

平成20年12月22日

三鷹市議会議長 石 井 良 司 様

建設委員長 森 徹

建設委員会管外視察結果報告書

本委員会は、平成20年度管外視察を下記のとおり実施したので報告いたします。

記

1 視察期日

平成20年10月29日（水）から10月30日（木）まで

2 視察先

岐阜市（岐阜県）、富山市（富山県）

3 視察項目

(1) 中心市街地における商業活性化（岐阜市）

本市では、商店街の活性化を目指し、商店街振興プランや産業振興計画2010を策定し、商工会や商店会連合会と連携し、イベント事業の実施や観光協会の立ち上げなどの取り組みを行っている。しかし、市内の商店数は年々減少しており、市外への購買力の流出など厳しい商業環境にある。

中心市街地における商業の活性化について、平成15年には構造改革特区の認定を受け、現在は中心市街地活性化基本計画に基づき、先進的な取り組みを行っている岐阜市を視察し、本市の商業活性化について検討するための参考とすることを目的とした。

(2) コミュニティバス等運行（岐阜市）

本市は、鉄道駅がすべて市の行政境にあり、市内の公共交通機関としては、移動のほとんどをバスに頼っている状況である。高齢社会の進行とともに移動の手段をバスに頼らざるを得ない高齢者の増加も見込まれる中、市内のコミュニティバスの運行をするなどしているが、生活の足としてバス交通の充実が求められている。

コミュニティバスの運行について、8路線の試行運行から1路線を本格運行へ移行し、さらなる本格運行化を進める岐阜市を視察し、本市のコミュニテ

ィバス運行のあり方を検討する参考とすることを目的とした。

(3) L R Tを中心とした交通システム（富山市）

本市では、市内のバス交通の充実が求められている状況とともに、多摩地域東部における南北鉄道等の路線を望む市民要望が以前から多く、東京都に対して、南北交通に関してL R T等の導入要望を継続して提出している状況にある。

市民の足として、L R Tを導入し、また、他の交通網との連携を図りつつ、活用している富山市を視察し、本市のコミュニティバス運行のあり方及び多摩東部における南北交通のあり方を検討する参考とすることを目的とした。

※L R T（ライトレールトランジット）：本来は、都市内や近郊で運行される中小規模の鉄軌道全般を指すが、最近では、低床式の路面電車を中心とする新交通システムを指すことが多く、富山市では、次世代型路面電車を指す。

4 出張者

(1) 建設委員

森 徹、半田 伸明、粕谷 稔、加藤 浩司、谷口 敏也、
伊藤 俊明、白鳥 孝

(2) 同行職員

都市整備部長 坪山 雅一

(3) 随行職員

議会事務局議事係書記 星野 東

中心市街地における商業活性化

1 事業の目的及び経緯

岐阜市は、古くから商業のまち、アパレルのまちとして発展してきた。岐阜市の中心市街地は大きく「岐阜駅周辺」と「柳ヶ瀬」の二つの地域で構成されている。駅周辺にはアパレル関連企業が集積していたが、最近では、空洞化が目立つようになってきた。かつての県下有数の繁華街であった柳ヶ瀬地区の歩行者通行量は、平成4年以降減少し続けている。小売業の年間販売額は、平成9年をピークに緩やかに減少し続けていて、中心市街地では、大型店の閉店が相次ぎ、急速な減少傾向にある。

岐阜市では、中心市街地活性化基本計画を策定し、大型店舗撤退前のにぎわいに満ちた中心市街地の形成を目指すとともに、柳ヶ瀬地区では、日常生活が便利に暮らせる商業機能が集積した中心市街地の形成を目指している。

2 中心市街地における商業の活性化の概要・特徴

(1) 岐阜市中心市街地活性化基本計画

ア 旧基本計画についての評価

岐阜市では、中心市街地を魅力あふれるにぎわいと交流の拠点とし、第四次総合計画における目標「街まるごとファッションパーク」の実現を目指し、平成11年に中心市街地活性化基本計画（旧基本計画）を作成した。

この旧基本計画では、市街地の整備改善事業と商業の活性化事業を中心に75に及ぶ事業を設定しており、さまざまな事業展開を図ったが、平成17年度末での実施率は87%、魅力ある中心市街地の形成には至らず、結果を出せずに、中心市街地の衰退は続いている状況である。

