視　察　報　告　書

報告者氏名　植田　和子　㊞

1　委員会名

都市建設委員会

2　期　　日

令和元年１０月２９日（火）～１０月３１日（木）２泊３日

3　視察地及び調査事項

（１）福岡県久留米市（１日目）

ア　まちの賑わい創出について

（ア）シンボルロードの整備と歩道バリアフリー

（２）福岡県福岡市（２日目）

ア　技術職員人材育成プランの実施について

（３）大分県大分市（３日目）

ア　総合都市交通計画について

（ア）短期重点施策としての市内道路交通の混雑緩和対策について

4　所感等

１日目は、まちの魅力と賑わいにあふれ、人にやさしく誰もが移動しやすい通りの形成を目指す、をコンセプトにしている久留米市を視察しました。

理由は、道路整備を単なる事業として行うのではなく、賑わい創出と誰もが安全に移動できる通りの形成を一体で考えているという点で、子どもと高齢者が増えている流山市にとって、これからの道路整備事業の参考になるのではないか、と思ったからです。

事業名は、「くるめシンボルロード整備事業」です。

平成２３年３月に九州新幹線久留米駅が開業し、平成２８年４月に久留米シティプラザという商業施設が開業、より一層のまちな

かの賑わいや交流人口の増大が期待され、この整備事業が始まりました。
JR久留米駅と西鉄久留米駅の２つの駅の間には、主に４つの大きな通りがあって、この４つの通りをシンボルロードとして位置づけ、歩行者、自転車、自動車どれをとっても安全・快適で便利に移動できる通りの形成、これを重点目標に掲げていました。
歩道の整備については、今までは、歩道に自転車と歩行者が混在し、歩行者の安全が確保されず、危険な状態だったことから、自転車走行空間の整備にも力を入れるようになった、とのことです。（流山市も例外ではありませんが。）
商業系の建物が集積している通りの自転車走行空間と歩道は、品格あるまちなみ形成を考えてブラウン系、業務系の建物が集積している通りの自転車走行空間と歩道は、落ち着いたイメージをもつグレー系、市が管理している通りの自転車走行空間と歩道は、公園や街路樹の緑との調和を考えてベージュ系、と見た目にもこだわりを持って整備事業を行っていました。
歩道の整備では、段差を解消し、歩行者と自転車を分離するバリアフリー整備も行っていました。
自動車走行レーンでは、今までは車道の線形が交差点ごとにずれて、スムーズに走れない、どこを走っているのかわからなくなり、いつの間にか右折レーンに入ってしまった、ということがあったそうで、車道の線形をまっすぐに改良し、スムーズな通行をできるようにした、とのことでした。
その他の整備として、バス停に屋根を設置、それも風よけとなるパネルも設置していました。
緑化整備では、地元の方々にお花のお世話をしてもらっている、とのことでした。
ちなみに、久留米市は自転車利用促進計画も策定されており、みんなで自転車をシェアするコミュニティサイクル「くるクル」という自転車の貸し出し・返却を有料で行う事業も実施していました。
また、自転車のガイドブックだけでなく、久留米市中心市街地の駐車場マップもしっかり作成されていて、民間の３０ヶ所の駐車

場の空きがあるかをカーナビですぐに確認ができたり、細かい情報も（６０分１００円など）細かく掲載されているリーフレットなど、車を駐車する場所探しにも困らないシステムの導入は、とても親切だと思いました。
人口約３０万５０００人の中核都市、ということで、道路も４車線ですし、規模からすると流山市とはくらべものになりませんが、歩道のバリアフリー整備だけでも、まちなみは明るくなりますし、歩きやすくなるので活動範囲も広がり、まちの賑わいのプラスになるのでは、と思いました。
２日目は、流山市も他人ごとではない喫緊の課題である技術職員の人材育成、これに力を入れている福岡市を視察しました。
福岡市でも、団塊の世代や政令指定都市移行期に採用した職員の大量退職が続き、それに伴って新規採用職員が急増、平成２５年度で退職も採用もピークを迎え、平成２８年度では、３０歳以下の若手職員の割合が大きく増え、５０歳代のベテラン職員が急減している、もうしばらくの間は、退職者数が比較的多く、若手職員が相対的に多い状況が続く見込み、とのことでした。
技術職員の現状としては、この１０年間で約１１％減少、平成２４年度から２８年度の５年間で４分の１が退職、新規採用職員が急増する見込み、とのことで、再任用職員の知識・技術の継承と、経験・能力を活用する取り組みが始まりました。
ベテラン職員は５５歳になった時点で、「今後１０年間、どうやって働いていくのか」という研修をするそうです。
若手や中堅から、「アドバイスをもらえるのはありがたい」と言われる反面、再任用になるとモチベーションを維持していくのが大変だ、という課題もお聞きしました。（これは、流山市でも聞く話です。）
嘱託職員の原則廃止でOB職員の役割が、若手への技術の継承から一職員としての役務へと変わるため、今後さらに技術職員の人材育成を推進する必要がある、という新な課題も。
技術職員を育てるための重点取り組みとして、若手職員の現場対応力の強化（工事現場の対応に不安があるため）がありました。
若手が現場で適正な判断を下せるようになるまで職場トレーナー

