

平成30年度 交通対策・地区整備特別委員会行政視察報告

1. 視察期間 平成30年7月31日（火）～8月1日（水）
2. 出席者
 - (1) 委員
委員長 鈴木 純、 副委員長 伊藤 延子
委員 中澤 史夫、 青鹿 公男、 石川 義弘、 水島 道徳、 寺田 晃、
富永 龍司、 太田 雅久、 君塚 裕史、 木下 悦希、 田中 伸宏
 - (2) 同行理事者
交通対策課長 石川 洋二
3. 視察先及び調査事項
福岡県福岡市 都心部における交通混雑対策について
都心部における自転車駐車対策について
4. 調査の概要
別紙のとおり

【福岡県福岡市】

1. 市の概要

人 口 1, 535, 553人 (平成30年6月30日現在)

面 積 343.39km²

主な特色

- ・九州の北部にあり、日本海に面した半月型の福岡平野の大半の部分を市域とする。北は博多湾の近辺に位置する志賀島、西は糸島半島の東部まで市域となっている。南・南西は、脊振山地に含まれる山間部まで市域が伸びており、佐賀県に接している。
- ・急速な人口増加が進んでおり、平成27年の国勢調査では、全国の市で5番目に人口の多い市となった。今後も毎年1万人以上の人口増加が見込まれている。

2. 調査事項

都心部における交通混雑対策について

(1) 交通の現状と課題

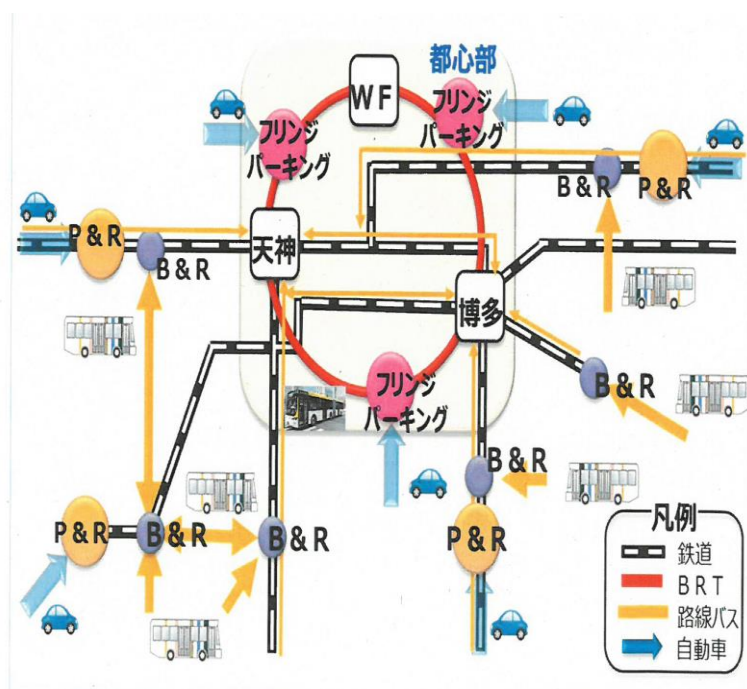
都心部における交通混雑対策については、放射環状型幹線道路ネットワークの形成による都心部通過交通の分散や、公共交通の利用促進等に取り組んできた結果、平成28年度の流入交通量は、ピーク時である平成2年度と比較すると、約20%減少している。

しかしながら、依然として都心部を目的とするバスやマイカーは多く、都心部の交通混雑やバス交通の定時性・速達性が低下する要因のひとつとなっているうえ、今後、人口増加や都心部の機能更新に伴い、交通需要の増加が見込まれている。

そのため、より一層、市民、企業、交通事業者、行政が連携して、全市的な視点から公共交通を軸とし、多様な交通手段が有機的・効率的に連携した総合交通体系の構築をめざし、様々な交通マネジメント施策を推進する必要がある。

(2) 課題解決に向けた方向性

「過度に自動車に依存しない、ひとを中心とした歩いてでかけたくなるまち」を目指し、「道路交通混雑の緩和」や「都心拠点間の交通ネットワークの強化」を図るため、都心循環BRTをはじめ、都心周辺部駐車場（フリンジパーキング）の確保、交通マネジメント（モビリティ・マネジメント）等を総合的に進め、マイカーから公共交通への転換や、自動車交通の削減・抑制に取り組んでいく。



(福岡市資料より)