(ア) 旧基本計画の反省点

- ・ 具体的数値目標がなく、達成すべき活性化像が抽象的であった。
- ・ 都市の郊外化等に関する検討も欠けていた。
- ・ 計画の進捗状況を管理するフォローアップシステムが欠如していた。
- ・ 中心市街地全体を監視、事業間の相乗的な効果を上げるシステムが欠如していた。

イ 中心市街地の課題

(ア) 居住者の減少

居住者の減少は、中心部における生活のための消費ニーズを減退させ、人通りやにぎわいの消失にもつながっている。また、地域コミュニティの弱体化、老朽建築物の更新の足かせになるなど連鎖的にさまざまな中

心市街地の問題を引き起こす根本的な原因をなしており、その改善は喫緊の課題となっている。

(イ) 商店街等の衰退

商店街の停滞は、商業振興だけの問題にとどまらず、中心部の生活者の暮らしをつくる意味からも問題となっている。駅周辺というすぐれた交通条件を生かした新たな地区環境を再構築していくことが求められている。

(ウ) 集客力の低下

集客力の低下は、市の発展や歴史などの市民文化や個性が溶け出すことを意味しており、中心市街地における魅力を改めて掘り起こし、磨きをかけていくことが、心豊かな地域社会を築いていく上で、重要となっている。

ウ 新基本計画

平成18年、まちづくり三法の見直しの中で、都市計画法と中心市街地活性化法が改正され、岐阜市も新たに中心市街地活性化基本計画（新基本計画）を策定し、平成19年3月に内閣府に認定申請をし、同年5月には内閣総理大臣の認定を受けた。

新基本計画では、中心市街地の区域を駅周辺から柳ヶ瀬通周辺に至る約100ヘクタールとし、中心市街地の現状、地域住民のニーズ等、さらに旧基本計画の反省及び中心市街地活性化の基本方針を踏まえ、中心市街地活性化の目標を3点に絞り、にぎわいに満ちた中心市街地の形成を目指している。

(ア) 新基本計画における中心市街地活性化の目標

・まちなか居住の推進

中心市街地の活性化を着実に推進するため、まちなか居住者を増大させる施策に総合的に取り組む。総合的な生活環境の充実を図り、生活利便性が高く、人の触れ合いや生活文化にあふれる居住環境づくりを進める。

・商業の活性化の増進

地域コミュニティと商業が一体となった、中心市街地ならではの商業づくりに配慮しながら、中心部の居住者の暮らしを支える商業の振興に努める。

・にぎわいの創出

居住者、来街者問わず多くの人が集まる環境を整えることで、繁盛する市街地を実現する。公共交通の利便性の向上にも留意し、乗りかえ・乗り継ぎ機能を強化する。

(2) 都市再生緊急整備地域の指定

柳ヶ瀬通周辺地域約9ヘクタールと岐阜駅北約21ヘクタールについて、平成15年7月都市再生緊急整備地域の指定を受け、既存の都市計画（用途地域、容積率、建ぺい率等）をすべて適用除外とすることが可能となり、岐阜高島屋の増床リニューアルや「岐阜シティ・タワー43」の建設に結びついた。

(3) 岐阜市中心商店街再生特区

柳ヶ瀬地区約9ヘクタールと駅前地区約26ヘクタールについて、平成15年11月岐阜市中心商店街再生特区の認定を受け、大規模小売店舗の新設及び変更に係る大規模小売店舗立地法の8カ月規制の撤廃と、届け出に係る調査結果等の添付書類の簡素化により、出店者の負担を軽減し中心商店街に商業の核施設の誘導を図っている。現在は、特区から大規模小売店舗立地法の第一種特例区域の指定となっている。

前述の岐阜高島屋の増床リニューアルや「岐阜シティ・タワー43」の商業施設の建設の際に活用され、今後実施される市街地再開発事業の商業施設の整備への活用が期待される。

3 基本計画に基づく中心市街地活性化事業の効果・成果

岐阜高島屋が増床リニューアルオープン及び別館オープンをしたことにより、周辺の歩行者通行量は増加するとともに、周辺の商店の売り上げも増加している。空き店舗等活用事業補助は、平成9年度から行って、42件について助成を行った。そのうち、24件が現在も営業しており定着率は高く、効果が上がっている。

