

平成 31 年第 1 回市議会定例会において不採択となった陳情

番 号	陳 情 第 32 号	受理年月日	平 30. 4. 27
件 名	市電電停の拡幅と延長について		
結 果	平成 31. 3. 20 第 1 回定例会で不採択		
付託委員会	産業観光企業委員会		
<p>(委員会における審査経過)</p> <p>本件は、市電の電停について、バリアフリー化が進む中で車いすが利用できない電停があり不便が生じていることや、電停内が狭く市電利用者がすれ違う際に危険が生じていること、また、1列でしか市電を待てないため、利用者が多い時間帯になると横断歩道や車道に利用者がはみ出している場合があり、利用者の安全確保の面から危険な状態が生じていることなどから、併用軌道上の幅員の狭い電停（神田（交通局前）、市立病院前及び鹿児島中央駅前を除く）から順に、幅員を3メートルに、延長を40メートルに改修するよう要請されたものである。</p> <p>本件に対する当局の考え方や対応状況等について伺ったところ、停留場の現状については、バリアフリー対応の状況としては、全35停留場・77乗降場のうち、①バリアフリー法の幅員基準（両側を使用するものは2メートル以上、片側を使用するものは1.5メートル以上）を満たしているのは、9停留場・23乗降場、②同法の幅員基準を満たしていないが、車いすが利用できるのは、20停留場・43乗降場、③車いすが利用できないのは、6停留場・11乗降場（高見馬場（2系統上下）、加治屋町（上下）、唐湊（上下）、工学部前（上り）、荒田八幡（上下）、鴨池（上下））となっている。なお、本市では、乗降場の有効幅員（上屋の柱等を除き、最も狭い部分の幅）が、国の建築設計標準に基づき、通路を車いすで通過できる寸法である90センチメートル以上ある乗降場を「車いす利用対応」とし、75センチメートル未満を「車いすで利用できない」としている。</p> <p>近年の停留場の整備状況としては、平成25年度に中洲通（市の道路整備を機に拡幅・延長し車いす利用に対応）を、26年度に市立病院前（たばこ産業前からの移設を機にバリアフリー化）を、27年度に南鹿児島駅前（スロープ設置）の整備を行っている。これらの整備により、本市の乗降場の状況としては、幅員は、平均が1.5メートル、最長が4.2メートル（宇宿一丁目（下り））で、最短は0.76メートル（谷山（中央））となっており、長さは、平均が25.5メートル、最長が37メートル（いづろ通（下り））で、最短は18メートル（二軒茶屋・都通・唐湊・工学部前の上下、中郡（下り））となっている。また、今後の停留場の整備計画としては、31年度に唐湊（市の道路改良工事とあわせて拡幅・延長し車いす利用対応にするとともに、上屋を新設）を、32年度に鹿児島駅前（市の鹿児島駅前広場整備にあわせて拡幅・延長しバリアフリー化するとともに、上屋を建てかえ）を予定し</p>			

ており、その他の併用軌道上の停留場については、道路と一体的な施工が必要なことから道路管理者に整備協力を要請しているところである。

停留場を拡幅するための課題等としては、道路全体を拡幅するか、車道または歩道の幅員を減少させる必要があるが、市電沿線の市街地は、既に道路が整備済みであり、用地や予算の確保が難しいことから、道路管理者等との協議が進んでいない状況にある。

本市としては、停留場のバリアフリー化は、障害者や高齢者を初め、全ての人に、安心・安全な交通機関として利用していただくために必要なことであると認識していることから、今後とも整備を進めていきたいと考えている。しかしながら、上記のような課題がある中で、陳情の趣旨は、ほぼ全ての停留場をバリアフリー法の基準の倍以上の幅員に拡幅するとともに、現行車両の倍以上の長さに延長するという内容となっており、そのような整備は考えていないとの説明がなされた。

