

## 1 調査事件

都市基盤及び住環境の整備のさらなる充実について

## 2 調査概要

### (1) 新潟市（人口 797,591人）

ア 新たな交通システム（BRT）の導入と新バスシステムの取り組みについて

新潟市は、世界に向けた環日本海の中核拠点として、都市基盤を支える交通体系について、地域拠点空港である新潟空港や国際拠点港湾である新潟港を初め、新潟―東京間を結ぶ上越新幹線と関越自動車道、新潟―米原間を結ぶ北陸自動車道、新潟―いわき間を結ぶ磐越自動車道のほか、新潟以北へ日本海東北自動車道が延伸されており、主要交通の結節点として、高速時代、国際化に向けた整備が進んでいる。

しかしながら、新潟市の代表交通手段構成を見ると、7割の人が移動するとき主に自動車を使っており、マイカー依存度が非常に高くなっている。このため、マイカーによるCO<sub>2</sub>排出量が全政令指定都市の中でワースト2となっている。超高齢化社会の急速な進展を見据えた中、さらには環境負荷低減の面からも、高齢者に代表されるマイカーを運転しない人たちにとって、過度に自動車に依存しなくても暮らしやすい交通環境が必要である。

このような中、新潟市ではバス利用者数はこの20年間で65%減少しており、バス運行便数は、平成13年と平成24年の比較で20%減少している。バス利用者の減少により維持が困難になった路線の減便や廃止が行われ、結果としてバスが不便となって利用者がさらに減少するという、歯止めのきかない悪循環が続いていた。まちなかでは、運行本数はある程度確保されていたものの、乗車密度の低いバスが集中し非効率な運行となっている、同名バス停が多数並び乗り場が分かりにくい、バスがだんご状態で運行するため車道で乗客をおろしたり降車待ちをしているバスが多い、という課題があった。

このように、それまでは全ての路線が郊外からまちなかに向かい、1台のバスが長い一本の「線」を走っており、郊外では本数が少なくて使いづらい反面、まちなかではバスが多くて非効率となった結果、利用者が減り、バスの運行が減り続けるという悪循環が続いていた。

その悪循環に歯止めをかけるため、「BRT・新バスシステム」がスタートし、多くの路線がまちなかで重複していた区間を、BRTの導入

により集約・効率化し、それにより生じた余力（車両や運転手）を郊外に投資し、郊外路線の増便や、路線の新設を含めたバス路線の再編を行った。新バスシステムの取り組みは、BRTの施設整備など初期投資に関する事項は新潟市が担い、運行や運営といった事項は、新潟市の審査委員会を通じて選定された運行事業者である新潟交通(株)が担う「公設民営方式」で進めており、それぞれの役割分担や責務は、運行事業協定の中で明確にしている。

新バスシステムでは、まちなかでの路線の重複を解消し、郊外路線の増便や路線の新設により、運行サービスの維持・向上はできたものの、利用者にとってはバスの乗りかえが生じてしまうので、交通結節点の整備やBRTを導入して、利用者の不便を解消するため次のような取り組みを行っている。

バス乗り場は、上屋や防風壁を設置し、移動距離を極力少なくするなど、利用者の負担が少ないように配慮した。待合所には、情報案内設備や無料Wi-Fi、バスICカードチャージ機を設置し、待合所に隣接するバリアフリー対応のトイレも設置している。また、中には民間の店舗内のイートインスペースに、バスインフォメーション設備を併設し、飲食しながらバスを待つことができる結節点もある。車両に関しては、連節バスを4台導入し、1台につき運転手1人で一般バス約2台分の輸送力を発揮している。一般車両に関しても、前面にBRTのシンボルロゴを掲げ、BRTと認識しやすくしている。また、乗りかえ行動をサポートし、負担を軽減するために、様々なポイントでBRTの運行状況に関する情報や、BRTと路線バス等の乗りかえに関する情報を提供することで、利用者が安心感を持って移動できるようにしている。また、交通結節点などBRTと路線バスの乗り継ぎが発生する箇所では、上屋の屋根下や壁面、路面などに案内サインを設置し、乗りかえをサポートしている。

このような取り組みの結果、BRTを除いた郊外線では1日当たり平均約450本の増便が実現し、逆に、まちなかではバス運行本数が開業前に約2,000本だったものが開業後には約1,100本に集約された。

今後も、さらなる定時性・速達性の向上や、乗りかえ距離の短縮による公共交通利用促進、地域内交通・都心アクセスもあわせて強化し、都市機能、都市施設利用の利便性強化のための取り組みを行っていくとのことであり、利用者にとってよりよい交通システムになると期待される。

