

2015.12.15 : 平成 27 年第 4 回定例会 (第 5 日目) 本文

○四番 (菅原正和) 議長のお許しをいただきましたので、一般質問をさせていただきます。自由民主党の菅原正和です。

初めての質問に先立ち、決意を述べさせていただきます。

私は、今回、三度目の選挙で初めて議席を獲得することができました。この十年間、いろいろな人との出会いがあり、いろいろなことを学ばせていただきました。長い苦労がありましたが、多くの皆様の温かい御支援と御期待があり、この壇上に登らせていただきました。市民の皆様の声を市政に反映し、住みよいまち、暮らしやすいまちを目指し、市政課題に取り組んでいく所存でございます。諸先輩の議員の皆様、市長並びに市職員の皆様、今後とも御指導のほどよろしくお願い申し上げます。

まず初めに、地下鉄東西線開業までの一連の事業に関して、以下数点伺います。

去る十二月五日、国際センター展示棟において地下鉄東西線の開業記念式典が、六百名を超える招待者、同行された方も加えるとさらに多くの方々の出席のもと開催されました。

平成十五年九月に国から事業許可をいただき、平成十八年十一月から土木工事に着手し丸九年、東日本大震災を乗り越えて十二月六日に開業し、南北線と一体となって十文字型の都市軸を支える骨格交通体系が完成しました。コンパクトシティ、アクセス三十分構想の実現にまた一步近づいたものとなったことは非常に喜ばしいことです。この事業に携わった多くの人々に改めて感謝の意をあらわしたいと思います。

開業前日、式典後の試乗会において、基板交換のミスで九本の列車が緊急停止をし、このうち五本に式典参加者四百名が試乗していました。復旧に時間がかかるため、停車駅で乗客をおろすという事態が生じました。交通局からバスかタクシーの代がえのアナウンスがありましたが、おろされた人が右往左往する事態が生じました。当然、開業前の不測の事態のシミュレーションをしているはずなのに、誘導の悪さだけが目に映りました。

そこでお尋ねしますが、今後も、異常が発生した場合の避難誘導はもとより、代がえシステムを構築することが不可欠と考えますが、今後どう対処していくのでしょうか。

さらに、今回のトラブルがメディアを介して全国に流されました。結果的に、今まで多額のお金をかけてPRをしてきたWEプロジェクトより、何倍もの宣伝効果があったのではないのでしょうか。

次に、WEプロジェクトについてお伺いします。

開業に先立ち、開業機運を盛り上げるため、奥山市長が掲げる市民が主役となる市民協働事業として、WEプロジェクト実行委員会が中心となり、市民局、交通局、各区役所等が連携し、地下鉄東西線開業イベントを展開してきました。

地下鉄をまちづくりの一つのツールにするという、参画しているプロデューサーの発想は大変斬新なものであることは確かでした。

十一月二十二日開催されたキックオフイベントのWE STAGE、広報を兼ねた市民記者

の応募は、企画が魅力的であったこともあり、応募者数七百三十七名、当選者が五百八十七名、当日乗車が四百九十三名でした。市民みずからが記者になって東西線の魅力発信と、試乗、地域のパフォーマンス展開、地下鉄というツールを使った一体感の演出は見事であったと感じます。

当日、私が荒井駅で聞いた声は、荒井駅にこんなに人が集まるなんて信じられないといった言葉でした。東西線がなければ荒井には来なかったと言われたような気がしてなりません。継続して、おりて楽しむ魅力づくりをしていく必要があると即座に感じました。

また、東西線の試乗会であるWE R I D E、六千名の募集に対し倍の一万二千名の応募があり、開催日を追加するほど関心の高さがうかがえました。開業後もいろいろなイベントを開催するWE W E E K S、市民にとってもインパクトがあり、ワクワク感を感じさせたことは大いに評価するところです。

今回のWEプロジェクトは、市民協働の形として主に行政主導の手法をとりました。私としては、行政主導ではなく、市民主導がたくさん生まれ、それを行政が後押しをするやり方も必要ではなかったのではないかと考えます。何かをやろうと地域のみずから動くということは、地域のいろいろな人を巻き込みます。自分たちの地域のことを最優先に考えます。まちづくりに参画しているという意識づけが市民協働には必要なことではないでしょうか。

特に、開業イベントに向け仕掛けた若林区、「わくわくドキドキ！五感で楽しむ若林」のわらでつくった五メートルの大きさのマンモスなどの空想動物園は、何もない荒井に足を運ばせた要因の大きな要素になっています。各区に設置しているまちづくり協議会と協働しながら、人々の知恵を出し合い、結びつきをつくり、全体で盛り上げていく手法も必要だったのではないのでしょうか。