委員会においては、本件の取扱いについて協議した結果、当局の考え方や対応状況等を踏まえた場合、陳情の趣旨に沿えないものとして不採択とすべきものと決定。

番 号	陳 情 第 34 号	受理年月日	平 30. 4. 27
件 名	市電の低床車両導入について		
結 果	平成 31. 3. 20 第 1 回定例会で不採択		
付託委員会	産業観光企業委員会		
<p>(委員会における審査経過)</p> <p>本件は、これまで市電に導入されている低床車両については、既存車両と同程度の定員で検討・導入されていることから、定員が少なく混雑が生じていることや、全長 25 メートル以内の低床車両であれば、車両軸重と全停留場の長さを考慮しても導入可能と考えられることなどから、海外技術を取り入れている株式会社総合車両製作所や他の車両メーカーに、既存車両の倍以上の定員を確保できるような車両（全長 25 メートル（8 メートル車体×3 両、接続部 0.5 メートル×2 カ所）・重量 33 トン・定員 158 人）を検討させ、導入するよう要請されたものである。</p> <p>本件に対する当局の考え方や対応状況等について伺ったところ、超低床電車の導入状況としては、営業車両 55 両のうち、平成 31 年 1 月 28 日に納入されたユートラムⅢ（2 両）を加え、17 両（30.9%）となっている。主な車両の車両数・全長・重量・定員について、主力車種である 9500 形（15 両・12.4 メートル・16.8 トン・62 人）と 3 種類の超低床電車を比較すると、初代ユートラム（9 両・14 メートル・19 トン・58 人）は床をフラットにするため運転席部分が大きくなり、9500 形よりも定員が少ないという課題があった。このため、ユートラムⅡ（4 両・18 メートル・25.5 トン・78 人）は、接続式にすることにより定員をふやしたことで、ラッシュ時などの利便性は向上したが、その一方で全長が 18 メートルと長くなり、乗車位置が他の車両と異なるなど運用面での課題があったことから、ユートラムⅢ（2 両・14.4 メートル・18.5 トン・68 人）では、モーター等の小型化により、初代ユートラムとほぼ同じ全長ながら 9500 形よりも 6 人多い定員を確保することができた。</p> <p>全長 25 メートルの車両を導入する場合の課題等としては、車両構造については、全長の長い車両は、曲線部を通過する際、内側または外側への車体のはみ出しが大きくなり、中央分離帯や停留場、上屋などの軌道構造物、並びに対向電車及び一般車両に接触することが懸念される。この課題に対応するためには、施設の改修等として、線路や分岐器、架線、停留場など軌道設備の大規模な改修が必要になることに加え、現在の車両基地は、既存車両の中で全長が最も長いユートラムⅡの 18 メートルを基準につくられていることから、全長 25 メートルの車両を導入した場合、営業線から車両基地に入る際に車道まではみ出し、道路交通に支障が生じる懸念があるほか、工場内の車両の検査や整備に必要な機器・設備の更新など、車両基地の広範にわたる再整備が必要となる。また、陳情者が求める重量の重い車両は、電力消費が大きいことや定員が多いことから、乗客の少ない昼間帯に運行さ</p>			

せることは非効率であることや、故障等により自力運行ができなくなった場合、後続車両と連結して推進する必要があるが、既存の車両ではこのような重い車両を押すことは困難な上、連結した状態の車両全長は40メートル以上にもなり、交差点などで道路交通に支障を来す懸念があること、後部車両の乗客の安全確認や車いす利用者の乗降補助を運転士1人で行うことは困難であり、新たに車掌の配置が必要となることなど、運用面や経費面においても課題がある。

本市としては、定員の多い車両の導入については、ラッシュ時等における混雑解消という観点からは有効な方法であると認識しているが、陳情者の求める大型車両の導入には、上記のような課題が多いことから、現段階において導入は考えていない。なお、現在、ラッシュ時においては、定員の多いユートラムⅡやⅢを優先的に配車するとともに、車両更新の際は、ユートラムⅢと同程度の定員となる車両をふやすなどの取り組みを行っていることから、今後においても運用面等による工夫に努めていきたいと考えているとの説明がなされた。