や係長とペアで現場対応を行っている、とのことでした。
年齢が近い同僚（採用から２～３年目）を職場トレーナーに選任し、新入職員育成の役割を担わせているそうです。
新規採用職員が受講する研修も様々ありますが、科目がありすぎるため、研修自体が負担になっている、ということもわかり、それまでは３年以内としていた研修も段階的に受講できるよう変更したそうです。
説明を聞いていく中で、福岡市も模索しながら、改定した技術職員人材育成プランに取り組んでいる、まさに真っ最中だったということがわかってきて、そう簡単に答えは出ない、どこの自治体も抱える課題は似ているのだ、と認識しました。
３日目は、短期重点施策としての市内道路交通の混雑緩和対策について、大分市を視察しました。
大分市では、幅広く交通ネットワークの整備が図られ、総合都市交通計画が策定され、平成２９年４月には、「大分市地域公共交通網形成計画」も、すでに策定されていました。
ただ、課題として、公共交通そのものに乗る人が減って自家用車に依存する市民が増えている、公共バスは乗務員不足で事業者が疲弊している、と率直に答えていただきました。
自家用車への依存度が高くなると、道路はますます混雑するため、渋滞対策についても新たな課題として出てくるでしょう。
そんな中で、様々な取り組みの説明が次から次へと出てきて、驚きと同時に、（こんな短時間ではとても足りない）と説明を受けながら思ってしまいました。（たぶん、他の委員も同じ気持ちだったと思います。）
まず、自転車の利用促進に本腰を入れて取り組んでいることがよくわかりました。
地球規模で深刻な事態となっている環境問題の面から見てもクリア、生活習慣病の低年齢化や運動不足解消などの健康増進の面から見てもクリア、他にガソリンなどの燃料がいらないため経済的にお得、早くて楽、自由度が高いなど、メリットが大きい自転車に着目して、ルールやマナーの啓発、放置自転車対策も併せて、観光、地域振興にまで視野を広げて自転車の利用促進に取り組み

始めた、ということがわかった時点で、（この職員、本気だ。）と思いました。
駐輪場の整備も、駅前だけでなく、バス停付近にも駐輪場を整備して公共交通機関に乗り継げる仕組みを作り、自家用車から自転車に切り替えがしやすい環境整備に取り組みました。
そして、レンタサイクル（シェアサイクル）事業の推進です。
まだ実験中とのことでしたが、ドコモと協定を結んだことで、細かいこともかなり進んでいる印象を受けました。
何より、駐輪場の土地の提供を地権者が無償で提供してくれていることに大変驚きました。普通は賃貸料が発生して当然です。
「地域貢献」をキーワードに説明するとみなさん協力してくれる、とのことで、職員が熱意を持って説明して、それが伝わったのだろうと思いました。
シェアサイクルについては、久留米市と同じような取り組みをしていたので、九州全体が車から自転車に切り替える計画があるのかな、と思いました。
　視察目的から、少しずれてしまった視察内容かもしれないので自転車についてはこれくらいでやめますが、他にも、ふれあい交通という制度があって、公共交通機関の利用が不便な地域から最寄りの路線バスのバス停までを結び、買い物や通院、友人とのお出かけ等、日常生活における移動手段の確保が目的の制度です。
1乗車当たり片道200円ですが、小学生以下と長寿応援バス乗車証をお持ちの方は100円、だそうです。
ほかにも、自動運転バスの実証実験など、先進的な取り組みのオンパレードでした。
運転手確保に大変な思いをしている流山市でも、この自動運転バスの導入に成功したら、「運転手不足でバスの導入は無理」なんていう言い訳はもうできなくなるなあ、と思いました。

視　察　報　告　書

報告者氏名　西尾　段　㊞

1　委員会名

都市建設委員会

2　期　　日

令和元年１０月２９日（火）～１０月３１日（木）２泊３日

3　視察地及び調査事項

（１）福岡県久留米市（１日目）

ア　まちの賑わい創出について

（ア）シンボルロードの整備と歩道バリアフリー

（２）福岡県福岡市（２日目）

ア　技術職員人材育成プランの実施について

（３）大分県大分市（３日目）

ア　総合都市交通計画について

（ア）短期重点施策としての市内道路交通の混雑緩和対策について

4　所感等

まず、三日間の視察全体を通して、委員長及び先方市役所職員のみなさまのご協力、ご配慮により、形式ばった形ではなくざっくばらんに質問が出来る和やかな雰囲気で進行出来た事が委員会にとって非常に有益だった。

・福岡県久留米市

まちの賑わい創出について、シンボルロード、歩道バリアフリーについて視察を行った。成功事例としてコミュニティサイクル（くるクル）があった。市内１１ヶ所の「サイクルポート」で借りて、好きなサイクルポートに返却できる。利用料は１時間１００円、1日乗り放題は500円なので、観光客は１日乗り放題コースの利用

が多く、通勤通学の利用者は朝は久留米駅から各職場近くまでの利用、夕方はその逆の利用が多いそうだ。時間帯によってサイクルポート毎の自転車配置数が偏るため、職員の方が軽トラでまんべんなく配置し直すように工夫している。

流山市でも話題にはあがるものの実現していない。運河、本町等の観光地、役所や公共施設と主要駅との交通手段として活用できる可能性を秘めている為、詳しく研究して提案していきたい。