奥山市長は、市民協働の理念を重視しておりますが、今回のWEプロジェクトにおいては、地下鉄に市民参加をしていただく手法が用いられました。市民のみずから発信するのではなく、クリエイターが先導したものに市民が参加していますが、市民がプロジェクトのキャストになってしまった感があります。

市民参加と市民協働は違うような気がしてなりません。私が考える市民参加は、行政により保証されたさまざまな参加形態を通じてまちづくりにかかわることであり、市民参加は協働へ発展していく一過程であり、土台になるものではないのでしょうか。

今回実施したWEプロジェクトや事業が市長が掲げる市民協働の姿であったのか、奥山市長の御所見をお伺いいたします。

次に、WEプロジェクトの費用対効果について伺います。

開業に当たり、交通局、市民局が億単位の多額のお金を投資し、事業を推進しました。市民には新聞紙上で公表された二億六千万という金額だけに目が移り、これだけの資金をかけるなら、別の事業に投資したほうがよいと感じた人も多数おります。

この投資で生まれたもの、生み出したものは一体何だったのでしょうか。当然のことですが、地下鉄東西線を知ってもらおう機会をつくる必要があったと思います。市民に認知されたと

しても、それが利用者増につながるかどうか疑問が残るところです。WEプロジェクトではたくさんグッズをつくりました。全体的に見て、WEプロジェクトにここまで費用をかけるべきだったのか、そんなに費用をかけずとも実施できたのではないか、費用対効果についてどのようにお考えなのか、また、そのことをしっかりと検証する必要があると考えますが、御所見をお伺いします。

次に、地下鉄東西線の乗客をふやす施策について、数点お伺いします。

一日八万人の乗降目標に対し、交通局は安定した収入を図るべき数々の事業計画を打ち出しております。しかし、定期券の売れ行きが当初予測より下回っているという数字が新聞紙上で表面化しています。

交通局は、利用者拡大を図るため、沿線の大学三校と高校十校では、新入生向けの説明会やオープンキャンパスなどで、各学校用に作成した東西線や種類をふやした学生フリーパスを紹介する学生向きのパンフレットの配布、その他の高校や専門学校へも学生フリーパスの紹介、企業については卸町、印刷団地などへ精力的な営業の実施など、開業までの間、利用者増に努めているという回答を得ていますが、まだまだ打つ手は幾らでもあるように感じます。

開業イベントが終わり、今後、この地下鉄をどううまく地域とともに利用していくかが最大のポイントであると思います。

政策重点化方針二〇二〇の中で、地下鉄沿線を舞台とした活力を創出するまちづくりを進めるとあります。具体に取り組みの方向性が示されておりますが、地域に存在する歴史的財産の活用には余り言及していないような気がいたします。

各駅に広がるまちは、それぞれの歴史背景を兼ね備えています。

地下鉄東西線市民応援団の助成金を活用し、市民有志が作成した、仙台市地下鉄東西線番付というものがあります。条件は、行ってみたい、自分が知っているから人に教えたい、へえ知らなかった、おもしろい、と思う、そのエリアといえばそれだよね、と思う。そこには、東の横綱は荒井駅の農家レストランのもろや、西の横綱は青葉通一番町駅の壱式参横丁、さらに、毎月定期開催の新寺の寺町に広がる新寺緑道を利用した新寺こみち市だったり、八の日限定のお薬師さんの手づくり市だったり、地域資源を活用した行事がたくさんあります。

奥山市長が開業十日前の地下鉄カウントダウンボードに出席し、こんな文字を残しています。「おもしろいこと、愉快な人、不思議なものに出会える東西線」という言葉です。

市長がお書きになった趣旨を私なりに考えてみると、東西線はまさしく地域資源の宝庫であり、今まで活動が余りに目に映らなかったものが、東西線により人の流れができ、交流の輪ができる。行ってみなければわからない、体験してみなければわからない、未知なる可能性を秘めたものに出会える地下鉄東西線。地元の人をうまく結びつけるファシリテーターと連携して、地下鉄利用促進のため新たな地元観光をつくり、一日乗車券を使い、おりたくなるまちづくり、駅づくりを市民局、交通局が連携しつくり出すことも必要ではないかと私なりに理解しましたが、奥山市長がこの文字にどんな意味を込められたのかお伺いいたします。

次に、地下鉄東西線利用の利便性向上のための広報のあり方についてお伺いします。

地下鉄開業に伴い、大変問題になったのがバスの再編計画です。当然、便利な人の陰には不便な人が出てくるというのは仕方ありませんが、地下鉄利用のメリット、デメリットをあらゆる場面で継続的に訴えていくことが必要ではないでしょうか。

