### 京都市役所前広場自転車駐車場

平成27年12月に京都市庁舎の再編事業の一環として、市役所前広場に機械式地下駐輪場を2基導入している。地下鉄利用者や買い物客の公共駐輪場として運用されており、また、官公庁敷地内に設置した全国初の事例である。

(株式会社技研製作所 パンフレットから引用)

#### 【所感】

##### (自由民主党大田区民連合)

京都市では2か所採用している機械式地下駐輪場を視察した。京都駅八条口自転車駐車場は東西あわせて3基の機械式駐輪場が設置されていて、計612台収容できる。京都市役所前広場自転車駐車場は2基で408台収容できるとのこと。ともにプロポーザルにて業者選定し、株式会社技研施工が選ばれ、平成27年度に供用開始したが、大きなトラブルは年2回ほどで、思っていたよりも相当少ない

とのこと。また地下水もほぼたまらず、使用上の欠点はほぼないとのこと。また指定管理についても、納入業者ではなく、通常の自転車駐車場管理団体が請け負っている。

現地を視察したが、省スペースで大量に収容できることがポイントであるように、見た目もよく、景観上も非常に優れている。



大田区でも、何度もこの機械式駐輪場については議論されてきたが、まだ採用されていない。コストが高いのは事実であるが、利用者の利便性や、景観面、また、例えば駅近くの公園の地下に機械式駐輪場を設置すれば、公園機能もほとんど損なわれず、駅近くに自転車駐車場を確保できるなど、メリットはたくさんある。大田区でも設置可能な場所が見つかったら、検討すべきである。

#### (大田区議会公明党)

自転車を駐輪する際の所要時間を、従来の平置き駐輪場と機械式地下駐輪場とで比較した場合、後者の方が圧倒的に早く、説明では1台あたり入出庫とも平均で13秒、ラッシュ時でも並ぶのは5台程度との事でスムーズな入出庫が可能となっている。

また、地下に収納されるので自転車が雨に濡れることもなく、自転車の盗難もない。さらに、他の自転車との接触もないので、平置きで重なり合う自転車を無理やり引き出すためにブレーキ等が壊れるなどのトラブルも回避できると感じた。

以前は、後かが付いている自転車は地下に収納できないという課題もあったが、今はチャイルドシートが後ろについていても収納できるよう自転車1台あたりの幅にも配慮されている。

自転車駐輪場は大田区にとって大きな課題であり、蒲田駅東口再整備において計画はあるものの、大森駅や西馬込駅など、地下方式を積極的に検討するよう進めていきたい。

#### (日本共産党大田区議団)

結論として、ぜひJR蒲田駅東口広場の地下駐輪場に採用して欲しいことを確認した視察でした。京都市役所前広場の機械式地下駐輪場は収容台数408台で約3.4億円の費用でした。

特徴は以下の3点です。

- ①セキュリティが高く、転倒、接触事故等のリスクも低く、安全。
- ②スムーズに入出庫できる。(平均13秒)

③省スペースで大量に収容できるため、用地確保が難しい駅前などに最適。

収容台数は駅前が3基で612台、市役所前広場が2基408台、チャイルドシート装着車も収容可能になるなど多様な自転車を収容できるようになっているのは印象的でした。

運営にあたっては、サポートセンターが入口に据え付けられたカメラでリアルタイムの状況を把握し、トラブル時は緊急アラームで迅速に対応し復旧できるようになっています。実にすばらしい京都市の機械式地下駐輪場でした。



京都市での視察の様子

### (たちあがれ・維新・無印の会)

京都駅八条口と京都市役所に設けられた機械式地下駐輪場を視察した。現物を見るのは初めてで、その入庫、出庫の速さには驚いた。設置費用も台数と比して高くはないようで、素晴らしい製品であることを痛感した。

大田区においても、蒲田駅東口への設置を検討していると聞くと聞くが、用地もさほどいらぬことから、さらに設置場所を広げていくべきである。

### (おおた国民民主党)

京都市では、京都駅前南口駅前広場事業を進めており、また、平成26年3月に市庁舎整備基本計画を策定し、市役所庁舎整備を実施している。これらの事業の一環として京都駅前及び市役所前に機械式地下駐輪場が整備された。駅前には3基を整備し612台、市役所前には2基の整備で408台の収容台数を誇る。指定管理者はそれぞれ異なるが、どちらも株式会社技研施工による施工である。利用形態は定期利用と一時利用があるが、一時利用は市役所前のみであり、また、5基とも定期利用の枠はほぼ埋まっているとのことであった。

実際に市役所前の駐輪場の視察を行い、想像以上に土地空間を占有することなく、整備が可能なことに驚きを覚えた。入庫、出庫の作業も極めて短時間で実行できていた。この機械式地下駐輪場は、たびたび駅周辺における違法駐輪が問題となる大田区においても大変有用性を感じるものであり、今後前向きに導入の検討を行うべきであると考えている。

### (フェアな民主主義)

京都市は、地下スペースの有効活用として、機械式地下駐輪場を設置し、指定管理者制度で運用している。景観・環境にやさしく、セキュリティも高く、1台当たりの入出庫に要する時間はICカードで平均13秒とスムーズ。朝の通勤・通学時間帯にはタイミングにより5人くらい並ぶことがあるが、ストレスはあまり

大きくない。現地に管理人が常駐し故障時の対応を行っている。それ以外は施工業者を年2回程度呼んでいる。どんな自転車にも対応できるわけではないので定期利用に向いている。

再整備の一環としてやっており、もうけが出ることにならず、大規模な機器更新の必要は無く、20年は更新不要だが年間維持管理費は100万円くらいと聞いていてペイできない。

放置自転車が減ってきており、特定の場所だけで5基以外に作る計画は無い。コミュニティサイクルとの親和性は高いと考えているが、観光レンタサイクル事業が成り立っているため、市がコミュニティサイクル事業に参入することはない。

### (大田無所属の会)

京都駅前については、待機スペースの不足や通行人の氾濫、公共交通の混雑などの空間使用についての課題が山積していた。また、公共交通機関の動線が分散されていたり、駅前を一般車の駐車場が占めているなど、歩行空間にも支障をきたしていた。

こうした中で整備事業の基本方針を明確に定め、1、公共交通機関の乗継利便性の向上、2、快適な歩行空間の創出、3、限られたスペースの有効活用の3点を特徴として推進してきています。京都市のケースでは京都駅前、市役所前に5基設置されてる状況でしたが、いずれも元々の再整備計画と抱き合わせでの計画である事も特徴的だと感じます。理由として、整備費用が高額であり、単体での採算はなかなか見込めず、都市整備の中での政策的な支出として整備する事が現実的であると感じました。

今後、大田区としても蒲田駅や大森駅などで整備を検討する場合には、こうした面も考慮する必要があるように思います。