

平成30年12月21日

三鷹市議会議長 宍戸治重様

まちづくり環境委員長 土屋健一

### まちづくり環境委員会管外視察結果報告書

本委員会は、平成30年度管外視察を下記のとおり実施したので報告いたします。

#### 記

#### 1 視察期日

平成30年10月18日（木）から10月19日（金）まで

#### 2 視察先

西宮市（兵庫県）、生駒市（奈良県）

#### 3 視察項目

##### (1) 都市景観向上のための市道等無電柱化計画（西宮市）

本市では、安全で快適な歩行空間の確保・良好な都市景観の創出及び都市防災機能の強化等を目的として、主要路線における架空線の地中化・無電柱化を推進している。

具体的には、電線共同溝等地中化による無電柱化のほか、地中化による無電柱化が困難な箇所にも柔軟に対応するため、裏配線や軒下配線等の地中化以外による無電柱化についても検討している。

そこで、本市議会としても、安全で快適な歩行空間の確保・良好な都市景観の創出及び都市防災機能の強化等の推進の参考とするため、都市景観向上のための市道等無電柱化計画について視察を行った。

##### (2) 公共サイン（看板類）適正化の取り組み（西宮市）

本市では、「緑と水の回遊ルートサイン整備計画」に基づき、公共サインをその目的や内容に合わせて体系的に構成しながら、一定のルールに従い、誰が見ても機能的でわかりやすく、まちの中の景観にも配慮したものになるよう整備している。

歴史・文化・自然・レクリエーションに関する情報を横断的に紹介する案内サイン、紹介した見どころや資源へのアプローチをサポートする誘導サインについては、総合的な配置計画のもとに整備展開を図るとともに、記名、

解説・説明、注意・規制に係るサインについては、施設ごとに施設のデザインや特性に合わせてそれぞれの施設管理者が設置しているところだが、既設のサインについては改修や補修等に合わせて統一を図ることとしている。

そこで、本市議会としても、機能的でわかりやすく、まちの中の景観にも配慮した公共サイン整備の参考とするため、公共サイン（看板類）適正化の取り組みについて視察を行った。

### (3) 道路状況通報アプリを活用した取り組み（生駒市）

本市では、市民が道路等の不具合を発見した場合には、電話やメールによる通報を受けて職員が現地を確認し対応を行い、時間外や休日には、当直者が電話を受け、至急対応が必要なケースについては、担当課に連絡が入り、対応している。

一方で、近年のスマートフォン等の急速な普及により、コミュニケーション手段の多様化が進み、市民からの通報手段の拡充等も課題となっており、道路等の損傷など身近な地域課題について、いつでもどこでも市民が通報でき、市民間の情報共有も可能とするツールとして、道路状況通報アプリが非常に有効なものであると考える。

そこで、本市議会としても、道路等の損傷など身近な地域課題について、いつでもどこでも市民が通報でき、市民間の情報共有も可能とするツールの参考とするため、道路状況通報アプリを活用した取り組みについて視察を行った。

## 4 出張者

### (1) まちづくり環境委員

土屋 健一、石原 恒、赤松 大一、白鳥 孝、森 徹

※ 増田 仁委員は欠席

### (2) 同行職員

都市整備部調整担当部長 小泉 徹

### (3) 随行職員

議会事務局調査係主任 小菅 稔

都市景観向上のための市道等無電柱化計画

1 計画策定の経緯

西宮市では、無電柱化事業を行うに当たって参考となる指標等がなく、一定幅員の歩道を有する幹線道路や駅前広場を対象に市街地開発事業や道路の新設、改良工事等に合わせて無電柱化を実施してきた。

無電柱化の事業効果や必要性としては、都市景観の向上や都市災害の防止、地域活性化などがあるが、なかでも都市景観の向上は、都市のイメージの向上に大きく貢献し、良好な住環境の形成に寄与するものである。