4 今後の課題

通りごとに商店街振興組合があるのは、活気のある時には、消費者に一番近いところでサービスを考えられるため有益だったが、商店街が空洞化しているときに、組合が多いということは、景観統一や商業施設の集積など大きな範囲で事業を考えるためには障壁となっている。

さらに、それら商店街振興組合が組織する商店街振興組合連合会が2つあり、1つにできないかと模索しているところである。

また、中心市街地における商店街の空洞化が進んでいるにもかかわらず、柳ヶ瀬地区の貸し店舗の賃料が下がらずに高い状態が続いている。通常、借り手がなければ価格は下がり、価格が下がると借り手がふえてくるものであるが、当該地区の場合、その場所に住んでいない地権者が多く、価格を下げるよりは貸さないことを選択する人も多い。このような状況での空き店舗対策事業の助成金などの公的助成は、市場原理をゆがめる可能性があり、そのあり方については今後の

検討課題である。

◎ 主な質疑

- ・ 郊外型大型店舗の進出について
- ・ 中心市街地の活性化におけるしにせとの連携等について
- ・ 商業振興とまちづくりとの調和について
- ・ 商店街の後継者について
- ・ 中心市街地における大型小売店舗の撤退の理由について

◎ 主な提供資料

- ・ 岐阜市中心市街地活性化基本計画
- ・ 岐阜市中心市街地活性化基本計画（説明用冊子）
- ・ 岐阜市中心市街地活性化基本計画の構成
- ・ 岐阜市中心市街地活性化基本計画区域図
- ・ 岐阜市中心市街地における商業の活性化について
- ・ 中心市街地活性化資料

コミュニティバス等運行

1 コミュニティバス導入の目的及び経緯

岐阜市では、市民の移動手段の約6割が自動車の利用となっていて、公共交通の利用は減少傾向が続いている。元来、路面電車や市及び民間2社のバスが運行されていたが、市が運行するバスは年間5億円ほどの赤字を抱える状況になり、平成15年に民間に譲渡することが決まった。さらに、民間が運行する路面電車も廃止になった。市としては残す形を検討したが、維持に年間約10億円かかることなどから断念した。

そのような状況で、市民交通会議を立ち上げ、平成18年3月に総合交通政策を策定した。その中で、バスを中心とした公共交通網をつくることを目標にし、幹線・支線の路線バスの再編、コミュニティバスの導入及びそれらの連携を進めていくこととした。コミュニティバスは、路線バスを補完し、高齢者の日常生活における移動手段の確立、交通空白・不便地域の解消、中心市街地の活性化を図るため導入された。

2 コミュニティバス運行の概要・特徴

市民協働の手づくりによるコミュニティバスの運行を目指し、運行計画の作成、バス停標識の組み立てや日常の管理、バス停の設置場所などについて、地域が主体となった運営協議会が行っていく。これまでに各地区とも本格運行を目指し、ダイヤ、ルートの改定など効率化を図るとともに、広告掲載などいろいろな取り組みを行っている。

郊外部のコミュニティバスは、地域特性の違うところで試行運行を開始し、地域の特徴をつかみながら順次展開していくという形をとっている。

また、第三者機関として、学識経験者や利用者代表を含む評価委員会が、本格導入への基準づくりに向けた客観的な評価を行っている。

行政は、補助金のルールを設けて赤字は補てんするが、一定の条件をクリアしないと本格運行に移行しない。本格導入については、試行運行期間の評価で判断する。

3 コミュニティバスの運行状況（平成20年10月現在）

コミュニティバス試行運行は平成18年10月から4地区で開始し、平成20年6月に4地区ふえて現在8地域で運行している。本格導入に移行した路線はまだ1地区だが、今後も、中心市街地、郊外等色々なモデルケースを設定し、将来的には16の地域での運行を目指している。地元の必要性の意思確認をしながら進めてい

こうとしているところである。

◎岐阜市内のコミュニティバス

平成18年10月1日試行運行開始		平成20年6月1日試行運行開始	
地区名	名称	地区名	名称
加納	加納めぐりバス	中心市街地東部	いいバス
市橋	西ぎふ・くるくるバス	芥見東・南	みどりっこバス
日光	にっこりバス	黒野・西郷	ほっとバス
三輪	みわっこバス	藍川	あいあいバス

