

市会本会議 議案外質問要旨（平成 21 年 12 月 3 日）

質 問 要 旨	答 弁 者	答 弁 要 旨
<p>2. 自転車道の整備について</p> <p>神戸の新しいまちづくりのために、この場でひとつ提案をしたい。それは、地球規模で喫緊の課題となっている環境問題に関連して、である。新政会神戸市会議員団としても、環境問題については従来から本当に力を入れて調査研究をしてきたが、環境にやさしい取り組みの第一歩のひとつが、自動車から排出される CO2 の削減対策である。</p> <p>私は今年の春、青森県の伝統文化の調査のため、出張した。その際、目にしたのは、市内の目抜き通りに、車道と歩道の間、満開のひめりんごの木に囲まれた自転車専用道路が続いていたことである。私はそのとき、「まさにこれだ」と、瞬間的にひらめき、直感したのである。</p> <p>神戸市は、「健康を楽しむまちづくり」を重要施策として取り組んでいる。さらに、ユネスコからアジア初となる「デザイン都市」として認定を受けている。そこで、私は、このような街・神戸にこそ、健康でかつデザインにあふれ、しかも快適かつ安全が確保された、そして環境にやさしいまちづくりともなる、自転車専用ネットワークを、自転車道ネットワークを整備してはいかがかと考える。</p> <p>さらには自転車を活用するという視点から、自転車の魅力がもたらすまちづくりにも注目してはどうかと考える。常日頃から馴染んだ街の風景、生まれ育ったわが街・神戸の景色や風情も、自転車の目線で見ると、自動車では気づかなかった街の息づかいや季節感を味わえるものである。この、すばらしい神戸の街を風で感じるにより、新しい発見が生まれてくるのではないだろうか。これこそ、今はやりの、ファーストフードの生活からスローフードの生活への切り替え、便利最優先の都市生活からスローシティ生活への転換を図ってはいかがか。</p> <p>自転車については、名古屋市では 97 km、静岡では 289 km、前橋では 124 km もの自転車道の整備が計画されているが、しかしながら本市においては、わずか 14.5km の整備に過ぎない。そこで私は、市内を横断する自転車道の整備を提案する。神戸のウォーターフロントである、東は芦屋、西は明石に至るまで、快適な自転車道路を整備してはいかがか。歩道上に自転車専用レーンを設けた例は本市にもあるが、車道を分離した自転車専用レーンが、兵庫県内では初めて尼崎市内の県道でお目見えしたと聞いている。このような</p>	<p>石井 副市長</p>	<p>近年、自転車は、健康志向あるいは環境問題への意識の高まりなどから、利用が増えているが、その一方で、駅周辺の放置自転車問題や自転車と歩行者の重大事故の増加が社会問題化している。そんな中で、自転車利用者のマナー向上も必要であるが、安全・安心な自転車レーン等の整備が求められており、大きな課題であると認識している。</p> <p>市内の大規模な自転車道としては、一都心部においては先ほど指摘があったように 14.5 km ということであるが一以前整備したもので、西神北神地域の農村部において、神出山田自転車道が 17.2km ある。いずれにしても、議員からご提案があった、神戸のウォーターフロントを東西に結び、快適に走行できる自転車道の計画は、海と山に挟まれた神戸のまちならではの大変魅力的なご提案であると思っている。</p> <p>特に、ハーバーランドから HAT 神戸にいたる都心部のウォーターフロントについては、先日、市長に「都心ウォーターフロント研究会」から『「港都 神戸」の創生』について、提案を受けている。その中で、高低差が非常に小さいウォーターフロントは、環境にやさしい自転車の走行に適しており、歩行者の安全性や駐輪場所、サイクルスポットなども含めて、自転車利用環境—自転車道の整備や、あるいは自転車と観光のコラボレーションなど—の整備をしてはという提案がなされている。今後、「都心・ウォーターフロントのランドデザイン」をとりまとめていく中で、具体的に検討していきたい、と考えている。</p> <p>しかし、課題としては、既存の道路に自転車レーン等を計画するには、車線数の削減や停車帯の削減、歩道の有効幅員の減少が必要となり、自転車・歩行者・車という 3 者の通行空間をバランス良く配置することが課題となる。</p> <p>このため、議員から提案があった、神戸の端から端まで—芦屋から明石まで—となると、長距離で連続して独立した空間を確保することはなかなか難しいと考えられる。そうすると、比較的、自動車交通量が少ないなど、自転車が走りやすいルートを選定し、あるいは既存の自転車道を利用することなども合わせて考え、観光の拠点や魅力スポットをつなげていくという考え方もあるので、今後、そういった面も含めて、検討課題としたい。</p> <p>また、整備の財源として、ネーミングライツとのご提案があったが、道路のネーミングライツについては、公共施設の性格を損なわない範囲で検討</p>

市会本会議 議案外質問要旨（平成 21 年 12 月 3 日）

<p>手法により、神戸のウォーターフロントに、自転車専用レーンを整備し、環境にやさしく、健康を楽しみ、都心の中でスローフードの生活をも楽しむ街・神戸の実現を目指してはいかがか。</p> <p>また、その財源はネーミングライツを活用することにより生み出してはどうかと考えるが、市長の見解を伺いたい。</p> <p>（要望）</p> <p>私が申し上げている自転車道というのは、「芦屋から明石まで」ということを言っており、「新設をしてください」と言っているのである。みなさんに訊いてもらったらわかると思うが、「海に面したひとつのオペラハウスのある街はどこか」と問うと、誰でも「シドニーです、オーストラリアです」と答える。エッフェル塔を見せたら、「パリです、フランスです」、自由の女神を見せたら、「ニューヨークです、アメリカです」、万里の長城を見せたら、「北京です、中国です」、こう答える。「自転車専用道路を見せたら『神戸です、日本です』、そういわれるようなランドマークを作ってください」と言っているのです、そんな「ありあわせの道路を使って考えてください」なんて言っているのではない。そんな次元で考えてもらったら、話にならない。</p> <p>「自転車専用道路を見せたら、『神戸で、これは日本だ』と言ってもらえるような道路を作ってください」と言っているのである。そういう受け取り方を、考え直していただきたい。また、今後も申し上げるので、もう一回、研究していただきたい。そういうつもりで、私は言っている。</p> <p>自転車専用道路については、神戸は、「健康を楽しむまちづくり」を進めているが、これは自転車が一番いい。「環境先進都市・神戸」、これも自転車が一番いい。それから、「デザイン都市・神戸」という立場から見れば、自転車専用道路が東西に走っている神戸は、その「デザイン都市・神戸」の最たるものとなる、と考えている。「ちょっと、ここで継ぎ合わせて、ここで継ぎ合わせて」というような道路は考えていないので、もっと大きく考えていただきたい。このことをお願いしておく。</p>	<p>討する必要がある。ネーミングライツに限らず、既にわれわれの方で採用している、例えば民間による道路敷への駐輪器具設置や、あるいは広告付きバス停ということもやっているし、海外で見られるコミュニティサイクルの整備手法など、様々な民間活力の導入等を考え、単に自転車道の整備の財源ということだけではなく、そういうことについては、広く検討したいと思っている。</p>
--	--