(3) 主な取り組み

① 都心循環BRT

ア. BRTとは

Bus rapid transitの略。専用の道路やレーンを使ったバスによる高速輸送のことで、一般の路線バス以上に定時運行性や高速性が確保できるとされている。福岡市は、天神・博多・WF（博多港ウォーターフロント地区）を結ぶ都心循環BRTを形成するとして、平成28年8月より試験運行を始めている。運行においては、130人乗りの連節バスを導入することで大量輸送を可能とするとともに、3ドア活用による円滑な乗降等を図っている。



福岡市の連節バス（福岡市資料より）

イ. 目的

都心部におけるマイカーの削減・抑制や公共交通の利用促進を図るため、マイカーをフリッジパーキングで受け止めるとともに、地下鉄等の鉄道ネットワークと連携しながら、天神・博多・WFの都心3拠点間を効率よく繋ぐことでスムーズに移動できる、新たな交通プロジェクトとして取り組むものである。

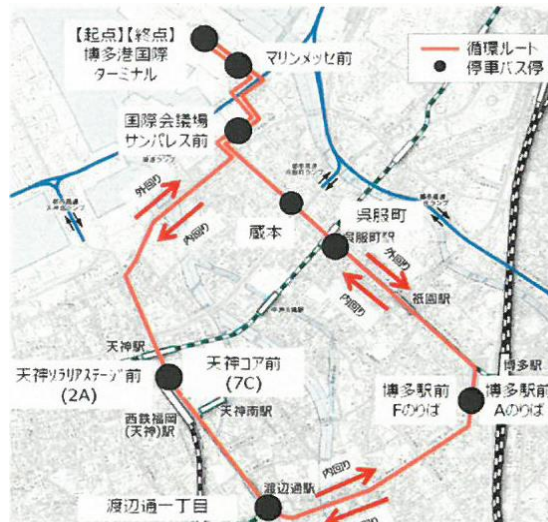
ウ. 都心循環BRTの形成に向けた検討状況

【試行運行】（主体：西鉄）

走行上の安全性や一般交通への影響の確認とともに、利用者が乗降する中で確認すべき運行上の課題等について検証・検討を行った。

- ・STEP 1：ピストン運行（H28.08-10）
- ・STEP 2：循環運行（H28.10-H29.06）
 - 1日12便、約100分～110分間隔の運行を実施した。
- ・STEP 3：循環運行（H29.06-）
 - 1日62便、約20分～30分間隔の運行を実施している。利用者数はSTEP 2と比べて約3,000名増加した。また、アンケート結果では、15分に1便以上を望む意見が約8割あった。

試験運行を通じて走行の安全性等に特段の課題は生じていないため、今後とも利用者動向等に応じた様々な検証・検討のもと、広報・案内の充実や運行頻度の向上に取り組んでいく。



<運行ルート(STEP3)>

（福岡市資料より）

【バス路線の再編・効率化】（主体：西鉄）

郊外部のサービス水準を極力低下させずに都心部の交通負荷を低減することを基本としたバス路線の幹線・フィーダー化による再編・効率化とともに、都心循環BRTの検証・検討に伴う再編・効率化に取り組んだ結果、平成29年の渡辺通りにおけるバス便数は、過去10年のピークである平成21年と比較して、約25%削減された。引き続き、乗り継ぎ施策と併せたバス路線の幹

目的	実施施策	
	西鉄大橋駅を拠点とした再編	地下鉄蘇峰駅を拠点とした再編
定時性の向上	西鉄大橋駅 折返しダイヤの実施	地下鉄蘇峰駅 折返しダイヤの実施
都心部バスの便数削減	渡辺通(天神～渡辺通1)：▲128便/日 住吉通(博多駅～渡辺通1)：▲164便/日	昭和通(天神～蔵本)：▲113便/日 大博通(博多駅～蔵本)：▲117便/日
バスのわかりやすさ向上	バス行き先番号の統一「W」 バス車体カラーリングの統一	-
乗継抵抗の低減	乗継ポイント100ptの付与 バス停上屋の拡充	乗継ポイント100ptの付与 ターミナル内各のりばに液晶案内モニター設置
その他利便性向上	バス車内にて乗継情報を提供	バス車内にて乗継情報を提供 西部方面からこども病院への直通便新設