※加納地区は平成20年4月1日から本格運行になった。

※岐阜駅と柳ヶ瀬を結ぶ「柳バス」は、行政が行うコミュニティバスとは違い、民間の営業路線で、中心市街地を1周約30分で運行しているバスである。「いいバス」は、中心市街地を含む住宅地を1周約1時間で運行しているコミュニティバスで、同じようなところを走っているが、それぞれ目的を異にしている。両方で中心市街地の活性化に貢献している。

4 コミュニティバス試行運行の効果

ダイヤ・ルート改正や利用促進に向けた取り組みが実を結ぶなど、利用者がふえてきている地区もある。

市民協働の手づくりで進めているため、市民が自分たちで検討することから、路線を残すための工夫や努力など経営的な感覚も身につけ始めていることは、市民にとっても大きな収穫があったと考えられている。

5 今後の課題

コミュニティバスの本格導入に向けては、わかりやすく、利用しやすく、効率的な運行計画が必要であり、地域特性にあった補助金額の上限の設定や補助率（人口密度、高齢化率などによって変えるなど）の検討、新たな導入地区の選定、公共交通ネットワークの構築が必要である。

また、コミュニティバスの本格導入だけでなく、総合交通政策に掲げる交通ユビキタス社会の実現のためには、地域・行政・事業者の3者が、それぞれの役割を果たし、連携して取り組む姿勢が重要である。

◎ 主な質疑

- ・運行ルート上の拠点的功能を持つ停留所の形態について
- ・幹線、支線の路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎについて
- ・コミュニティバス運行の事業委託について

- ・新興住宅地や交通不便地域からの路線設定等の要望の有無について
- ・市バス運行当時の赤字額について
- ・郊外型ショッピングモールなどが運行しているバスの有無や連携について

◎ 主な提供資料

- ・市民協働の手づくりコミュニティバス
- ・岐阜市コミュニティバス計画（案）図
- ・岐阜市内バスマップ
- ・いいバス運行時刻表・路線図
- ・加納めぐりバス運行時刻表・路線図

L R Tを中心とした交通システム

1 L R Tを中心とした交通システムの目的及び経緯

富山市は、人口の分散や一軒家志向などにより、自動車に依存した生活の実態があるが、今後、高齢化に伴い運転が困難になる状況も予想される。現状のままでは、まちが不便になるおそれがあることから、コンパクトなまちづくりを目指し、公共交通の活性化に向けた取り組みを行っている。

2 富山ライトレール（L R T）の概要・特徴

(1) L R Tの導入

赤字路線であったJ R 富山港線が廃線になる際に、富山市が買い取り、L R Tを導入することとなった。

平成18年4月29日に開業し、平日は通勤・通学の足として使われ、休日は体験的な乗車が多かったが、利用状況は落ちついてきている。

運賃は後払いになっているが、現金（200円）かI Cカード（160円）になっている。支払い方法は、現金とI Cカードでおり口が別になっていて、I Cカードは信用乗車で行っている。

車体は、新潟トランス（株）製だが、部品のほとんどはドイツ製であることから、めったに交換が生じることがないような部品は、近隣の同型車を導入しているところと分担して保管している。

(2) 公設民営の考え方

今まで公共交通については、第三セクターによる運営が多かったが、計画の甘い見通しにより、借金が借金を呼び、結局第三セクターが破綻するケースが多かった。富山市では、これからの公共交通は経営的な趣旨で運営するのは難しいと考え、公設民営の考え方を取り入れたものである。

富山市が施設の維持・修繕・改良などの維持管理費約1億円を支援し、富山ライトレール（株）は、人件費・電力等の運営費約2億円を負担している。富山ライトレール（株）の負担する運営費は、運賃収入で賄うこととなっている。

(3) 富山ライトレールの特徴

低床車両を導入したのは、岡山、熊本、富山県内の万葉線に続いて国内4番目であるが、すべての車両が低床になっているのは、富山ライトレールが最初である。それは、バリアフリー法施行後に設立されたためである。

(4) 富山ライトレール（株）

資本金4億9,800万円で、出資比率は、市が33%、県が16%、民間が約50%

となっている。

富山市は、市電、市バス等を持っていないことから、運転手・技術系職員は富山地方鉄道からの出向である。市からの出向職員と合わせて計約30人で運営している。

3 LRT導入にかかった経費

建設費として約58億円かかっているが、富山市の負担は少なく済んだ。

新幹線連続立体交差事業からの負担金が33億円。JR富山港線を廃止することにより、新幹線連続立体交差事業に必要な隣接地の買収等が駅周辺で不要になることなどから、相当な経費が削減され、その分一定額が市に負担金として入ってくることになったものである。

