

平成23年度建設委員会研究テーマ

「松本市の交通のあり方について」調査研究報告書

松本市議会建設委員会

## 目 次

1	はじめに	．．．．．	P	1
2	検討経過	．．．．．	P	1
3	調査、報告内容	．．．．．	P	2
4	今後の本市の都市づくりに関する問題提起	．	P	4
5	その他の意見	．．．．．	P	5
6	おわりに	．．．．．	P	5
7	平成 23 年度松本市議会建設委員会委員名簿	．	P	5

添付資料 1 前橋市コミュニティー「マイバス」の概要

添付資料 2 前橋市公共交通マスタープラン（概要版）

添付資料 3 「歩くまち・京都」総合交通戦略

添付資料 4 トランジットモール？と次世代交通政策

研修、研究会資料

## 1 はじめに

平成23年度建設委員会では、年間の調査研究テーマを『松本市の交通のあり方について』とし、道路整備計画におけるトランジットモール、次世代交通導入の可能性などを今後の松本市の都市づくりに対して、如何に効果的に取り込む事が可能か、災害対策、裏道整備、道路素材などを含めて、多角的な視点から調査研究を行った。

## 2 検討経過

平成23年 6月 6日	調査研究テーマについて検討
平成23年 6月 16日	調査研究テーマを『松本市の交通のあり方について』を決定
平成23年 9月 22日	政策課主催による海外先進地視察報告会へ参加研究
平成23年 10月 31日	市街地におけるトランジットモールの影響、効果等について前橋市を視察
平成23年 11月 1日	「歩くまち・京都」総合交通戦略について、京都市を視察
平成24年 1月 19日	視察報告レポートを基に、委員会にて意見交換
平成24年 2月 28日	カーフリーデー・ジャパン代表望月真一氏を講師に招き研修 「トランジットモールについて」 本市の道路行政における今後の交通のあり方等について意見交換
平成24年 3月 13日	研修結果を踏まえ、本市の総合都市交通計画、景観計画、道路整備五箇年計画、街なみ環境整備事業等の建設部所管の施策について討議
平成24年 3月 22日	今までの視察、研修、講演など研究調査内容を総合的に判断し委員会としての政策提言に向けて議論を行う。交通政策と都市づくりに関して、各委員より様々な角度から提起された課題や意見を、一つの提言にまとめ上げることは現時点では困難である、との認識でこれまでの検討状況を報告書にまとめることとした。

### 3 調査、報告内容

#### (1) 他都市視察

##### 前橋市

##### ア コミュニティーバス導入の背景

バス交通における路線空白・不便地域の存在、運行頻度の低さ、運行時間の不安定、放射状路線に対する横断的な路線の補完の指摘がある中、公共交通マスタープランでマイバスの導入の位置づけを行い、過度の自家用車依存を徐々に改善、市街地で自動車に頼らず移動できる体制整備を目指して中心市街地を中心とした地域にコミュニティーバスを平成 14 年 6 月 7 日から導入した。

##### イ 運行形態

北・南 2 路線、循環で北が右、南が左の一方通行。大人 100 円、子供 50 円、共通一日券 300 円。おおよそ 9 時から 19 時まで 20 分間隔、1 周 40 分で市街地を循環。日野ポンチョを 4 台使用、それぞれの路線で 2 台ずつ運行

##### ウ 運行経費

經常経費（運送費、一般管理費）から經常収入（運行収益、運行雑収）を引いて經常経費で除したいわゆる収支率は、車輛を国産車に替えた 20 年以降おおむね 30～35%で推移、補填金額は 2,200 万～2,700 万

##### エ 視察及び意見交換の結果

従来より中心市街地で行われていた歩行者天国へのコミュニティーバスの乗り入れ、循環運行という形態であり、本来のトランジットモールとは形態が異なる。乗車して感じたことは、高齢者、子供連れの利用者が多い。100 円は割安感がある。また、アンケートカードが備えられており、市民サービス向上へ向けた運行者の姿勢が見える。

マイバス導入後の該当地域における新たな店舗、その他異業種の立地など特別な変化は見られないとの事。さらに、新たに 19 年度から運行を開始した西循環は収支率は 20%前後であり、利用者の増大策が課題となっている。

また、郊外に大型商業施設があり、自家用車を持っている人々はそちらへ流れているという状況も説明された。

中心市街地の歩行者天国を開始した明確な時期は不明であるとのことであったが、約 10 年間の運行で、マイバスは市街地への集客の決め手にはならない、とお話をされていた担当者の説明には実感がこもっていた。