（福岡市資料より）

線・フィーダー化や、連節バス増便に併せた再編・効率化等に取り組んでいく。

【専用走行空間のあり方】（主体：福岡市）

現時点での独立型専用レーンの確保は、道路交通混雑の悪化が懸念されることから、都心循環BRTを含めたバスの定時性・速達性の確保による公共交通の利便性を向上させるため、時間帯バス専用レーンの拡充・強化等を検討した。今後は、時間帯バス専用レーンの走行空間の明示化や区間・時間帯の段階的な拡充・強化など、交通管理者等と協議しながら実現に向けて取り組んでいく。

② その他の交通混雑対策について

ア. パークアンドライド

郊外部の適切な場所にパークアンドライド駐車場を確保することにより、バス・鉄道の利用を促進し、都心部への自動車交通の抑制を図る。

【実施状況】（平成29年10月1日時点）

商業施設と連携したパーク・アンド・ライド (単位:台,円/月)

	商業施設	枠数	契約数	料金	乗継先	支払方法
本格実施	イオンモール福岡伊都	50	45	4,000	鉄道	現金
	木の葉モール橋本	50	17	6,000	地下鉄	現金
	イオンモール香椎浜	70	70	5,000	バス	商品券購入 or WAONチャージ
	イオン唐津SC	30	30	5,000	バス	商品券購入 or WAONチャージ
	イオンモール福津	70	7	5,000	バス	商品券購入 or WAONチャージ
	イオンモール筑紫野	70	42	5,000	バス	商品券購入 or WAONチャージ
社会実験中	イオン福重	30	0	5,000	バス	商品券購入 or WAONチャージ
	イオン志摩SC	20	15	5,000	バス	商品券購入 or WAONチャージ
	計	390	226	-	-	-

交通事業者の所有地を活用したパーク・アンド・ライド (単位:台)

駐車施設	枠数	契約数	料金	乗継先
姪浜駅乗継駐車場	108	67	3ヵ月:13,500円 6ヵ月:27,000円	地下鉄
箱崎九大前駅乗継駐車場	109	106	1ヵ月:4,620円 3ヵ月:13,170円 6ヵ月:24,950円	地下鉄
計	217	173	-	-

民間の時間貸し駐車場と連携したパーク・アンド・ライド (単位:台)

駐車施設	枠数	契約数	料金	乗継先
市内19箇所	1,173	-	100~200円割引	地下鉄

(福岡市資料より)

イ. フリンジパーキング

【天神北フリンジパーキング（モビ天パーキング）社会実験の実施】

都市高速道路を利用して広域から都心部へ流入する自動車交通を天神北部で受け止めるため、福岡競艇場駐車場を活用し、We Love 天神協議会を実施主体（福岡市共催）とする社会実験を実施した。

実施日時	平成29年7月28日（金）～7月30日（日） 8:00～20:00
実施場所	福岡競艇場第4駐車場
駐車料金	500円（天神涼園地利用者は400円）
利用特典	同乗者人数分の西鉄バス片道乗車券
利用台数	計153台
アンケート	全ての回答者が「また利用したい」

【天神南部におけるフリンジパーキングの検討】

天神地区における南北方向唯一の主要幹線道路である渡辺通りから都心部へ流入する自動車交通を天神南部で受け止めるため、民間駐車場を活用し、We Love 天神協議会を実施主体（福岡市共催）とする社会実験を実施した。

実施日時	平成29年11月18日（土）～11月19日（日） 9:00～19:00
------	--

実施場所	タイムズ渡辺通・タイムズ渡辺通第6
駐車料金	最大500円
利用特典	同乗者人数分の西鉄バス片道乗車券

ウ. モビリティ・マネジメントの推進

【転入者モビリティ・マネジメント】

西鉄や交通局などの交通事業者と連携して、各区役所に手続きに来た転入者を対象に、公共交通に関連する情報（居住エリアのバス路線図、パークアンドライドのチラシなど）の提供を行っている。

【学校モビリティ・マネジメント】

市内の小・中学校、高校と連携し、公共交通の必要性の理解や将来乗り物をかしこく使い分ける意識を醸成することを目的として、教育課程における素材の提供や市職員による出前授業を実施している。

【まち歩かんね、クルマ減らさんね運動「まちクル運動」(試行中)】

市民の公共交通利用やまち歩きを促し、交通渋滞の緩和やまちの回遊性向上等を図るため、国道事務所、市、西鉄、まちづくり団体等が連携し、まちクル運動を立ち上げた。参加者には、公共交通やイベント等の情報提供を行い、会員数は平成29年9月時点で約860名となっている。