また、JR西日本から、協力金として13億9,000万円の寄附を受けているが、JRの資産を市が3億9,000万円で購入していることから、差し引き10億円の寄附を受けたという形になっている。

4 LRTの運行状況（平成20年10月現在）

当初、1日3,400人を目標にしていたが、実際は、平日は1日4,800人ほどの利用で、今までの3年間は黒字となっている。利用者の要望でもあった終電の時間も午後11時過ぎまで延長し、赤字経営に落ち込まないための努力も行っている。

現在、LRTの車両は7編成あり、通常そのうちの4編成が運行されていて、3編成（うち1編成は車検に当たる整備を受けている）が車庫にある。

レールの交換やまくら木のコンクリート化など安全対策も重要であることから順次対策を進めている。

事故は少ないが、県外の自動車との接触事故が目立つ。人身事故は今のところ発生していない。

5 その他の特徴的な公共交通

(1) フィーダーバス

民間のバスが2路線、富山港線と平行して走っていたが、ライトレールが高頻度運行していることから撤退した。しかし、全く同じルートを通っていたわけではないため不便になった人も生じ、その路線を補完するためにフィーダーバスという接続のバスを設けた。

(2) おでかけバス事業

平成19年2月に中心市街地活性化基本計画がつくられ、公共交通の利便性の向上、にぎわい拠点の創出、まちなか居住の推進が3つの柱となっていて、その下に27の事業がある。そのうち、公共交通の利便性の向上という柱の中に、

おでかけバス、路面電車の環状線化、富山駅の連続立体化、コミュニティバスなどの事業がある。

おでかけバス事業は、公共交通の利用促進による中心市街地への来街者の増加を図るとともに、高齢者の足を確保し社会参加を促すことで、中心市街地の活性化に寄与することを目的として、公共交通事業者（富山地方鉄道（株））と連携し実施するものである。

平成14年度に路線バス利用促進、中心市街地活性化の観点から検討し、平成15年度に試行期間として92日間実施、平成16年度から本格的に導入した。また、平成17年度までは合併前の旧富山市内での実施で、平成18年度からは合併後の全市域での実施となっている。

6 L R T導入の効果・成果

朝夕30分に1本あるかないか、それ以外1時間に1本あるかないかの電車を、L R T導入で朝夕10分間隔それ以外15分間隔の高頻度にした結果、日中の利用客はふえた。休日も1,000人くらいから4,000人にふえた。

スーパーや住宅団地の近くに新駅ができたことや、電車が100%低床ということで乗りやすい。また、65歳以上の市民は「シルバーパスカ」で通常200円の運賃が半額の100円で乗れるということもあり、高齢者の利用がふえた。

7 今後の課題

L R Tで黒字がふえた場合など、その収益の取り扱いについてどうするかは今後の検討課題である。

◎ 主な質疑

- ・フィーダーバスのルートについて
- ・大規模改修等のための積み立てについて
- ・公共交通に対する市長の考え方について
- ・郊外型のショッピングモールの有無について
- ・高齢者の自動車運転免許証返納制度との関連について

◎ 主な提供資料

- ・富山市中心市街地活性化基本計画の概要
- ・市内電車環状線化事業の概要
- ・ポータルガイド（L R Tパンフレット）
- ・おでかけバス事業・おでかけ電車事業について
- ・おでかけ定期券で「まち」へでかけてみませんか（事業パンフレット）

- 富山市のコミュニティバス（説明用冊子）
- 富山ミュージアムバスについて（説明用冊子）

〔最後に〕

以上、調査事項について資料等による説明、施設の視察、各委員の質疑によって判明したことを含め、視察の概要を記した。

なお、視察項目の設定に当たっては、前述のとおり本市における現在の行政課題等を念頭に行ったものである。

また、視察時間を有効に活用するため、事前に視察項目に関する資料を調べ、本市事業との比較、検討を行った上で視察に臨んだ。

本委員会は、これらの成果を今後の委員会活動はもとより、市行政に反映させていくことを確認し、管外視察の結果報告とする。