乗り継ぎバスの位置情報を知ることができるどこバス仙台の広報、i c s c aを利用することで発生するポイント制度のこと、目的地に行くための具体的な乗り継ぎ方法など、交通局としてはパンフレットなどで利用者に対し告知をする努力をしていますが、利用者サイドからすれば、実際どう利用すればいいか、肝心のポイントを理解していないという実情があります。利用促進のためにも、直接現場に足を運び説明会を開催し、市民の利益になる情報を提供することが必要ではないでしょうか。市政出前講座の一つの講座として開催することを提案いたします。

打つ手は無限という言葉があります。利用者をふやしていくための努力に終わりはなく、さらなる戦略を練る必要があると考えますが、一日八万人の乗降目標、実現するためには相当な努力をしなければなりません。今後どのような努力をしていくのか、御所見をお伺いします。

最後に、開業後の自転車の問題についてお伺いします。

開業に伴い人の流れが変わってきます。今までバスを利用していた人が、バスと地下鉄の乗り継ぎ、あるいは徒歩と地下鉄、自転車と地下鉄というように日常の交通手段や経路が大きく変わります。今まで自転車を利用していなかった人も自転車利用になることが予測されます。利用者が増加するという事は、事故を起こす確率も大きくなるということです。

仙台市としては、地下鉄整備事業の一環として、歩道上における自転車と歩行者の分離を図り安全を確保してきたと思いますが、自転車を利用する方の自転車ルールに関してはどうでしょうか。全国的に見ても、自転車と歩行者の環境整備という部分に関しては、行政としては力を入れている部分が多々あると思いますが、環境を受け入れる市民の自転車マナーに関してはいささか疑問を呈します。

本市の自転車教育に関しては、県警、安全協会、区役所、仙台市交通指導隊等が連携し、広報周知活動に当たっています。しかし、自転車は誰でもが気軽に乗れる乗り物なので、自分が事故を起こす当事者になることはないと考える人が多く、ましてや、自分が起こした事故で死者が出ることなど考えている人は少ないと思います。仙台市としても、市民局に自転車交通安全課を設置し、マナーアップ向上に努めているところです。しかし、誰でもが加害者になり得る自転車事故。特に十八歳以下の支払い能力を持たない人も、事故を起こせば加害者になります。

本年十月一日に兵庫県は自転車保険の加入を義務化しました。自転車安全対策については、仙台市議会においても何度も取り上げられ、万が一に備えた保険加入は大変重要という認識のもと、TS保険の提案等が出されています。

御当局が保険加入義務化について先進事例の条例制定後の成果や運用実態を調査研究するのは構いませんが、本市としてこの問題にどう向き合っていくのか。自転車保険の義務化を推進することにより、当事者同士が悲しい結末を迎えるのではなく、被害弁償の上でも、被害者に

とつてもよし、加害者にとつても責任を果たすことができ、行政も含め三方がよい関係の社会を構築することが必要ではないでしょうか。

また、自転車安全対策について、具体的にどのような方向で施策を進めていくのかお尋ねします。

具体的な答弁を求め、私の一般質問といたします。

御清聴ありがとうございました。(拍手)

○市長(奥山恵美子) ただいまの菅原正和議員の御質問にお答えを申し上げます。

WEプロジェクトに関連するお尋ねでございます。

地下鉄東西線は、既存の住宅地の中に開業しました南北線と違い、これから沿線のまちづくりをさらに加速していかなくてはならない、開発型の路線であると認識をしてまいりました。地下鉄という都市の基幹交通基盤の整備と広範囲に及びます沿線まちづくりを一体的に進めるためには、長期的な視点に立ち、新たな発想や手法、枠組みで取り組む必要があります、それら複合する課題に挑戦するためにスタートしたのがWEプロジェクトであると認識をしております。

幸いプロジェクト全体を総括するプロデューサーに地元出身の力のある人を得たこともありまして、長期にわたるキャンペーンをその節目節目にめり張りをつけながら、沿線の大学、企業、町内会、商店会といった多数の方々のお参加のもとに行うことができたと感じております。参加者の幅広さ、仕掛けの多様さ、期間の長さなど、スケール感の大きいプロジェクトとして花開いたと感じております。

しかしながら、本市が進めます多くの市民協働事業の中には、さまざまなスタイル、進め方のものがありまして、市民協働事業のそれぞれの目的に即してその手法は選択しなければならないと考えてございます。