3. 主な質疑応答

(問) 都心循環BRTの運行に係る市としての年間経費はどのくらいになるのか。

(答) 本事業は、西鉄と福岡市の共同事業として行っているが、バス路線の再編・効率化や運行は西鉄で行い、市は、専用走行空間のあり方を検討するといった役割分担となっている。したがって、都心循環BRTに係る車両経費や人件費等は全て西鉄側の負担となるため、市側において経常的な費用負担は発生していない。

(問) 都心循環BRTの試行運行のSTEP3によりバスの便数が増え、市内の状況はどのように変わったか。

(答) 都心循環BRTの運行台数は、市内のバスの運行台数と比較するとかなり少なく、都心循環BRTの導入のみで交通混雑の緩和等が実現されることはない。都心循環BRTの導入により一般のバスをうまく間引き効率化していくことで、都心循環BRTの運行と路線バスの再編の効率化をセットで行っているところである。

(問) 都心部に車を入れないためには、駐車場の数を増やさないことで、停める場所がないような状況を作ることも一つの施策として有効であると考えがどうか。

(答) 駐車場の台数、配置、料金と公共交通の乗り継ぎ利便性と料金のバランスをとり、どのレベルであれば公共交通にシフトするのかをしっかりと研究して施策を立案する必要があると考える。

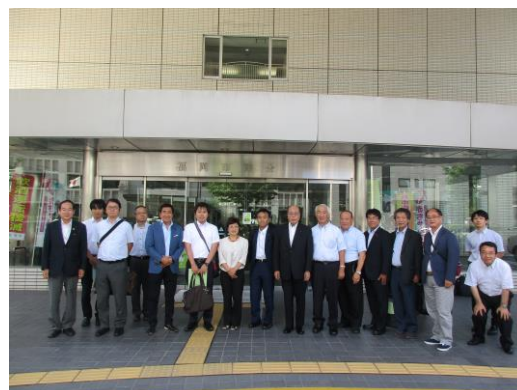
4. まとめ

試行運行から2年が経過した都心循環BRTは、利用者数も順調に推移し、アンケートでは市民の約8割から肯定的な意見を受けるなど、順調な滑り出しを見せている。この背景には、都心循環BRTとコースが重なる他のバスの便数削減や、パークアンドライドなどの様々な都心部への流入交通量抑制策を併せて実施し、定時性・速達性の確保に努めたことが功を奏したと考える。一方、時間帯バス専用レーンの一部区間では、一般車の一定程度の混入や、定時運行が難しい日にちや時間帯が一部見られるなど解決すべき課題も山積しており、これらの課題について、スピード感をもってどのように解決していくのか、今後の展開を期待したい。

本区においても、観光バスの駐車問題をはじめとした交通混雑対策は喫緊の課題であり、福岡市による民間企業等と積極的に連携した様々な施策は、今後、本区が取り組みを進めていく中で大いに参考となるものであった。



視察の様子



福岡市役所前にて

5. 調査事項

都心部における自転車駐車対策について

(1) スマートシェアサイクル実証実験について

① 背景・目的

福岡市では、2015年3月に「福岡市総合交通戦略」を策定し、都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上に取り組んでおり、その実施施策の一つとして、自転車共用システムの導入支援を掲げている。本実証実験は、民間事業者がサービスを提供する「シェアサイクル事業」について、都心部への自動車流入抑制、来訪者等の回遊性向上、放置自転車の減少などの課題解決の観点から、公共交通を補完する交通手段としての効果を検証する。

② 事業内容

市と実施事業者との共同実施とし、シェアサイクル専用ポート（置き場）を設置し、いつでもどのポートでも自転車の貸し出し・返却を可能とするシェアサイクルシステムの実証実験を行う。

【役割分担】

福岡市	実施事業者
<ul style="list-style-type: none"> ・実証実験の総括 ・公共施設のポートの確保 ・関係機関との調整 ・市民等への周知・広報 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業の運営 ・民間施設のポートの確保 ・自転車、ポート等の整備・維持管理 ・放置自転車対策 等