こうしたことから、無電柱化を進めていくため都市景観の向上を目的とした「無電柱化計画」の策定に至ったものである。

2 計画の概要・特色

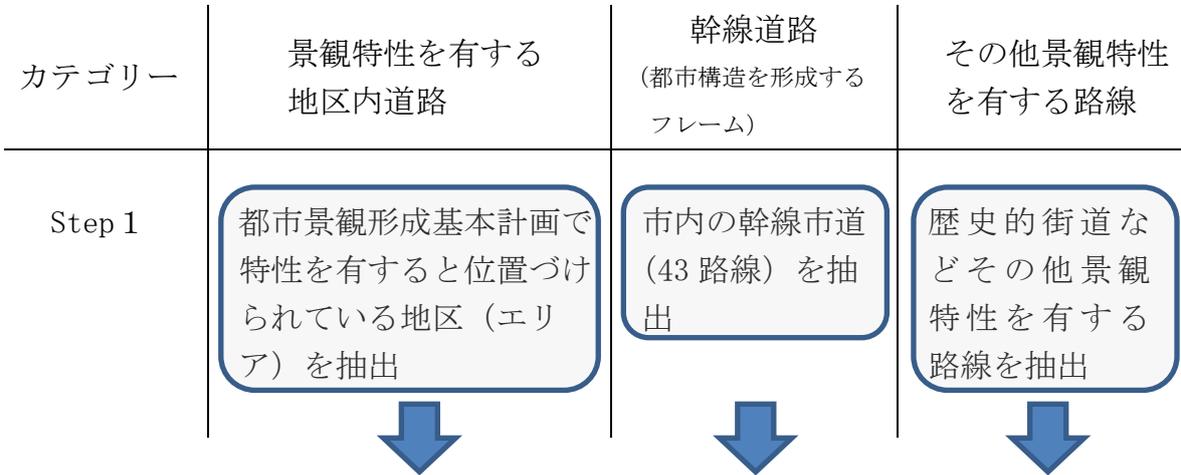
(1) 概要

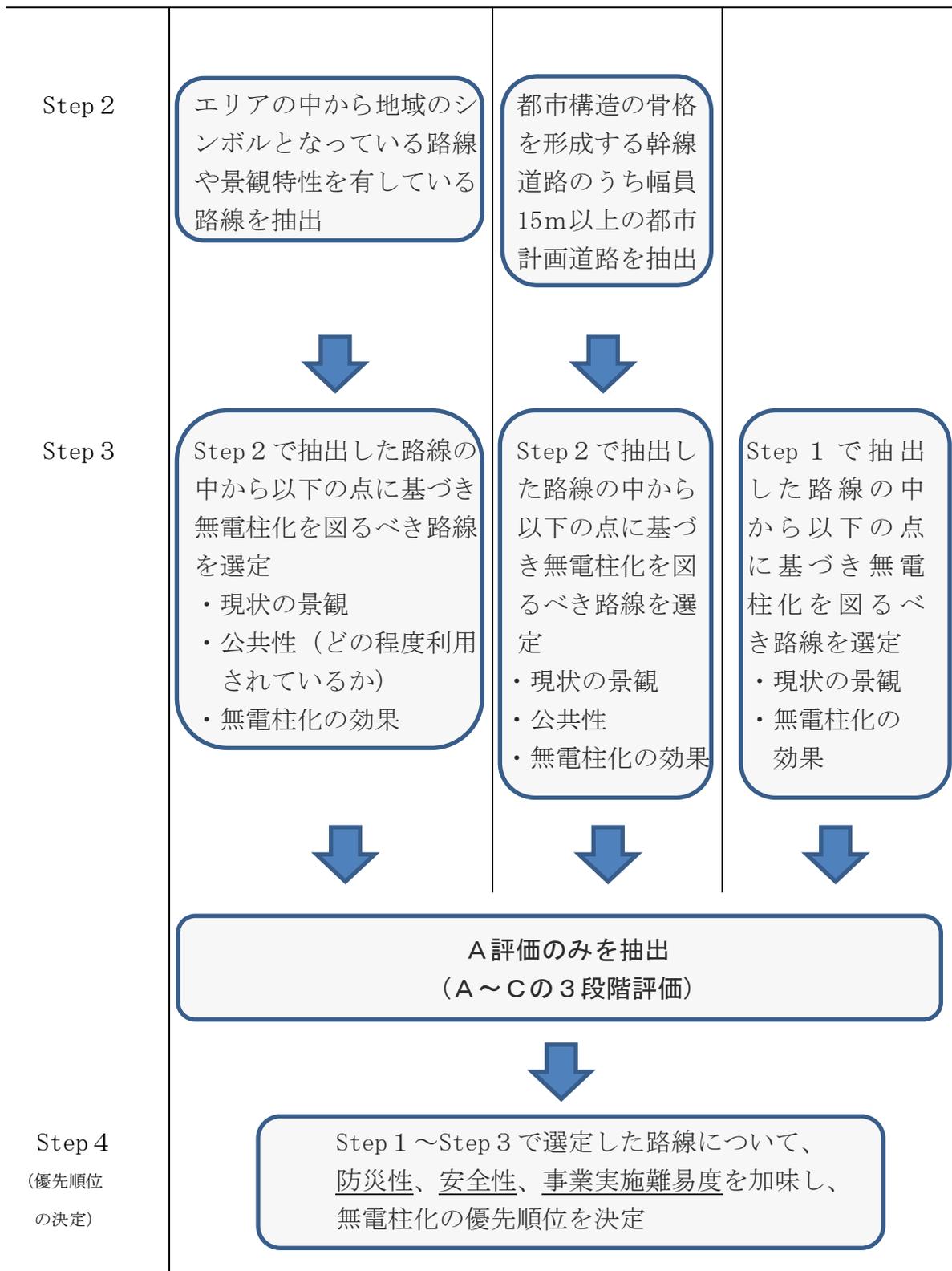
市内の全市道を対象とし、3つのカテゴリ別に都市景観の向上に関するステップ（Step 1 から Step 3）で路線を選定し、その後、防災性、安全性、事業実施難易度等を加味した総合評価（Step 4）をもとに無電柱化の優先度を決定する。【参照 無電柱化を図るべき路線選定フロー図】