委員会においては、本件の取扱いについて協議した結果、当局の考え方や対応状況等を踏まえた場合、陳情の趣旨に沿えないものとして不採択とすべきものと決定。

番 号	陳 情 第 40 号	受理年月日	平 30. 12. 5
件 名	地域連携 I C カード開発への協力と導入について		
結 果	平成 31. 3. 20 第 1 回定例会で不採択		
付託委員会	産業観光企業委員会		
<p>(委員会における審査経過)</p> <p>本件は、1 項＝市電、市バスの I C カード乗車券と、全国で相互利用可能な「n i m o c a」「S u i c a」「P A S M O」などの交通系 I C カード（以下、「10 カード」）の両方が利用可能な「地域連携 I C カード」の開発に際し、本市から開発事業者に対し協力依頼を行うことについて前向きに検討すること。2 項＝地域連携 I C カードの提供開始と同時に市電、市バスでも導入できるように進めること。3 項＝地域連携 I C カードの導入が難しい場合には、10 カードの導入を進めること。以上の点について要請されたものである。</p> <p>本件に対する当局の考え方や対応状況等について伺ったところ、地域連携 I C カードの開発については、2018 年 9 月 25 日に東日本旅客鉄道株式会社（以下、「J R 東日本」）、ソニーイメージングプロダクツ&ソリューションズ株式会社及び J R 東日本メカトロニクス株式会社の 3 社は、共同で S u i c a と各地域の交通系 I C カードを 1 枚のカードにまとめられる 2 in 1 カードの地域連携 I C カードとその発行システムの開発を行い、2021 年春の提供開始を目指すことを発表した。今回開発される地域連携 I C カードは、地域独自サービスと S u i c a のサービスを 1 枚のカードで利用可能とするものであり、地域交通事業者は、1 枚のカードで地域交通に必要な独自サービスを提供しながら S u i c a の既存インフラを活用できるため、システム投資を抑えられるとともに、運用に関する負担の軽減が可能とされている。</p> <p>今回の発表内容について、J R 東日本等に問い合わせたところ、現段階では、J R 東日本の管轄地域（関東や東北）を対象に開発及びサービスの提供を考えており、九州など管轄地域以外を対象としていないこと。また、地域連携 I C カードの留意点としては、導入に当たっては、10 カードへ全面切りかえする場合と同様に、新しい専用カードへの切りかえや車載器の更新等が必要になり、既存のローカルカードは使用できなくなること。さらに、今後、S u i c a の機能にローカルカードのサービスを組み合わせた新しいカードの開発に取り組むため、どの程度のサービスを取り込めるかなど詳細については、現段階では不明であることが確認できた。</p> <p>本市としては、地域連携 I C カードについては、J R 東日本の管轄地域を対象としており、九州など管轄地域以外を対象としていないことから、本市から開発事業者に対し協力依頼することや地域連携 I C カードの提供開始と同時に導入することは困難であると考えている。</p> <p>なお、10 カードの導入に当たっては、国が 10 カードの利用エリア拡大等に取り組んで</p>			

いることを踏まえ、県外客等の利便性を向上することは大切であると考えている一方で、現在のＩＣカード利用者への独自サービスを継続することも必要であると考えていることから、この両方に対応できる「10カードの片利用」が望ましいと考えているが、10カードの片利用であっても、10億円を超える費用負担が見込まれるほか、システム開発事業者によると、東京オリンピック開催の影響を受け、多くの受注を抱えたことにより、システムエンジニアなどの技術者が不足している状況もあり、当面の間は対応が厳しいこと。また、県内の金融機関を中心に、地域マネーやポイントサービスの研究に加え、全国的に導入が模索されているＱＲコード等を初めとする新技術の開発の動き等もあること。以上のようなことから、今後においては、これらの状況を注視しながら、総合的に検討していきたいと考えているとの説明がなされた。