③ 実施エリア

都心部周辺（天神、博多駅、WFから半径2kmの範囲）

④ 実施期間

約2年間（平成30年6月22日～平成32年3月31日まで）

⑤ 実施事業者

提案競技を実施し、提案のあった4社の中から選考委員会による評価を踏まえ、「株式会社メルカリ」が選ばれた。

【提案内容の主な特徴】

- ・課金が1分単位（4円）で利用しやすい

- ・都心循環BRTルート付近などに多数の民有地ポートを確保
- ・カスタマーサポート支店が福岡にあり、迅速な現地対応が可能
- ・ユーザー参加型の運営（放置自転車の移動によるインセンティブ、故障報告）
- ・地域事業者との連携（自転車の回収・再配置・保管、定期メンテナンス）
- ・大規模災害時の移動手段として、メルチャリを無償提供

⑥ 利用方法

- I. メルチャリアプリをダウンロードし、会員登録を行う。
- II. メルチャリアプリを使用し、街なかにある自転車を見つける。
- III. 自転車についているQRコードをアプリで読み、鍵を開けて利用開始する。
- IV. 目的地である専用ポートまで乗車する。
- V. 専用ポートに停め、鍵をかけて終了する。

⑦ ポート（自転車の置き場）

実証実験開始時は、市が公共施設等のスペースを提供する公共ポートが16ポート（155台分）、事業者が民間施設等のスペースに設置する民間ポートが57ポート（400台分）の計73ポート（555台分）、投入された自転車は約300台となる。

⑧ 事業の特色

- ・メルチャリはアプリでQRコードを読み自転車本体の鍵を開けるシステムを採用しているため、シェアサイクルに係る全ての作業をスマートフォンで完結することができ、利用者の利便性が高められている。
- ・メルチャリは、「個人・地域参加型（ユーザー参加型）」の運用が特徴の一つである。例えば、ポート以外で見つけたメルチャリを専用ポートまで移動することにより、アプリで解錠して、専用ポートに移動するまでの乗車時間のうち、最初の15分の乗車分が無料となる。

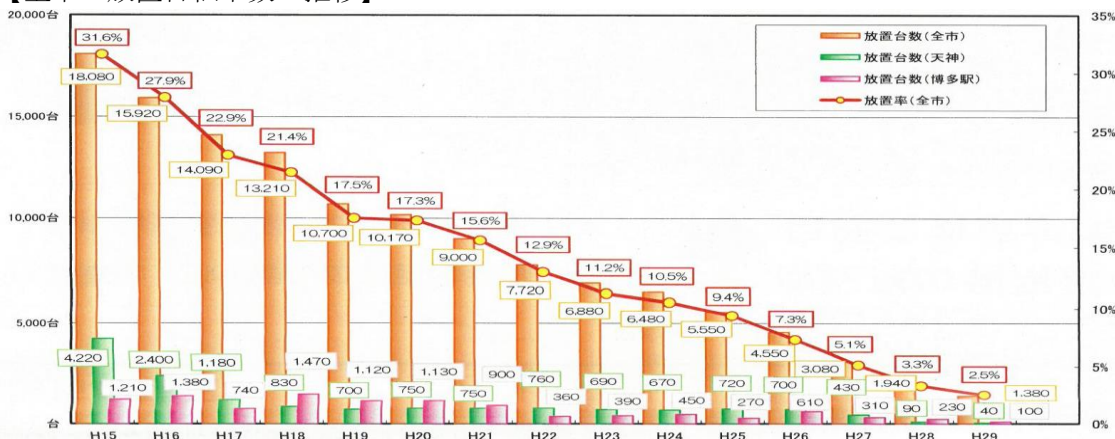
(2) 放置自転車対策について

福岡市は半径5km圏内に都市機能がコンパクトに集約しており、自転車は都市内交通の最も効率的な交通手段となっている。

一方、内閣府が隔年で実施する「駅周辺における放置自転車等の実態調査」において、福岡市の都心である天神駅は、平成15年に放置自転車数が4,217台と、当時全国で放置自転車の最も多い駅となり、福岡市も放置自転車の多い市区町村の5位となるなど、自転車対策が大きな課題となった。

このため、地域や行政をあげての啓発活動や駐輪場の整備、放置自転車の撤去強化等を継続して実施した結果、平成29年の天神駅の放置自転車数は約40台、放置自転車の多い市区町村では平成27年に福岡市は12位となり、放置自転車数は大幅に減少した。

【全市の放置自転車数の推移】



(福岡市資料より)