・福岡県福岡市

技術職員研修プランについて視察を行った。
担当課長自ら行って下さり、所管から少し外れた質疑でもその場で詳しい回答をして下さる場面が多々あり、非常に参考になった。「技術職員人材育成プラン」を策定し、ゼネラリスト、スペシャリスト、本人の志向も考慮しつつ、上司の評価や必要な人材の枠と調整をとりながら人材育成をしている。再任用職員の活用も進めており、５５歳になる職員を対象に１０年間のキャリア育成プランを立てて再任用の促進をしている事も特徴的だ。役職者が６０歳を迎えて再任用になる場合、同じ部署だと元上司が３月末を境に突然部下になることによる指示系統の戸惑いや、お互いの気遣いに難しい事が考えられる。しかしその反面、長いキャリアの中での経験や知見によって問題が発生した場合に即座に解決できる事や、若手の人材育成に大きな効果が出ているケースも少なくない。定年を迎えた職員が同じ部署で再任用になると人間関係で課題が発生する事がある事はあるが、福岡市は市役所の下部組織として区役所があるため、例えば福岡市役所の道路の担当が再任用になったタイミングで区役所に異動したり、区役所の水道担当者が別の区役所の水道担当として異動したりすることで人間関係の課題を解決する様な工夫がなされている。流山市には区役所が無いため同様の工夫は出来ないが、定年直前の部署への再配置ではなく、過去のキャリアを活かせる再配置をするなどの工夫が考えられる。

今後、流山市でもベテラン職員が多くやめる時期が近付いており、再任用職員の活用や若手職員の人材育成などの工夫が非常に

重要になってくる。流山市にも活かせるように詳しく研究をしていく。

・大分市

総合都市交通計画について視察を行った。

次年度に流山市でも公共交通網形成計画について策定予定である事から詳しく研究し、流山市にも活かそうという気持ちで臨んだ。多くの、また詳細に渡る資料を用意して頂き、また公共交通に長く関わっている担当の参事の方にご説明を頂けた事で関連する質疑に対しても即答いただけた事が本当に参考になった。

テーマは大きく分けて自動運転バス、ふれあい交通、コミュニティサイクルの3点だった。

自動運転バスは群馬大学と連携して群馬ナンバーのバスを持ち込んで公道での実証実験を行っていた。現状では道路交通法の関係から運転手が乗車し、不測の事態が起きた際にすぐに操作できる状態でないと公道を走る事が出来ないが大型の公園など公道では無い場所では無人での実験を行っているところもある様だ。柏市と松戸市でも近々に実証実験が行われるため、個人的に見学をして流山市にも活かせるように研究していく。

ふれあい交通に関しては、最寄りのバス停まで５００ｍ以上ある地域の市民がバスを利用する際にバス停までタクシーで送迎してもらう事業で、1回の利用料は200円。子ども達の通学や高齢者の買い物、通院に活用されている。大分は高速バス、路線バスの交通網が整備されているため非常に有効な事業と感じた。流山ではぐりーんバスが活用されているが利用者数の変化や状況に応じた路線変更、ダイヤの見直しなどは随時臨機応変に行っていく必要があると感じた。

コミュニティサイクルはＮＴＴｄｏｃｏｍｏともう一つの会社で行っている事業と大分市で協定を結んで実施しており、大分市の持ち出しは全くないとの話で流山市でも実現の可能性があると感じた。コミュニティサイクルは久留米市、福岡市でも導入されていたが、サイクルポートに支払い機能を持たせているところが多く、サイクルポートを増設する際に場所も資金も必要になる事

からコストがかさむ傾向がある。Ｄｏｃｏｍｏの方式では電動アシスト自転車を使い、そのバッテリーから電子認証システムを稼働させることにより自転車単体で支払いもセキュリティも完結できている事からサイクルポートの増設による設備投資が少ない事が非常に特徴的である。流山市でも活かせる可能性が高いと考え、今後詳しく研究して提案していく。

視　察　報　告　書

報告者氏名　野田宏規　㊞

1　委員会名

都市建設委員会

2　期　　日

令和元年１０月２９日（火）～１０月３１日（木）２泊３日

3　視察地及び調査事項

（１）福岡県久留米市（１日目）

ア　まちの賑わい創出について

（ア）シンボルロードの整備と歩道バリアフリー

（２）福岡県福岡市（２日目）

ア　技術職員人材育成プランの実施について

（３）大分県大分市（３日目）

ア　総合都市交通計画について

（ア）短期重点施策としての市内道路交通の混雑緩和対策について

4　所感等

（１）福岡県久留米市（１日目）まちの賑わい創出について

JR久留米駅から西鉄久留米駅までの道路を、くるめシンボルロードとして整備した。もともとは西鉄が通っていたため、こちらが商工業・小売の中心部、JRのほうが近年、新幹線開通に際して作られたため、遠方への交通拠点と位置付けられる。事業の対象は、市管理、県管理、国管理のすべてに関わる。自歩道 6m×2＋車道19m 等の道路を再整備し、自転車走行空間等を確保した。自動車走行レーンについても、線形がゆがんでおりわかりづらかったため、改良した。また、バス停に屋根、ベンチ、バスロケーション