(2) 特色

「都市景観の向上」という点に着目し、景観上の視点から無電柱化を優先的に図るべき路線を選定した後に、その他の要素を加味し優先順位を決定している。

【 無電柱化を図るべき路線選定フロー図 】





### 3 市民・事業者等からの反響

- (1) 一部のまちづくり協議会から地域のシンボルロードに関する無電柱化の要望書が提出され、当該協議会では現在も無電柱化に関する勉強会を実施している。
- (2) 停電や災害後などに、自分の家の前の道路は無電柱化を図るべき優先路線にならないのかという問い合わせがある。

### 4 取り組みに対する評価

- (1) 庁内の事業部局では、無電柱化を行うか否かの判断材料として一定利用されている。
- (2) 無電柱化路線の優先度が明確になったため、対外的な説明がしやすくなった。

### 5 今後の課題

災害時などの緊急性や安全性、また、以前は簡易な埋設方法もなく一定の歩道幅員を要したことから、主要な幹線道路や地域のシンボルロードがメイン（A評価）になっている。

今後は、B評価の幹線道路やC評価の生活道路をどうするのか考えていく必要がある。

また、既に市街地を形成している地域で無電柱化を全面的に進めていくには、技術面やコスト面でもさらなる進化が必要である。

#### ◎ 主な質疑

- ・当該計画の目的を都市景観の向上とした理由と当該目的に対する市民からの意見について
- ・景観を類型化する際の基準と対象路線を選定する際の市民参加について
- ・無電柱化を実施することによるメリット・デメリットについて
- ・当該事業を実施する際の国道・県道との接道部分の調整について
- ・当該事業に係る国等からの補助金の有無とその活用について
- ・当該事業の対象路線を全市道（約3,700路線）とした理由と当該事業の進捗状況について
- ・当該事業に係る整備単価と電線の埋設方法について

#### ◎ 主な提供資料

- ・都市景観向上のための市道等無電柱化計画～無電柱化を図るべき路線等の選定～

## 公共サイン（看板類）適正化の取り組み

### 1 導入に至る経緯

西宮市では既存の公共サイン（看板類）について、以下の課題を抱えていたことから、これらの課題を解決するため、公共サインデザインマニュアルを策定し、公共サイン（看板類）の適正化を図った。