【主な取り組み】

① 駐輪空間の確保

ア. 路上駐輪場の整備

面的な広がりがあり、買い物等の短時間駐輪など多様な駐輪需要がある中心市街地において、路上駐輪場を設置している。当該駐輪場は、駐輪場不足と用地不足の解消のため、恒久的な駐輪場整備までの緊急的・暫定的措置として位置付けられている。

- ・整備台数は平成29年4月現在で、天神地区と博多地区を中心に約6,300台となり、放置自転車の多い箇所に設置するため、利用率は高い。

イ. 官民合築による大規模駐輪場の整備

商業ビルが集積する福岡市天神2丁目において、建設費削減効果などを総合的に勘案して、附置義務自転車等駐車場の整備を伴う大規模商業施設と、隣接する道路下を活用した官民合築による大規模地下駐輪場（きらめき通り駐輪場：収容台数1,071台、うち附置義務488台、市営583台）を整備した。

- ・市営と附置義務の駐輪場の出入口を一括して大規模商業施設内に設置するなど、一元的に駐輪場の管理・運営が行われている。
- ・地下3層構造でありながら各階で利用者通路が商業施設と直結し、地下街や地下鉄駅等へのアクセス利便性が高い。

ウ. 地下空間を活用した駐輪場の整備

天神地下街の延伸工事の際に地下駐車場への仮設車路として利用されていた空間を有効活用した天神ふれあい通り駐輪場及び天神ふれあい通り地下通路を整備し、平成30年6月に供用開始した。

- ・地下1階に平置き375台分の駐輪場を整備するとともに旧仮設車路の地下2階部を改修し、市庁舎地下通路と天神地下街を結ぶ地下通路を整備した。これにより民間施設の営業時間に左右されずに地下通路の利用が可能となった。
- ・当該駐輪場の整備により、周辺の路上駐輪場（約260台）を廃止して、天神地区の歩道環境を向上させた。

エ. 民間事業者等による附置義務駐輪場整備

建築物の更新時期をとらえ、より使いやすい附置義務駐輪場を確保する仕組みを構築するため、対象建築物の追加・設置義務台数算定式の見直し等を盛り込んだ「福岡市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例」を平成29年4月に改正した。

【対象及び基準】 変更箇所：下線

対象建築物の用途	新基準		旧基準
	対象建築物の規模(床面積)	基準面積	基準面積
小売店舗(百貨店・スーパーマーケット等), <u>レンタルビデオ店</u>	400㎡を超えるもの	<u>40㎡/台</u>	20㎡/台
銀行	200㎡を超えるもの	<u>30㎡/台</u>	25㎡/台
遊戯場	200㎡を超えるもの	10㎡/台	10㎡/台
専修学校等	400㎡を超えるもの	20㎡/台	20㎡/台
事務所	1,400㎡を超えるもの	<u>130㎡/台</u>	70㎡/台
<u>飲食店, カラオケボックス</u>	<u>400㎡を超えるもの</u>	<u>20㎡/台</u>	対象外

※床面積が5,000㎡を超える部分は、1/2を乗じる。 ※最低台数を20台とする。

(福岡市資料より)

② 自転車利用の利便性向上

ア. 乗っチャリパス（地下鉄と駐輪場の共通定期券）

自転車と地下鉄のサイクル&ライドを促進し、都心部の交通混雑を緩和するため、市営駐輪場と地下鉄の定期を同時購入する際に料金を割引する。通勤定期の場合は1ヶ月900円、通学定期の場合は1ヶ月600円の割引となる。

イ. 3時間無料等の駐輪場利用促進

駐輪場の利用を促進し、放置自転車を削減するため、天神・博多駅などの都心・副都心の9箇所の駐輪場において、駐輪料金の短時間無料化を実施している。

ウ. 天神駐輪場社会実験（平成23年10月1日～平成25年3月31日 平成25年度より本格実施）

路上駐輪場の長時間利用者を公園の地下に設置している天神駐輪場へ誘導し、短時間利用者が路上駐輪場を利用しやすい環境を創出することで、放置自転車数の削減を図った。

【実験内容】

	実験開始前	実験開始後
営業時間	6:00～24:30	終日
自転車一時利用料金	100円/日	50円/日

【実験効果】

- ・路上駐輪場の長時間利用者の天神駐輪場への利用転換が図られた。
- ・天神駐輪場及び路上駐輪場の利用台数が増加した。
- ・放置自転車が、ほぼ全時間で減少。特に、夕方以降の放置自転車が減少した。