システムなどを設置した。整備された道路に囲まれた153haを中心市街地としている。内閣府の指摘としても広すぎるとの話もあったが、短期的に投資することを前提に、両端の久留米駅を中心に商業を盛り上げるためには、適切と考える。大道芸やB級グルメの事業のほか、まちなか起業家支援事業「くるめ創業ロケット」など全63事業を行っている。一過性ではない日常的な交流人口の増加や回遊性、商工業からさらなるオフィス化が課題である。

（２）福岡県福岡市（２日目）技術職員人材育成プランの実施について

福岡市は技術職員の人材育成取組方針として、「技術職員人材育成プラン」を策定した。10年前にどの局にも属さず統括的に把握する部署をということで、アセット部門とともに技術監理部を財政局内に作り、その後、技術監理部の局長級職員がこのプランを提案。財政局内にあると、発注時期の平準化などの強みがある。職員全体の20％が技術職員で、土木、造園、建築、電気、機械と衛生管理を司っている。建設投資の減少、業務の複雑化、更新期到来などの背景において、職員削減の流れで職員数は10年間で約11パーセントも削減したため、技術継承のためにも、プランを策定した。①早期の現場経験、②3年間かけた段階的な技術職基礎研修の必修化、③現場研修会、④OJT支援研修、⑤スキルマップを作製した、スキルの見える化、⑥年齢構成のバランスの取れた人事、⑦ジョブローテーションの柔軟化として、技術職は10年3か所を適用外としてもらうなどの施策がとられている。

（３）大分県大分市（３日目）総合都市交通計画について

大分市を中心に、別府市、臼杵市、豊後大野市、由布市、日ノ出町の5市1町を大分都市圏と定め、大分都市圏総合都市交通計画を策定した。交通手段は自動車が7割と多く、年々増えており、広域で、拠点集約型の、安心安全な交通体系を目指す。5年の短期、10年の中期、20年の長期で整備する道路を定めた、「段階整備」が肝。例えば、庄の原佐野線では宗麟大橋を渡河し、渋滞が減少した。中島錦町線においても駅周辺の渋滞緩和に寄与した。

大分県は幹線が国道県道になっているため、広域都市計画を進めやすい。そのほかにも、登録制・予約制で予約されたら、最寄りの路線バスから100m以遠の地域の停留所から1回200円で最寄りのバス停まで運行する「ふれあい交通」や自動運転バスの実証実験、大分市自転車利用基本計画、電動機付きレンタサイクルなど多くの事業を展開している。

視　察　報　告　書

報告者氏名　野村　誠　㊞

1　委員会名

都市建設委員会

2　期　　日

令和元年１０月２９日（火）～１０月３１日（木）２泊３日

3　視察地及び調査事項

（１）福岡県久留米市（１日目）

ア　まちの賑わい創出について

（ア）シンボルロードの整備と歩道バリアフリー

（２）福岡県福岡市（２日目）

ア　技術職員人材育成プランの実施について

（３）大分県大分市（３日目）

ア　総合都市交通計画について

（ア）短期重点施策としての市内道路交通の混雑緩和対策について

4　所感等

○初日の福岡県久留米市では「シンボルロードの整備と歩道のバリアフリー」について調査した。事業の背景は、平成２３年の久留米駅に九州新幹線が乗り入れしたことにより、JR久留米駅と西鉄久留米駅の結節点に久留米シティープラザが開業する予定となり、より一層街中のにぎわい創出や交流人口の増加が期待されることから訪者を迎え入れる、まちなか通りについて「安全・快適な移動空間」「通りの個性や魅力」の更なる機能向上が図られることとなりくるめシンボルロード整備事業が実施された。事業の重点目標として４点、①誰もが安全に移動できる通りの形成②快適で便利に移動できる通りの形成　③くるめらしい魅力と品

格のある通りの形成　賑わいを感じられる通りの形成が掲げられた。
各事業の具体的な整備内容については、①については、事業前は歩道と自転車が混在し、歩行者の安全が確保されていないことから、自転車走行空間の整備を実施し、バリアフリー化が促進されたことにより歩行者の安全空間が確保された。自転車空間が整備されていない本市のおいては歩行者の安全を確保するためにも早急に自転車空間を整備すべきであることを改めて感じた。
②については、公共交通利用環境整備事業による利用者の多いバス停留所に屋根付きのベンチを設置し、整備にあたっては景観に配慮した統一感のあるデザインや強い風雨に対応した仕様を検討するなど交通環境の快適性を促進している。③についてはアート空間整備事業や、緑化整備事業、修景整備改善事業など、景観に配慮した街づくりを促進する本市においてはとても参考になった。
④については、まちなかのにぎわいを創出し、人々が楽しみながら回遊できる通りの形成を図るための「夜間照明整備」や、又賑わい交流促進を図るための「オープンカフェやストリートコンサートなどの様々なイベント等を実施したことにより、交流人口の増加が図られたが、課題としてイベント等では多くのにぎわいをみせるが、日常的にはなかなか増えない」とあったが、本市においてもそのことは共通する課題であると感じた。
その他自転車をとりまく様々な課題がある中で、自転車が似合う街づくりを目指して総合的な自転車利用促進計画をたて着実に目指す都市の姿として環境にやさしく、市民が健康に、快適に回遊できるまち、歩行者、自転車の安心安全、を促進していることはとても評価するとともに本市も目指すべきビジョンであると感じた。