#### 【課題】

- ・市民から苦情や要望を受けるたびに公共サイン（看板類）を設置してきた結果、立て看板等が無秩序に乱立
- ・公共サイン（看板類）の所管が多岐にわたるため、表示内容やデザイン、配置に一貫性がなかった。
- ・公共サイン（看板類）の管理が不十分で、老朽化したものが放置されていた。

### 2 取り組みの概要・特色

#### (1) 概要

##### ア 情報をわかりやすく伝える

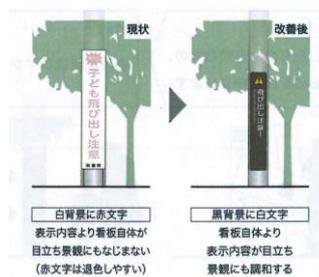
公共サイン（看板類）は、人の移動や施設利用の円滑化と安全確保を図るために設置するものであり、わかりやすいデザインと効果的な配置による情報伝達の確保を第一とする。



文字やカラー、ピクトグラム等の共通ルール

##### イ 背景に調和するデザインと配置

公共サイン（看板類）は、高い視認性を必要とするが、過剰に看板自体を主張させることなく、まち並みとの調和に配慮したデザインやサイズ、配置とすることを基本とする。



##### ウ サインの必要性や効果の検討

設置に当たっては、他の広報手段や道路標識の設置、周辺環境整備等を検討するなど、サインの必要性や効果を十分検討し、不要なサインは設置しないものとする。



## (2) 特色

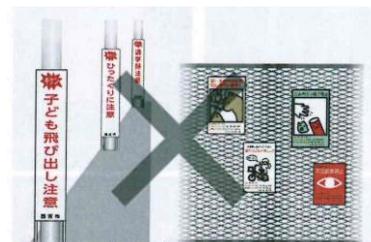
### ア 常設サインを基本

良好な景観形成と維持管理の観点から、一定の品質を確保できる常設サインの計画的な設置を基本とする。

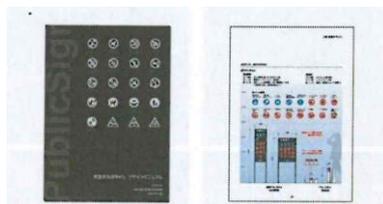


### イ 仮設サインは原則設置しない

仮設サインは、局所的かつ緊急的に発生する事象に対処する場合にのみ期間限定で設置できるものとする。



### ウ 公共サインデザインマニュアルの遵守 景観へ配慮したデザインやサイズ、 配置などのルールを定めたマニュアル に基づき設置を行うものとする。



## 3 市民・事業者等からの反響

市民や民間企業が設置する看板に対して、新たな規制をかける取り組みではなかったため、大きな反響はなかった。

## 4 今後の取り組み

当該取り組みについては、取り組みを開始したばかりなので、今後おおむね3年をかけて適正化に取り組んでいく。

また、当該取り組みの過程でデザインマニュアルのルールなども最適化を図っていく。

## 5 今後の課題

引き続き、関係所管課の理解を求めながら、全市展開し、取り組みを軌道にのせること。

## ◎ 主な質疑

- ・サイン設置に係る基本的考え方と仮設サインの設置ルールについて
- ・公共サイン（看板類）に係る色と語句の選定基準について

- ・公共サイン（看板類）に対する市民意見の反映について
- ・公共サイン（看板類）に係る研究の現状と多言語表記のルールについて
- ・公共サインデザインマニュアルを策定したことによる効果と色彩に係る専門職員の配置について

◎ 主な提供資料

- ・西宮市公共サインデザインマニュアル
- ・公共サイン（看板類）適正化に取り組みます（リーフレット）
- ・西宮市政ニュース 平成29年（2017年）12/10（抜粋）

