

## 永瀬秀樹の「歩く眼」

第16号

## 政治は、ルールを作る仕事です。

多くの人々が納得できるルールを作り、まちをよくし、生活環境を向上させる。川口で暮らしている市民や企業が自由な意志で活動し、発展していくように政治を進める。より良い方向に時代の流れを変えていくことが政治に与えられた責務です。時代は変わり、時代を変える。

## 新しい公共交通システム「コミュニティサイクル」の導入を

●エコ先進国のフランスをはじめヨーロッパ各地で都市の交通問題の解決のために導入されているものに「自転車を共同利用する新交通システム・コミュニティサイクル」があります。

●その広がりや波は、ヨーロッパからアメリカ、オーストラリアへと拡大し、中国まで世界の30か国以上で約40万台以上の自転車が利用されています。

これによって、環境問題、自動車利用の抑制、交通渋滞、自動車や自転車の違法駐車緩和などに効果が出ています。

●今までのレンタサイクルは、駅などにサイクルポートを置き、主に観光用などに供される往復用のシステムでした。

自動車も自転車も  
シェアする時代がやってきました。  
官民協同で夢を実現する時代です。



しかしコミュニティサイクルは、相互に利用可能な複数のサイクルポートがあり、それらを結び付けることで乗り捨てが可能に。自由に行き来することで、生活交通の利便性を高めるものです。利用

者は無人のポートに行き、そこで貸し出しや返却を自由に行います。支払いはクレジットカードやデビットカードを活用します。

●川口市で実施した場合、どんな利便が上げられるでしょうか？

▼第一に公共交通の補完になります。

◎南北に走っているJR京浜東北線とSR埼玉高速鉄道の各駅を東西に結び足として、大きな利便性があります。

◎川口市役所、ふじの市、川口銀座、アリオモール、ミエル川口などにもサイクルポートを設け、点在する各スポット間の回遊性を向上して、消費や賑わいを創出することも出来ます。

▼第二に地域活性化と観光推進に。

◎オートレース場、グリーンセンター、

赤山城跡、川口自然公園などにもポートを設け、観光地同士を結んでいきます。

◎川口だけではなく、さいたま市とも広域連携し、東浦和駅や見沼田んぼを含めた広域での様々な効果も期待します。

●私は、川口市議員として3年半前から川口市議会で「コミュニティサイクル」検討の重要性を訴えてきました。

●現在、全国各地では54都市が本格導入を始めました。そしてこの事業を行う都市の4割は民設民営方式です。市の財務負担を重くせずに運営する方法の実例を参考にしながら、川口市民の新しい交通システムとて、いち早く実施されるように働きかけています。



まちを便利に気軽に結ぶ「コミュニティサイクル」。行きは自転車、帰りは電車ということも可能になり、この新しい発想がレジャーの領域をさらに広げる。

## 公共施設の維持管理 に知恵や工夫を。

●川口市の市民サービス向け施設は全部で1394施設・1732棟あり、これらは刻々と老朽化していきます。現状のまま維持するには40年間に亘り、**毎年141億円**かかるとの試算も出ています。

●こういう背景の中で、これからは、施設を「新しく造ること」から「賢く使うこと」への柔軟な対応が大切です。さらに「施設ごとのまちまちな対応」「場当たり的な修繕」ではなく、現状を把握した計画的で早期の段階的な実施が必要です。

●より効率的に早期に点検・修繕・補修・改修などの保全措置を施し、公共の財産を長持ちさせる知恵や工夫を「施設の安全維持管理マニュアル」に盛り込むべきだと考え、川口市議会で提言をしてみました。



新しかった施設もやがては老朽化していく。市内の1732棟の施設を安全な状態で輝かせるためには、お役所仕事を越えた知恵と工夫が必要だ。

## 安全で安心な 通学路の確保を急ぐ。

●登校中の児童の列に、自動車が突入する事故で、幼い命が奪われる交通事故が全国で多発しています。この事故を撲滅するために、文部科学省、国土交通省、警視庁による緊急合同点検が行われています。そしてさらに、教育委員会、学校、PTA、道路管理者、自治体代表者、学識経験者を加えた関係者で定期的な協議

会も開催するようになりました。

●川口市は小学校が多く、交通量が多い中、決して安全・安心が万全とは言えません。これらの危険への対応を、いかにきめ細かく調べ、確実に直していくことが市の最優先課題だと考えています。

●私は川口市議会で、これらの登校中児童への安全への取り組みを確認するために質問を重ねてきました。

◎市の安全対策の組織と体制は。

◎市の安全の取り組みの基本的方針は。

◎歩道設備や防護柵などのハード対策。

- ◎交通規制など警察側のソフト対策。
- ◎安全教育など児童へのソフト対策。
- ◎その他に実施しているソフト対策。
- ◎緊急合同点検で判明した対策箇所の改善策の公表。

こういう中から、川口市内の通学路の危険ヶ所が492ヶ所。その内、学校と教育委員会が対応すべき個所を87ヶ所洗い出し、そのすべてで改善が図られました。

●さらに市内の学校の交通安全教室の開催現況を紹介しますと、小学校1年生には「歩行の仕方」、3年生には「自転車の正しい乗り方」、中高生には「スタントマンによる仮想交通事故の視聴体験」などの安全教室で、子どもの命にまつわる最優先課題に、つねに緊張して最善を尽くせるようにしています。

## 通学路の安全対策 「ゾーン30」の拡大

●川口市では通学路の自動車制限速度を30キロ未満に規制する「ゾーン30」を全国で初めて実施し、その区域を増やしてきました。そして私もその推進を働きかけてまいりました。

●実施を開始した平成23年度には5区域だったものが、現在13区域にまで増え、平成28年度には17区域になる予定です。その効果を見ますと、交通事故が16.3%減少(平成24年度)し、大きな効果を上げています。

## 通学路の安全対策 グリーンベルトの拡大

●歩道のない通学路の路肩を緑色に塗装する「通学路グリーンベルト事業」。埼玉県では平成26年から28年度の3年間で98キロの整備を計画しています。

●ドライバーには「グリーンベルト＝通学路」という意識付けが浸透し始めて、整備前との走行速度を比べると、時速3.9キロの抑制効果も実証されています。この「通学路グリーンベルト事業」の拡大を川口市でも取り入れるように、市議会を通して働きかけています。



歩道のない通学路にはグリーンベルト。さらに走行速度30キロ未満の「ゾーン30」。命にまつわる問題だから、ひとつひとつの危険を見つけて、徹底的に危険の芽を潰していくことがいちばん大事なことだ。