○視察２日目の福岡県福岡市では全国的な課題でもある「技術職員人材育成プラン」について福岡市の先進事例を調査した。
始めに、福岡市技術職員の概要について技術職員数、構成は、あり、土木、造園、建築、電気、機械、衛生管理、合わせて２１４７名であり、その内女性職員は３２７名で約１５％となっている。

年代構成で見ると、平成２４年から比較して平成３０年は５０代～６０代が３５％から２０％と一般職員よりも目立って減少し、逆に若手職員は２１％から３５％と特に増加しており世代構成の変化が進み、その傾向がより顕著となっていることから、将来の管理職の育成は不可欠となっている。

調査事項一点目のプラン作製の背景については、まず「公共事業の現状」として、①建設投資の減少に伴い、発注件数が平成２５年当時年間５０００件あったものが、２０００件まで減少している。②施設の多くは老朽化が進み、更新期が到来している。③社会情勢の変化や市民ニーズの多様化により業務の複雑化・高度化進んでいる。

「技術職員の現状」については、①職員が１０年間で約１１％減少　②平成２４～２８年度に５年間で約四分の一が退職、新規職員が急増する見込みが予測された。③設計、監督、維持管理に従事する職員の割合が多い。「人材育成に関するアンケート」では職員の６割がＯＪＴ（実際の職場現場において、業務を通し先輩、上司が直接指導を行うもの）を希望するなど以上のことから、公共工事部門の人材育成と組織の活性化に向けた取組方針を明確化するためプラン策定の必要性が高いことから「技術職員人材育成プラン」が策定された。本市においても人材育成のための様々な研修はおこなわれているが、技術職員の現状を分析し技術職員に特化した今後の人材育成プランをたてる必要があると感じた。

次に調査事項２点目の「再任用職員の役割と効果及び今後の課題」については、知識・技術の継承と経験能力の活用がもとめられることからそれぞれの適正に応じた再任用職員の配置を推進した。課題としては、嘱託職員の原則廃止で、若手への技術継承から一職員としての役割へと変わるため、再任用職員のモチベーションの維持を挙げていたが本市においても同様の課題であり、若手職員の育成のためにＯＢ職員のノウハウを活かす策を考えるべきであると感じた。

調査事項３点目の技術研究発表会の開催による職員の変化については、市民や著名な講師を招き基調講演を行なったうえで、技術職員が日頃の成果を発表する場を設けることによって、様々な分

野の新技術や工夫に触れることによる職員の資質向上、プレゼンスキルの向上が期待できることから自己研鑽につながり、ひいては市民のためになることから、本市においてもこのような取り組みをしてみるのもいいのではないかと感じた。
調査項目４点目の「改訂プランの重点取組項目と取組内容」については特に現場対応能力の強化と組織の育成能力強化を掲げて取り組んだ、基礎的な実務能力の早期習得のための若手職員の現場対応に職場トレーナーや係長とペアで現場対応を行うサポート強化はとても良い取り組みであると感じた。

視察最終日の大分県大分市では「短期重点施作としての市内道路交通の混雑緩和対策について調査した。
調査項目１点目の「段階整備による沿線住民者の反応はどのようなものか」については、早期に整備を望む市民意向もあるが、優先順位を決め、「短期」「中期」「長期」と段階的に路線整備を行うことで住民には一定の理解を得られているとのこと。
２点目は「近隣市との具体的な調査課題はどのようなものがあるか」については圏域外の交通円滑化を図るとともに、防災性、代替性に富む他局ネットワーク型の地域構造にするため、高規格道路網をはじめとする広域幹線道路の整備を促進することを目的に関係都市と連携して国への要望活動などを実施している。
３点目の大幅に解消された路線の具体的事例としては、大分市の将来交通体系で、短期に共用を目指す路線で都市計画道路庄の原佐野線や中島錦町線の整備により渋滞緩和が促進され、住民の安全、交通の利便性が確保された。
４点目の「道路整備、バス交通、鉄道、自転車専用道路などの個別の混雑解消対策」につては、市民、交通事業者、行政の連携のもと、自家用車や自転車などの私的交通と公共交通の最適な組み合わせにつながる取り組みを進め、まちづくりを支える交通体系の確立を目指しており主な事業としては、バスロケーションシステムの整備、乗り合い（ふれあい）タクシーの運行、パーク＆ライドの推進、モビリティーマネージメントの推進、地区拠点における循環バスの実証運行、自動運転車両の実証運行など先進的な