道路状況通報アプリを活用した取り組み

1 導入までの経緯

平成 26 年 12 月議会の一般質問において、スマートフォンを活用した市民との協働の取り組みについて質問があり、先進事例として愛知県半田市、千葉県千葉市の事例を紹介したが、当時は、当該システムの導入によるメリットよりもデメリットの方が大きかったことや、当該システムを導入できるような体制ではなかったことなどの理由により導入は見送られた。

その後、現在の市長がマニフェストに「市民に役立つ I T 技術やオープンデータの活用促進」を掲げていたこともあり、先進事例の調査を行い、平成 28 年 6 月からスマートフォン、タブレットやパソコンを活用した道路状況通報サービスの運用を開始した。

《先進事例調査》 スマートフォンを活用した市民からの道路情報提供

| 市名               | 名称            | 実施時期     | 担当部署             | ソフト費用                         | 業者選定          |
|------------------|---------------|----------|------------------|-------------------------------|---------------|
| 半田市<br>(11.8万人)  | マイルポはんだ       | 平成26年10月 | 企画部企画課           | フィックスマイストリート<br>ジャパン 月3万円     | 随意契約          |
| 浜松市<br>(78.9万人)  | いっちゃんお        | 平成27年4月  | 土木部土木総務課         | 5,400,000円、維持管理<br>1,620,000円 | プロポーザル        |
| 千葉市<br>(96.8万人)  | ちばレポ          | 平成26年9月  | 市民自治推進部広<br>報広聴課 | 2,400万円 維持管理<br>540万円         | プロポーザル        |
| 京都市<br>(146.8万人) | 名称は課内で協<br>議中 | 平成28年度   | 土木部管理課           | 2,000万円                       | プロポーザル        |
| 別府市<br>(12万人)    | 道路通報サービ<br>ス  | 平成27年4月  | 道路河川課            | フィックスマイストリート<br>ジャパン 月4万5千円   | 随意契約          |
| 相模原市<br>(72万人)   | パッ！撮るん        | 平成27年4月  | 土木部路政課           | 300万円 保守40万円<br>費用は起業もち       | 地元の企業と<br>の協働 |

2 当該システムの実証実験

(1) 対象者

市職員及び防災協定を締結し道路の危険箇所の情報提供を受けている郵便局に依頼

(2) 検証

15件のレポートがあり、原則として翌日現場確認を実施した。

最初のレポートに対する回答は「現場確認しました。対応までしばらくお

待ちください」。

なお、国道に係る投稿が2件あった。

(3) 結果

ア 情報を受けるカテゴリーを道路、防犯灯・街路灯、ガードレール・カーブミラーに限定することとした。 ※9月から「ナラ枯れ(\*)」を追加

\*「ナラ枯れ」とは、昆虫がナラ菌という病原菌を木の中に運び込むことによって引き起こされる樹木の伝染病

イ 各カテゴリーごとに所管課から回答を行うこととした。

ウ 国道等に係る投稿への対応を検討

3 実績

《平成29年度カテゴリー別管理者別投稿件数》 (件)

|               | 全体 | 市管理 | 県管理 | 警察 | その他 |
|---------------|----|-----|-----|----|-----|
| 道路            | 55 | 33  | 13  | 3  | 6   |
| 防犯灯・街路灯       | 21 | 12  | 8   | 0  | 1   |
| カーブミラー・ガードレール | 11 | 7   | 4   | 0  | 0   |
| ナラ枯れ          | 1  | 0   | 0   | 0  | 1   |
| 合計            | 88 | 52  | 25  | 3  | 8   |

《平成29年度対応状況別投稿件数》 (件)

| 状 況       | 全体 | 市管理 | 県管理 | 警察 | その他 |
|-----------|----|-----|-----|----|-----|
| 解 決 済     | 48 | 39  | 2   | 2  | 5   |
| 対 応 中     | 5  | 4   | 0   | 0  | 1   |
| 連 絡 済     | 28 | 4   | 23  | 1  | 0   |
| 対 応 予 定 有 | 4  | 4   | 0   | 0  | 0   |
| 対 応 不 可   | 2  | 0   | 0   | 0  | 2   |
| 計         | 87 | 51  | 25  | 3  | 8   |