委員会においては、本件の取扱いについて協議した結果、「地域連携ＩＣカードについては、最近発表されたばかりであり、現段階では対象がＪＲ東日本の管轄地域に限られているものの、観光客に与えるさまざまな影響に加え、地域連携ＩＣカードの今後の全国的な広がりやＱＲコード等の開発も含め、しばらくその動向を見守る必要があることから、本件については継続審査としたい。」という意見、「地域連携ＩＣカードについては、現段階ではＪＲ東日本の管轄地域を対象としており、九州など管轄地域以外は対象としていないことから、協力依頼並びに地域連携ＩＣカードの提供開始と同時に導入することは困難であること。また、10カードの片利用であっても、10億円を超える費用が必要なことや、県内の金融機関を中心に、ＱＲコード等を活用した新技術の開発の動きもあることなどを勘案した場合、10カードの早急な導入は困難であると考えことから、本件については不採択としたい。」という意見が出され、意見の一致を見るに至らず、採決の結果、継続審査の取扱いは否決された。そこで、委員会としては、改めて意見の開陳を願った結果、「国際的にキャッシュレス化が進み、ＱＲコード等の新たな動きについてもこれから見守っていく必要があると考える。そのような中、今回、地域連携ＩＣカードの対象地域がＪＲ東日本の管轄に限定されているとはいえ、画期的な提案がなされたことに対して、我が会派としては、全国の動向も踏まえつつ、じっくり取り組むべきであると考えていることから、この陳情を了とすることにより、観光鹿児島にも生かされていくことを期待し、本件については採択したい。」という意見、「本件については不採択としたい。」という意見が出され、意見の一致を見るに至らず、採決の結果、不採択とすべきものと決定。

番 号	陳 情 第 41 号	受理年月日	平 30. 12. 5
件 名	2020年かごしま国体セーリング競技関係者の宿泊対策について		
結 果	平成 31. 3. 20 第 1 回定例会で不採択		
付託委員会	産業観光企業委員会		
<p>(委員会における審査経過)</p> <p>本件は、2020年かごしま国体のセーリング競技関係者の宿泊対策については、一般の観光客やビジネス関係者などの宿泊利用もあるため、十分な宿泊対策を行わなければならないが、同競技会場である浜平川港区（平川ヨットハーバー）については、車で10分圏内にホテルが2カ所しかないことなどから、本市七ツ島1丁目88から90の岸壁において、定期航路から退役した長距離大型カーフェリー（全長約190メートルの船舶で少なくとも700人以上の宿泊が可能）を同競技の出場選手及び大会関係者の宿泊場所として利用することを検討するよう要請されたものである。</p> <p>本件に対する当局の考え方や対応状況等について伺ったところ、同競技の大会期間は2020年10月4日（日）から7日（水）までの4日間で、会場は平川特設セーリング会場（浜平川港区：平川町6247）となっている。同競技会場については、鹿児島中央駅から車で約40分（約18キロメートル）、JRの場合は約30分で最寄りの平川駅に到着し、同駅から徒歩約10分（約1キロメートル）の距離にある。なお、七ツ島1丁目88から90（同競技会場から車で約10分（約5キロメートル））は、港湾管理者である県が管理する港湾施設となっており、貨物の積みおろしや荷さばき、または一時保管が行われる施設として整備されているものである。</p> <p>現状としては、大会参加者の配宿については、県実行委員会及び県内市町実行委員会が合同で配宿業務委託契約を締結し設置された、合同配宿センター（受託者：JKIN共同企業体（代表構成員：株式会社JTB鹿児島支店、構成員：株式会社近畿日本ツーリスト、鹿児島交通観光株式会社、南国交通株式会社））において、宿泊施設を一元管理するとともに、一括して配宿業務を行うこととしており、宿舎については、日本スポーツ協会が定める国民体育大会開催基準要項に基づき、原則として、ホテル、旅館及び民宿を対象に配宿準備を進めているところである。</p> <p>同センターにおいては、本市宿泊者分として約80軒の宿泊施設に宿泊可能な約12,000人分を対象に調整中であるが、同センターによると、国体期間中の1日当たりの最大宿泊者数を約6,500人と見込んでいることから、宿泊施設が不足することは考えにくいところである。また、昨年の福井国体のセーリング競技においては、会場まで約30分から50分の距離にある隣県の複数の施設に選手・監督の約3割が宿泊した事例があることから、本市においても同程度の移動時間を勘案すると、鴨池地域を越えて中央地域まで配宿可能と考えており、宿泊施設から大会会場までは、借り上げバスを利用した計画輸送による対応</p>			