しかしながら、いずれのスタイルにおきましても、参加される市民の皆様の思いがしっかりと事業を通して生かされるということが肝要であり、市民協働事業の中で一番大事にすべきは、やはりその点だろうと感じているところでございます。

私が、東西線への考えといいますか、思いについて述べましたコメントにつきましては、ただいまのお尋ねの中で大変丁寧に読み解いていただきまして、ありがたく思っているところでございます。東西線沿線の持つさまざまな資源を多くの方が発見し、育て、楽しんでほしいとの願いのもとに記させていただいたものでございます。

もとより、沿線の活性化及び地下鉄利用の促進につきましては、まさに緒についたばかりでございます。WEプロジェクトで培いましたノウハウや人材、ネットワーク等を生かしながら、まだまだ大勢いらっしゃるでありましょう沿線のまちづくりに関心のある皆様の熱意をさらに掘り起こし、工夫を重ねながら、多くの市民協働事業として沿線の活気づくりに資してまいりたいと、そのように考えてございます。

そのほかのお尋ねにつきましては、交通事業管理者並びに市民局長から御答弁を申し上げます。

す。

以上でございます。

○市民局長（寺田清伸）私からは、初めに、WEプロジェクトの費用対効果についてお答えをいたします。

本プロジェクトは、一方的な広報、PRにとどまらず、さまざまな市民の皆様を巻き込み、相互に刺激し合いながら事業をつくり、地域の魅力発信やにぎわいづくりにつなげることを目的としております。

プロデューサーと市民の皆様による斬新なアイデアにより、従来の行政ではなかなかチャレンジできない企画などを進めてまいりました。こうしたことから、広告などの業界の方から注目を集めたり、東京の地下鉄駅構内にポスターが掲出されることで、他県からの集客にもつながるなどの波及効果もあったところでございます。

WEプロジェクトの効果は短期的にあらわれるものばかりではございません。例えば、SCHOOL事業において発掘した人材を育て、将来的にもまちづくりに生かしていくなど、取り組みの効果が継続していきますようしっかりフォローしながら、今回の成果を長く生かしてまいる所存でございます。

次に、自転車の安全対策についての御質問にお答えをいたします。

本市におきましては、これまでも、地域の方々や宮城県警察、交通安全協会、学校、交通指導隊等と連携をして、モデル地域での取り組みや各種キャンペーンでのPR、さらに主に市内中高校生を対象とした交通安全教育などに取り組んでまいりました。

このような取り組みは長く継続して取り組むことが必要であり、これまでの活動を通して見えてきた課題なども検証した上で、新たな実施施策も加えていくことにより、さらに効果的なものとなるよう進めてまいります。

その中で、自転車の安全利用を第一としつつ、万が一の事故に備える保険への加入は非常に重要であると認識しております。保険加入の義務化は、保険に関する理解が進み、加入率向上などの効果が期待できるものと考えておりますが、一方で、実効性の担保や適用の範囲など制度設計上の課題もございます。

これらのことから、まずは自転車を利用する方に保険の重要性を理解していただき、加入促進が図られるよう広報、啓発に努めながら、制度のあり方や先進事例等の研究を継続し、検討を深めてまいりたいと存じます。

以上でございます。

○交通事業管理者（佐藤清）東西線についての御質問にお答え申し上げます。

まず、東西線開業後の異常発生時におけるお客様への対応についてでございます。

東西線は十二月六日から通常営業を開始しておりますが、万一の異常発生時には、駅係員がお客様の安全を最優先にして避難誘導を行ってまいります。また、代替の輸送手段につきましては、バスによる代替輸送を考えてございます。

お客様に安心して東西線と南北線を御利用いただくため、これまでも、地震や火災などの異

常時を想定した総合防災訓練等により、避難誘導や情報伝達等の訓練を実施してまいりましたが、今後とも訓練を継続的に実施し、お客様の安全確保と的確な案内に努めてまいります。

次に、東西線の利用者数の増加に向けた施策についてでございます。

利用者数の動向は、開業直後だけではなく一定期間の状況を見ていく必要がございますが、事業を安定的に運営していくためにも、今後も引き続き利用者増加に向けて取り組んでいく必要があると認識してございます。

地下鉄の定時性、速達性等の利便性はもとより、ICカード乗車券*i c s c a*のポイント制度も含めた運賃サービスや御利用方法などについても、御利用者の目線に立ち、あらゆる機会を捉えた周知、広報に努めるとともに、全庁的な協力体制のもとでの沿線の定住・交流人口の増加に向けた各種施策の展開など、今後も利用者増加に向けて全力を挙げてまいりたいと存じます。