《平成 29 年度道路パトロールに係る維持補修等状況》

(単位:件)

| 月   | 現地対応件数 | 発生形態  |           |      | 主な内容    |             |        | 処理形態  |      |        |             |
|-----|--------|-------|-----------|------|---------|-------------|--------|-------|------|--------|-------------|
|     |        | パトロール | 市民等からの要望等 | その他  | 穴ぼこ・段差等 | 排水路等破損、がたつき | 倒木、草刈等 | 直工事   | 業者依頼 | 他部署通報等 | 要観察(支障なし含む) |
| 4   | 44     | 21    | 23        |      | 25      | 7           | 11     | 42    | 2    |        |             |
| 5   | 43     | 36    | 7         |      | 9       | 13          | 7      | 42    | 1    |        |             |
| 6   | 50     | 38    | 12        |      | 21      | 7           | 22     | 46    | 4    |        |             |
| 7   | 32     | 28    | 4         |      | 9       | 10          | 13     | 26    | 6    |        |             |
| 8   | 36     | 25    | 11        |      | 7       | 11          | 18     | 29    | 6    | 1      |             |
| 9   | 42     | 23    | 18        | 1    | 16      | 4           | 22     | 42    |      |        |             |
| 10  | 44     | 19    | 25        |      | 20      | 4           | 20     | 40    | 1    | 2      | 1           |
| 11  | 45     | 29    | 14        | 1    | 24      | 14          | 7      | 39    | 5    | 1      |             |
| 12  | 38     | 16    | 21        | 1    | 27      | 9           | 2      | 33    | 4    |        | 1           |
| 1   | 30     | 20    | 10        |      | 20      | 6           | 4      | 26    | 3    |        | 1           |
| 2   | 35     | 23    | 11        | 1    | 22      | 8           | 5      | 30    | 4    |        | 1           |
| 3   | 19     | 17    | 2         | 0    | 16      | 2           | 1      | 18    |      | 1      |             |
| 合計  | 458    | 295   | 158       | 4    | 216     | 95          | 132    | 413   | 36   | 5      | 4           |
| 月平均 | 38.2   | 24.6  | 13.2      | 0.3  | 18.0    | 7.9         | 11.0   | 34.4  | 3.0  | 0.4    | 0.3         |
| 割合  | 100%   | 64.4% | 34.5%     | 0.9% | 47.2%   | 20.7%       | 28.8%  | 90.2% | 7.9% | 1.1%   | 0.9%        |

4 市民からの反響等

- (1) 迅速に対応ができるため市民から好評を得ている。
- (2) テレビのニュース番組で取り上げられ話題となった。
- (3) 昔からの自治会長の中には抵抗感を持つ者もいるが、比較的新しい自治会長は、当該システムを活用し、評判も良い。

5 今後の課題

- (1) 国道・県道における対応
- (2) 横断歩道・停止線等、警察（公安委員会）所管物件への対応
- (3) ナラ枯れ、生け垣等私有地に起因するものへの対応
- (4) 当該システムの匿名性により、本来の趣旨と違った使われ方をされることへの危険性
- (5) 利用者の固定化

◎ 主な質疑

- ・当該システムに係る基本的考え方と要綱等の有無について
- ・当該システムに係るメリット・デメリットについて
- ・当該システムが故障した際の対応と市独自のカスタマイズについて
- ・当該システムを使用したクレーマーへの対応と投稿された内容のチェック体制について
- ・当該案件が私有地に起因する場合の対応について

- ・当該システムに係る市民への周知と近隣自治体での導入状況について
- ・当該システム導入による市職員の事務負担の増減について

◎ 主な提供資料

- ・道路通報システムの運用について（レジюме）

### 〔最後に〕

以上、調査事項について資料等による説明、各委員の質疑等によって判明したことを含め、視察の概要を記した。

なお、視察項目の設定に当たっては、前述のとおり本市における現在の行政課題等を念頭に行ったものである。

また、視察時間を有効に活用するため、事前に視察項目に関する資料を収集し、本市事業との比較、検討を行った上で視察に臨んだ。

本委員会は、これらの成果を今後の委員会活動はもとより、市行政に反映させていくことを確認し、管外視察の結果報告とする。