取り組みを行っており、本市においてもおおいに参考にし、実施すべき取り組みが多いと感じた。

以上

視　察　報　告　書

報告者氏名　中村　彰男　㊞

1　委員会名

都市建設委員会

2　期　　日

令和元年１０月２９日（火）～１０月３１日（木）２泊３日

3　視察地及び調査事項

（１）福岡県久留米市（１日目）

ア　まちの賑わい創出について

（ア）シンボルロードの整備と歩道バリアフリー

（２）福岡県福岡市（２日目）

ア　技術職員人材育成プランの実施について

（３）大分県大分市（３日目）

ア　総合都市交通計画について

（ア）短期重点施策としての市内道路交通の混雑緩和対策について

4　所感等

（１）福岡県久留米市

ア　まちの賑わい創出について

（ア）シンボルロードの整備と歩道バリアフリー

久留米市では、シンボルロードの整備と歩道バリアフリーについて視察した。事業の重点目標として、以下４点が挙げられる。

①誰もが安全に移動できる通りの形成

②快適で便利に移動できる通りの形成

③くるめらしい魅力と品格のある通りの形成

④賑わいを感じられる通りの形成

また、それぞれの効果として、以下のような事例がある。
①自転車走行空間の整備により歩行者の安全が確保された。
②利用者の多いバス停留所に屋根付きかつ景観に配慮したベンチを設置したことによる交通環境の快適性促進。
③景観配慮による景観の維持。
④イベントの実施による交流人口の増加。
そのほか特記すべき点として、コミュニティサイクル（くるクル）がある。市内のサイクルポートで借りた自転車を好きなサイクルポートで返却できる仕組みで、１時間１００円、１日５００円と安価なこともあり、通勤通学での利用者が多いとのこと。
課題として、駅や職場近くなどに自転車が偏りやすく、職員が軽トラで数を均すように運んでいる点。ベッドタウンである本市としても、駅と自宅近くなどを結ぶという使い方が考えられる。

（２）福岡県福岡市

ア　技術職員人材育成プランの実施について

福岡市では、技術職員人材育成プランについて視察した。
策定の背景として、公共事業の減少、施設の老朽化に伴う更新期の到来、業務の複雑化・高度化が挙げられる。このことで、現場で学ぶという状況が以前より見られなくなり、先輩から見て学ぶという機会が少なくなってきた。
その中で、マンツーマンでの現場サポートは、「先輩から見て学ぶ」という従前の技術職員からの技術継承を行う策として参考とできると考える。
次に、再任用職員の役割と効果及び今後の課題について伺った。
技術職員の定年後の再任用については、同じ部署であると上司がいきなり部下になることでの円滑なコミュニケーションの不足が流山でも見受けられる。一方で、別の部署に配置されてしまうと、今までの経験が活かせないという問題もある。その中で、福岡市においては、市役所の下部組織としての区役所の同系統部署への異動を行っているとのことである。本市において、区役所に異動ということはできないが、外局や同系統の別部署など考え方を導入することはできると考える。

また、５５歳となる職員対象の１０年間のキャリア育成プランによる再任用の促進という点は、本市でも考えていけるのではないか。

（３）大分県大分市

ア　総合都市交通計画について

（ア）短期重点施策としての市内道路交通の混雑緩和対策について

大分市では、総合都市交通計画について視察した。

これは、流山市で来年度策定予定の公共交通網形成計画の参考とするためのものである。

まず初めに、今まで視察に伺った自治体の中でも最も多い視察資料をご用意いただいたことに感謝申し上げたい。また、説明員の方も多岐にわたる項目を詳細に回答いただき、大変参考となった。

大きいテーマの中から、ふれあい交通・自動運転バス・コミュニティサイクルを詳細に説明いただいた。

ふれあい交通は、１乗車当たり２００円で、交通不便地域から最寄りのバス停までを結ぶもので、本市で導入できれば、ぐりーんバスの通っていない地域での活用が期待できる。

自動運転バスについては、現在が実証実験中とのことであった。バス運転手の確保が困難というバス業界において、今後全国的に導入していく方向になっていくのではないかと考える。今回視察させていただき、実証実験中の大分市については、今後も状況を確認していきたい。

最後にコミュニティサイクルについては、多くの委員も質問しており、前日までの視察でも取り組みが行われていたように、現在のトレンドであると言えるように思う。

その中でも、大分市のコミュニティサイクルはＮＴＴｄｏｃｏｍｏと提携しており、内容として電動アシスト付自転車を用いることで、そのバッテリーから電子認証システムを稼働させている。その結果、自転車単位で支払いが完結しており、他市のようなサイクルポート支払いを必要としていないため、サイクルポートの

設備投資を必要としない。

サイクルポートに乗り捨てが可能、自宅付近から駅までだけ自転車が欲しい、流山本町や利根運河を自転車で観光したいなど、現在の本市の交通事情にもマッチした施策といえるのではないか。

視察報告書

報告者氏名　森　亮二　㊞

1　委員会名

都市建設委員会

2　期間

令和元年10月29日（火）～令和元年10月31日（木）

3　視察都市等及び視察項目

1）久留米市・福岡市・大分市

4　所管

久留米市…まちの賑わい創出について

市街地活性化を図り、多くの来街者を向かい入れるために「安全・快適な移動空間」「通りの個性や魅力」の機能を高める「くるめシンボルロード整備事業」について学びました。

まず整備の背景にあったのは、都市づくり全般の計画である「久留米都市計画マスタープラン」の中で「歩いて暮らせるまち」「誰もが訪れたくなる賑わいのまち」を位置付けたことでした。私たちは計画行政の中でまちづくりを進める必要がありますので、しっかりとしたプロセスを踏んだ事業であることを気付かされます。そしてそれに伴って「中心市街地活性化基本計画」を策定、その後は平成28年開業の公共施設である「くるめシティプラザ」を中心としたまちの賑わいも目指します。その際ハード・ソフト両面からのアプローチを展開した点はとても参考になりました。