エ. 情報提供システム・案内マップ

放置自転車対策関連情報を掲載するホームページを開設し、駐輪場マップの紹介や自転車に関する各種問い合わせに対応した。また、天神地区のエリアマネジメント団体と連携し、民間駐輪場も含めた駐輪場マップを作成した。

③ 自転車利用の適正化

ア. 福岡市放置自転車対策協力員制度

地元自治体、企業、ボランティア団体などで自転車放置防止活動の推進を希望する団体に対して、当該団体の構成員で自転車の放置防止に理解と熱意のある個人を協力員として委嘱した。

主な活動は、周辺駐輪場への誘導案内や啓発チラシの配布、注意札の取り付けや駐輪指導等であり、平成28年度現在で、65団体、862人となっている。

イ. キャラクターによる自転車放置防止の啓発

積極的に放置自転車対策に取り組む民間事業者との共同で「チャリ・エンジェルズ」というキャラクターを作成し、小学校での交通安全教室の実施や様々なイベントにおいて自転車放置防止を訴える活動等を行っている。

④ 放置自転車の撤去

市内鉄道駅周辺46地区を放置禁止区域に指定し、平成28年度は市全体で約40,000台の放置自転車を撤去した。放置の多い天神地区においては、平成27年11月から夜間撤去、平成28年度からは休日撤去を開始し、夜間・休日の放置自転車対策の強化を進めている。

(3) 今後の進め方

放置自転車対策については、既設駐輪場の利用状況や放置自転車の状況などを見ながら駐輪場の整備を進めるとともに、街頭指導や地域と連携した啓発活動及び撤去活動に引き続き取り組む。

また、暫定施設である路上駐輪場については、市営の施設型駐輪場や、附置義務駐輪場の整備にあわせ、自転車の乗入台数や放置自転車の状況を検証しながら、段階的に廃止を行っていく。

6. 主な質疑応答

(問) スマートシェアサイクルの実証実験について、自転車をポート外で乗り捨てた場合、その自転車にはずっと料金がかかるのか。

(答) 鍵を閉めたら課金はとまるが、悪意で行っている場合については、課金が続くようなシステムを構築すべきか検討を行っているところである。

(問) スマートシェアサイクルの実証実験について、観光客への啓発はどのように行っているのか。

(答) アプリによる利用登録となるため、アプリを介した啓発が主体となるが、現段階で観光客向けに積極的に周知は行っていない。今後の方向性として、広報紙的なものを作ったり、イベントでのブース出展等を行うなどのアイデア出しはしているところである。

(問) 放置自転車対策について、地下駐輪場の稼働率はどのくらいか。

(答) きらめき通り駐輪場や天神ふれあい通り駐輪場は半分強の稼働率となっている。一方、天神駐輪場は地下街に直結しておらず、自転車を地下まで降ろし地上に出なければならぬ利便性の悪さもあり利用率が低かったが、利用料金を半額にしたことで現在はほぼ満車の状況が続いている。

7. まとめ

スマートシェアサイクル実証実験は、実施して間もないため、導入効果は現在のところ未知数であるが、利用状況等を踏まえポート数を順次拡大するなど、更なる利用者の利便性を高めるための取り組みを予定しており、引き続き動向を注視していきたい。

本区においても、区民や観光客の自転車利用の利便性向上と放置自転車対策の効果を検証するため、平成30年5月よりタウンサイクル事業の実証実験を開始しているところであるが、利用者の利便性や満足度を高めるための1分単位の料金設定や、ユーザー参加型の運用保守といった福岡市の視点は、大変参考となるものであった。

放置自転車対策については、駐輪場用地や予算の確保が困難な中で、路上や地下空間の効果的な活用による駐輪場整備や、民間と連携した大規模な駐輪場の整備等、様々な工夫を凝らして整備を積極的に実施していることが印象的であった。また、自転車利用者のマナーの向上等、利用者の意識を変えていく取り組みも積極的に行うなど、ハード・ソフトの両面からの施策の実施が放置自転車数の大幅な減少に繋がっていると感じた。

本区においても、放置自転車対策は喫緊の課題であり、主要な駅周辺等の指導整理区域の拡大や民地の空きスペースを利用した駐車場の整備等、様々な施策を実施しているところであるが、引き続き、他自治体の先進的な事例を参考にしながら、効果的な施策を講じていくことが重要であると感じた。



視察の様子



福岡市役所前にて