を検討している。

以上のようなことから、本市としては長距離大型カーフェリーを宿泊施設とする必要性はないものと考えているとの説明がなされた。

委員会においては、本件の取扱いについて協議した結果、当局の考え方や対応状況等を踏まえた場合、陳情の趣旨に沿えないものとして不採択とすべきものと決定。

番 号	陳 情 第 42 号	受理年月日	平 30. 12. 5
件 名	J R 日豊本線「磯新駅」の設置場所について		
結 果	平成 31. 3. 20 第 1 回定例会で不採択		
付託委員会	産業観光企業委員会		
<p>(委員会における審査経過)</p> <p>本件は、仙巖園前の国道 10 号沿いに検討されている J R 日豊本線「磯新駅」の設置場所について、現在計画されている祇園之洲方面への一方通行の道路に配置する案ではなく、鳥越トンネル磯側出入口と磯街道踏切の間に配置する案のほうが、景観保全や異人館の P R に資するとともに、周辺の店舗や磯海水浴場への利便性も増し経済性も上がるのではないかと思料することから、市議会においても検討するよう要請されたものである。</p> <p>本件に対する当局の考え方や対応状況等について伺ったところ、磯新駅の設置場所については、平成 29 年 4 月に設置された磯新駅検討調査に関する協議会（地元町内会、経済団体及び J R 九州等で構成）の第 2 回協議会（29 年 10 月 6 日開催）において、配置案として 4 つの案が示された上で協議がなされたところである。陳情者が求める案は、同協議会で協議された案の 1 つと同じ場所になるが、その案については、トンネルからホームまでの距離が近いことから、列車運行の安全性に問題があり、現在、運行されている 4 両編成の普通列車が停車できるホーム長を確保できないことを理由に同協議会の検討結果としては、不適とされた。なお、同日の協議会においては、4 両編成に対応可能で、かつ世界遺産への影響が少ない現在の案が選定されたところである。</p> <p>以上のようなことから、本市としては陳情者の求める場所に駅を設置することは困難ではないかと考えている。なお、現在、磯新駅については、経済界を中心に駅設置に向けて協議が行われていると伺っているとの説明がなされた。</p> <p>委員会においては、本件の取扱いについて協議した結果、当局の考え方や対応状況等を踏まえた場合、陳情の趣旨に沿えないものとして不採択とすべきものと決定。</p>			

番 号	陳 情 第 43 号	受理年月日	平 30. 12. 5
件 名	平川小学校区への公園整備について		
結 果	平成 31. 3. 20 第 1 回定例会で不採択		
付託委員会	建設委員会		
<p>(委員会における審査経過)</p> <p>本件は、ファミリーマート平川店跡地について、平川小学校区内には本市管理の避難場所としても利用可能な公園がないことや、2020 年のかごしま国体でセーリング競技の会場となる「浜平川港区」まで徒歩 3 分程度と近く、競技会場まで選手や大会関係者、観覧客が横断歩道を渡ることなく行くことができるため安全であり、大会時に競技の観覧場所や選手が控えるテントの設置場所としても利用できることなどから、本市で同跡地を借用または購入して公園として整備し、国体期間中はセーリング競技の観覧場所等として、また、国体終了後は本市が管理する海辺の災害避難広場を兼ねた公園として利用するよう要請されたものである。</p> <p>本件に対する当局の考え方や対応状況等について伺ったところ、同校区については、市街化調整区域に位置し、公園のない地域であるが、北側の校区境付近には、錦江湾公園や平川動物公園が整備されている。同店跡地については、国道226号に隣接しており、また、平川ヨットハーバーと平川小学校の中間に位置し、それぞれから300メートル離れている。所在は平川町3354番1ほか9筆、面積は約4,600平方メートルで、地目は宅地ほかで私有地となっている。なお、標高は約13メートルで、現在は更地となっており、土地への立ち入り防止策が施され、テナント募集の案内幕が掲げられている。</p> <p>本市の考え方としては、同校区は身近に公園がない地域であり、このような地域への対応としては、民有地等の借り上げなどにより公園の設置を進めているが、借り上げ公園制度は、地元からの要望と土地所有者からの申し出があり、その土地が「民有地等の借り上げによる公園の設置基準」に適合すれば、公園の整備を検討していくことになる。同店跡地については、地元からの要望と土地所有者からの申し出がなく、同設置基準の 8（土地所有者の所有権以外の権利の設定がないこと）及び 9（地元町内会や申請地近隣者の合意形成がなされていること）に該当していないほか、交通量が多く、幅員が約27メートル（4車線）の国道226号に隣接し、また、最寄りの横断歩道まで約300メートル離れていることなどから、公園用地としては適当でないと考えている。</p> <p>なお、同跡地を国体期間中のセーリング競技の観覧場所等として利用することについては、本市国体担当課によると、「同跡地は民有地であることから、現時点では考えていない。」とのことであったとの説明がなされた。</p> <p>委員会においては、本件の取扱いについて協議した結果、当局の考え方や対応状況等を踏まえた場合、陳情の趣旨に沿えないものとして不採択とすべきものと決定。</p>			