まずイベント関連として「気運醸成事業」「開館記念事業」などを行いつつ、創業関連として「まちなか起業家支援事業」などで繁盛店に向けたアドバイスなどを実施することでエリア全体の賑わい創出、地域経済の活性化を図るものでした。通常であればハード面の整備が終わってからソフト面に注力するものですが、同時並行で進めており、（計画上の位置付けである）平成35年の完成までにもしっかり活性化を図りながら進める手法は学ぶべきものがあります。

流山市も今後も整備すべき都市軸道路などがあります。新設道路・既存の道路整備の中で単なるインフラ整備という側面だけでなく、道路沿道に新たな価値を生みながらエリア活性化も図る必要性を感じました。

福岡市…「技術職員人材育成プラン」

どの自治体もベテラン職員の大量退職時代を迎える中で世代構成の変化が見られます。組織が活性化する点もありますが、一方で技術や専門知識をどのように引き継いでいくかは、とても苦労されている様子が伺えます。自治体運営の要である職員の人材育成について掘り下げて質問してきました。

今回訪問の福岡市は早い段階から、将来的に当該問題が重要課題になることを見据えて、様々な取り組みを行ってきました。

まずは骨格となる「技術職員人材育成プラン」を策定。その背景には公共事業の減少などにより環境の変化や工事内容も新設工事ではなく、更新事業などの内容変化があります。これにより「現場で学ぶ」という状況が乏しくなり、先輩から見て学ぶと言った風土がそがれてきました。

またそもそも大学などでの技術職を志願する学生が減少傾向にあるといった複雑な課題もあります。期待されている女性の技術職も増えてきたとは言え、9%程度とのことであり、なかなか計画や理想通りには行っていない様子も伺えました。

そのような中でモチベーションを高めるための取り組みとして「技術研究発表会」は直ぐにでも取り組めるものとして参考になりました。効果としては業務遂行における意識啓発やベテランにも刺激になるということ、またプレゼンスキルの向上にも繋がるというものでした。また本市では定員適正化計画により難しくなっていますが、現場でのトレーニングとしてマンツーマンで行うサポートも賛同するものがありました。このような場を通じてのコミュニケーションは知識の継承のみならず、組織力の向上にも繋がると考えられます。

どの業界業種でも人材確保に苦労しています。組織もそうですが個人の責任としても技術を継承し、市民のために最高の行政サービスを提供していく責任を感じました。本市も中堅層が少ない部署も多くなっていることから、そのような視点を持って、今回の学んだ内容などを取り入れるよう努力していきたいものです。

大分市…総合都市交通計画について

大分市の「大分都市圏総合都市交通計画」について学びました。

前回は昭和60年に同種の計画が策定されておりますが、時間の経過とともに様々な交通環境の変化があることに加えて、高齢化の進行や少子化などが進んでいることから、国で促進するコンパクトなまちづくりの視点も取り入れた計画づくりの実現性を求めるものでした。現代は環境変化が著しい時代、5年や10年計画でも実態と計画との大きなかい離が生じるため、計画変更も迅速に行う姿勢が必要と言えます。

視　察　報　告　書

報告者氏名　　藤井　俊行　㊞

1　委員会名

都市建設委員会

2　期　　日

令和元年１０月２９日（火）～１０月３１日（木）２泊３日

3　視察地及び調査事項

（１）福岡県久留米市（１日目）

ア　まちの賑わい創出について

（ア）シンボルロードの整備と歩道バリアフリー

（２）福岡県福岡市（２日目）

ア　技術職員人材育成プランの実施について

（３）大分県大分市（３日目）

ア　総合都市交通計画について

（ア）短期重点施策としての市内道路交通の混雑緩和対策について

4　所感等

（１）福岡県久留米市（１日目）

ア　まちの賑わい創出について

（ア）シンボルロードの整備と歩道バリアフリー

本市は、九州の北部、福岡県南西部に位置し、九州の中心都市である福岡市から約 40 km の距離にある。市域は東西 32.27 km、南北 15.99 km と東西に長い形状を示し、行政面積は 229.96 ㎢です。また、県南部の中核都市で、九州自動車道と大分・長崎自動車道のクロスポイントにも近く、国道３号ほか５つの国道が通っていて、交通の要所となっている。

地勢は、市の北東部から西部にかけて九州一の大河・筑後川が貫流し、筑後川に沿って南側を東西に耳納山、高良山、明星山などの山々が連なっている。全体的に東南の山麓・丘陵地から、西北から西部にかけて緩やかに傾斜し、筑後川によって形成された広大な沖積平野の平坦地に続いている。人口 304,703 人。

●シンボルロード整備では、平成 25 年 3 月下旬に検討協議会を立ち上げ、平成 25 年 11 月には、シンボルロード基本構想素案が策定された。自転車走行空間の整備として、現況 6.0m の歩道と 19m の車道に対して、4.0m の歩道と 2.0m の自転車走行空間、そして車道を 19.5m に整備した。インターロックなどで歩道と自転車走行空間の色分けを施し、わかりやすくしている。曲がりくねった道路を直進にするなどの整備も行った。区画整理などと違い住民の立ち退きなどは、一切発生していない。既存の道路補修整備で実現している。市道は市の負担、県道は県の負担、　国道は国の負担のように、各道路管理者の負担の元、事業展開している。