(2) 松本市（人口 243,293人）

ア 歴史的風致維持向上計画の取り組みについて

松本市は、北アルプス連峰や美ヶ原高原などの山並みを背景に望み、国宝松本城を中心とする約400年前に形成された町割りや、歴史的建造物などの歴史的資源が四季折々の美しい表情を見せている。また、豊かな湧水による水めぐる城下町は、先人たちにより生まれ、受け継がれ、人々の営みが、道祖神を初めとするさまざまな習俗、祭礼といった文化的資源を心のよりどころとして継承されている。そして、これらが一体となって良好な市街地の環境が形成され、松本市固有の歴史的風致を生み出している。

一方では、経済性と効率性を優先した都市基盤の整備や建築物の建設などにより、歴史的な町並みが消滅し、伝統的な文化、技術が失われつつある。さらに、超少子高齢型人口減少社会を迎え、地域の人々のつながりが弱体化してきており、伝統文化の継承が困難になってきている。このようなことから、郷土の歴史を学び、まちの形成過程を知り、地域の文化を保存し、活用しながら歴史的な環境や行事の魅力を高め、次代へ引き継いでいくことが重要になってきている。また、歴史的建造物は、周辺環境と一体的に保存・整備を行い、人々による文化的空間としての積極的な活用が求められている。このような背景のもと、松本市固有の歴史的風致の維持向上を図ることを目的に「歴史まちづくり法」による「松本市歴史的風致維持向上計画」を平成23年6月に策定し、令和2年度まで第1期計画に取り組んでいる。

この計画では、松本城を中心としたエリアを重点区域に指定し、松本城南・西外堀復元事業や都市計画道路内環状北線整備事業、水めぐりの井戸整備事業などの事業を推進している。しかしながら、松本城の外堀が途切れ失われた建造物が多く城郭としての魅力が感じにくく、町家の歴史的価値が認識されず高層建築物や工作物などにより歴史的町並み景観の質が低下し、自動車に依存した生活様式への変化により、狭い通りへ多くの車両が進入するため、歩行者や自転車の安全な通行に支障を来し、文化財の調査以前に開発や維持費の負担が大きいといった事情により文化財候補の建築物が取り壊されるなどの課題が山積している。

今後は、これらの課題を解決しつつ、歴史、文化を生かした景観形成による住環境の向上、伝統行事、伝統文化の保存、継承、観光都市としての魅力の向上のため取り組んでいくということであった。

イ 次世代交通政策実行計画について

松本市は、国宝松本城や重要文化財旧開智学校、洋風建築や蔵のある町並みなど、豊富な歴史文化資源が数多く残されているが、これらの歴史文化資源を生かしたまちの魅力づくりや、各資源を結ぶ道路や公共交通などのネットワークづくりが遅れている。人口も減少し、特に中山間地域の集落では、人口減少と高齢化が顕著な状況である。また、松本市は大災害や戦災に遭わなかったため、昔の町並みが残っていて、道路が狭いところがある。このため、市民の主な交通手段は、自動車が約7割にも上り、自動車への依存が大きい状況で、公共交通利用者の減少、交通事業者の収益悪化、公共サービスの低下という、「自家用車の増加」と「公共交通の減便・運賃値上げ」の悪循環に陥ってしまった。この悪循環を解消するために、松本市では、みんなで公共交通に乗って残そうという取り組みを行っている。

松本市の目指すべき将来の都市像は「健康寿命延伸都市・松本」であり、「松本市次世代交通政策実行計画」では、市民の健康寿命を延ばすため、自動車優先の社会から、歩行者・自転車・公共交通を優先する社会に転換し、エコで快適な移動により、人が集いにぎわう交通のまちづくりを進めている。具体的には、まず中心市街地周遊バス「タウンズニーカー」を平成29年8月から松本市が実施主体となって運行している。車両を市が購入し、利用者のニーズに応じて運行ルートの見直しや増便を行い、利用者が増便前より2.9倍も増加している。次に、交通空白地域を解消するため、松本市が主体となり、西部地域コミュニティバスを運行している。また、山間部では交通事業者が平成28年度に3路線を廃止したため、地元の協議会が主体となり、運行を交通事業者に委託する「地域主導型公共交通」を運営している。これは、松本市が運行経費の90%を補助し、残りの10%は地元協議会が運賃や地元負担で運営しているものであり、運行ルートや時間、さらにはキャラクターや路線図なども全て地元協議会で決定、作成している。このほかにも、松本市内の駅や市役所支所の駐車場を利用するパークアンドライド推進事業や、バスの現在位置をスマートフォン等で確認できるバスロケーションシステム、市内に設置された専用駐輪場で24時間自転車を借りたり返したりできるシェアサイクル、小学校2、3年生を対象に、公共交通になじんでもらうためにバス・電車の乗り方教室を開催するなど、さまざまな取り組みを行っている。

このように、松本市では、市民が健康でエコなまちを目指してまちづくりを行っており、今後も公共交通の役割は今以上に期待される。