番 号	陳 情 第 44 号	受理年月日	平 30. 12. 5
件 名	「浜平川港区」利用者の安全対策について		
結 果	平成 31. 3. 20 第 1 回定例会で不採択		
付託委員会	建設委員会		
<p>(委員会における審査経過)</p> <p>本件は、各種マリンスポーツやマリプレジャーとしての利用も、漁船の利用もできる総合的な港である「浜平川港区」において、漁船やプレジャーボートを利用したり、各種マリンスポーツを行う市民や観光客の安全対策として、1項＝「同港区」沖は釣りの良漁場でもあることから小型船舶への乗降も多いが、鹿児島湾は潮の干満差が3メートルもあり、干潮時に岸壁から漁船やプレジャーボートへ乗降する際の落水によるけがや事故の危険性が非常に高いにもかかわらず、浮き栈橋が設置されていないので、市民や高齢化が進む漁業関係者の安全のため、浮き栈橋を設置すること。具体的には、2020年のかごしま国体セーリング競技の会場である「同港区」(平川ヨットハーバー)に、国体の市実行委員会が仮設浮き栈橋の設置を検討していることから、これを機に漁船やプレジャーボートを利用する市民や観光客の安全対策として、国体以降も常に利用できる常設の浮き栈橋を本市において設置すること。2項＝「同港区」は港としては珍しく漁業とマリンスポーツの総合拠点として利用され、港の利用用途が混在しているので、スロープでの人身事故やけがの防止対策として、県が管理する既存のスロープは漁船やプレジャーボートの進水、陸上架での利用とし、これとは別に移動が可能なフローティングスロープ(浮き斜路栈橋)を設置し、親水性の高い各種マリンスポーツに利用できるようにすること。具体的には、国体セーリング競技の会場である「同港区」に同実行委員会が仮設のフローティングスロープ3基をリースで設置することを計画していることから、国体終了後もそのうちの1基を残し、各種マリンスポーツを行う市民や観光客の安全対策として、常に利用できるよう本市において購入、維持管理すること。以上の点について要請されたものである。</p> <p>本件に対する当局の考え方や対応状況等について伺ったところ、「同港区」については、港湾管理者である県が管理する重要港湾である「鹿児島港」の七つの港区の一つであり、平成5年の港湾計画の改訂において、小型船だまり及びマリーナ(小型栈橋3基など)が位置づけられた。その後、29年の軽易な変更において、漁船の谷山二区への集約に伴い、小型船だまりの計画が削除されたところである。なお、「同港区」の現況としては、小型船を係留できる物揚場や船揚場がある。</p> <p>本市の考え方としては、「同港区」は県が管理する港湾であり、29年に変更された港湾計画において、漁船を谷山二区の小型船だまりに集約するとともに、ヨットなどを対象としたマリーナの整備を行うことで、用途が混在しない港にすることが計画されていることから、本市としては、引き続き、県に対し、港湾計画に基づくマリーナ施設等の早期整備を</p>			

要望していきたいと考えている。

なお、「同港区」において常設の係留施設として計画されている小型栈橋3基は、「港湾の施設の技術上の基準を定める省令」に適合する施設となることから、利用者の安全性等の確保が図られるものと考えている。

一方、船舶を揚げおろす施設である船揚場については、現在、県において、スロープ勾配の改良工事による利便性及び安全性の向上に取り組まれており、また、国体にあわせ設置予定の仮設のフローティングスロープの取り扱いについては、本市国体担当課によると、「国体における会場設営等は仮設で対応することから、国体終了後は撤去する。」とのことであったとの説明がなされた。

委員会においては、本件の取扱いについて協議した結果、当局の考え方や対応状況等を踏まえた場合、陳情の趣旨に沿えないものとして不採択とすべきものと決定。