●参考となった点は、自転車走行空間を色分けして分かりやすくしていく事で事故の防止が図れる。流山市のように市街地が形成され、住宅が張り付いている場合は難しいものがある。

●街路樹などの手入れや整備には、120 団体にも及ぶボランティア団体「花街道サポーター」の存在ではないか。行政からは資金援助はしておらず、肥料や花、カマなどの支給のみということだった。

●コミュニティサイクル「くるクル」の事業は参考になった。駅や公共施設も学校などにサイクルポートの駐輪ラックが設置されている。主に駅から学校等に向かう利用者が多いようだ。1 回 60 分 100 円、24 時間 500 円、1 か月 1000 円、3 か月 2700 円、6 か月で 30000 円と駐輪場を借りることを考えるとはるかにお得感がある。朝は駅から学校等に集中してしまうので、トラックで回収する作業も発生している。運河やおおたかの森などでも導入が検討できるのではないか。

（２）福岡県福岡市（２日目）

ア　技術職員人材育成プランの実施について

九州地方の行政・経済・交通の中心地であり同地方最大の人口を

有し、北九州市（北九州都市圏）とともに形成する北九州・福岡大都市圏は都市単位の経済規模において日本の4大都市圏に数えられる。日本の民間研究所が2016年に発表した「世界の都市総合力ランキング」では、世界36位と評価された[2]。近年はグローバル創業・雇用創出特区として、北九州市とともに国家戦略特別区域に指定されている。

博多湾に面するこの地域は古来から博多（はかた）として認識されており、大陸方面への玄関口として利用されてきた。中世に商人による自治都市が形成され、戦乱で度々焼き払われながらも、豊かな町人文化を育んだ。豊臣秀吉の手で復興されたのち、黒田氏が福岡城とその城下町を築いたことで、那珂川を境に西が城下町としての「福岡」、東が商人町としての「博多」となった[3]。その後、江戸時代から明治時代初頭にかけて、福岡と博多は共存していたが、1876年（明治9年）に福岡と博多は統合され福博（ふくはく）となり、その後、福岡と改称された。

●技術職員人材育成プランでは、土木や造園建築などの技術職員2,147名が対象となっている。中堅職員から自主的な提案で実施されている。公共工事部門の人材育成と組織の活性化に向けた取組方針を明確化する。再任用職員もモチベーションを高くして取り組める。知識や技術の継承を経験や能力を活用して生かしていくことができる。

●流山市で実施している自己啓発の研修会参加表負担のようなものではなく、一級建築士など高度な資格取得に対しても学校通学費用なども市が負担している。

●他の業界（民間）でも人材不足の波が来ているが、公務員の技術職員採用も厳しい現状となっている。

●技術研究発表会も積極的に開催して、プレゼンスキルの向上や課題発見や対策検討など若手職員の意識啓発になっている。

●すべての仕組みを流山市で導入することは、予算面や環境の違いがある。政策や技術向上の研究や　発表の機会を与えることで、モチベーションを上げて勤務を継続的に向上できるのではないか。

●再任用でも経験や能力が発揮できるセクションに配置させることは、特に技術職員に至っては、効果が高いのではないか。

（３）大分県大分市（３日目）

ア　総合都市交通計画について

（ア）短期重点施策としての市内道路交通の混雑緩和対策について

大分県の沿海部のほぼ中央に位置し、大分県の行政・経済・交通の中心地で、人口約74万人の大分都市圏の中心地でもある。県内の総人口の 42%が集中する首位都市であり、これは九州地方の県庁所在地の中では、熊本市（42.3%）に次いで高い。人口が微増していた本市も、2017年度には1981年の統計開始以来、初めて減少に転じたが、減少率は県内の市町村の中では最も少ない。現在の市域は、かつて大分郡及び北海部郡（明治初期までは海部郡）に属していた。

●大分都市圏では、1983年に第１回パーソントリップ調査を実施し、1985年度に総合交通施設計画が策定された。その後、この計画に基づき都市圏の交通体系の整備が行われた。

●「乗り物便利帳」の発行や「バスどこ大分」「ふれあい交通制度」「大分きゃんバス」「大分市パークアンドライド駐車場ナビ」「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト大分」など多様な政策の説明を受けました。変わったものでは行政としては珍しい自動運転のあり方についても実証実験していました。

●流山市でも導入したいと思った政策として、「大分市自転車利用基本計画」を策定し、バイシクルフレンドリータウンと位置づけ、自転車の路上放置防止や走行のマナー向上に努めるようにしている。また、公共交通機関の利用促進及び渋滞対策も進めている。

登録制のレンタルサイクルの社会実験や自転車マップの作製も乗りたくなるきっかけづくりとして、サイクリングイベントも実施している。歩道の整備によって歩行者と自転車が共存でき、安全・快適なネットワーク作りも行っている。クルマの一方通行化や自転車レーンの設置で交通の流れが整えられました。既存の公共駐輪場の管理や運営方法も見直し、再編も行っています。

●快適に自転車を利用促進していくためには現状の把握や計画を

立てていく必要があります。市民の理解を得て協力を得ることも重要です。流山市では供賄な道路も多いので、より知恵を出していく必要があります。