松本市におけるタウンスニーカーの扱いと似ているが、乗車人数の増大はいずれも難しい。

## 京都市

### 歩くまち・京都総合交通戦略

「歩くまち京都」憲章を平成 22 年 1 月に制定、クルマ依存社会から公共交通主体の低炭素都市を目指す戦略について調査。

歩くまち京都推進室を中心に、関係する建設各課より説明を受ける。京都の観光資源をより活かすためには、人が主役の歩いて楽しいまち、の実現を目指した様々な施策が行われている。

既存公共交通のネットワーク構築、新しい公共交通システムのまちづくり、歩いて楽しい暮らしのライフスタイルの提案、などを目指し、88 の実施プロジェクト、3 つの先行プロジェクト、6 つのシンボルプロジェクトに取り組んでいる。

都市規模、又、観光資源のボリュームなど、本市との単純な比較はできないが、脱『クルマ中心』社会を目指す取り組みには、参考となる物もあった。

「歩くまち・京都」憲章の制定とその動機付け広報、モビリティ・マネジメントと銘打っていたが、市民新聞の活用、免許更新時での情報提供、転入・転居者を対象とした公共交通利用促進のパンフレット配布、小学 5 年生を対象として環境副読本を活用した取り組みなどは、行政が今後の公共交通、都市づくりに対する考え方を広く市民に周知するための有効な手段と思えた。大店立地法上の駐車場の附置義務の緩和は、車依存社会からの脱却には興味ある施策であるが、本市にはなじまないと感じた。

バスと鉄道、あるいは、バス会社同士の時刻表の調整による利用者の利便性向上は、一部本市でもコミバス等で実施中ではあるが、全面的に検討の価値がある。JR を巻き込んだ市内フリーパスも、観光客を中心に利用が増える可能性はあると感じた。

トランジットモールを公共交通優先化と読み替えて、その実施した効果の検証について、歩行者がどのような形態で歩いたか、一人か、二人か、あるいは家族連れか、その変化でトランジットモールの効果検証を考えると説明があったのは興味深い。

京都市建設局の 23 年度運営方針においても、重点取り組みの中に『歩いて楽しいまち』作りが盛り込んであり、魅力ある景観のまちづくりと合わせて、歩いてこそ京都！の街づくりに取り組んでいる状況がみられた。

個々の施策はそれぞれ本市にとって参考になる物、そうでない物があるが、全市において、全庁を挙げての取り組み姿勢と、市民に対する動機付け情報の広報実施状況は、参考にすべきものとする。

## (2) トランジットモールの中心市街地への効果

視察後、トランジットモールの定義及び効果について、各委員の情報共有を目的として、2月28日にカーフリーデージャパン代表望月真一氏を講師に招き『トランジットモール？と次世代交通政策』を演題に研修を行った。しかし、望月氏は冒頭で「トランジットモールという言葉は国際的な共通認識ではない」と述べられ、トランジットモールについての理解や比較検証をそれ以上進めることができなかった。その矢先の3月13日松本市次世代交通政策検討委員会で方針が示され、翌平成24年度にトランジットモールの社会実験を行うとの新聞報道が出された。ここから、委員会内では、トランジットモールについての共通認識がないまま言葉が一人歩きをしているという指摘と共に、市の考えるトランジットモールとはどのようなものなのかが伝わってこないという見解で一致した。

次に、中心市街地を活性化させる目的について、中心市街地の役割を明確にする必要があるとの意見が多く出された。大小問わず郊外の商業圏で生活が支障なく送れる現状を踏まえると、中心市街地へわざわざ来る必然性をどう見出すかという新たな課題が浮かび上がる。車を持ちたくても持てない、維持できない世代もあるとする意見の一方で、中心市街地が観光客のための空間なのか、生活者のための空間なのかの目的がわからないとする意見や、車利用が便利であるとする市民が多い現状も無視できず、車依存脱却の発想よりも、むしろ駐車場整備に力を入れてはどうかという意見も出された。

以上の点から、トランジットモールについての共通認識と中心市街地の役割について、まずはそれぞれの課題についてよく議論し、方向性のある程度絞り込んでからそれらを結び付けなければ意味がないだろう、という結論に達した。

## 4 今後の本市の都市づくりに関する問題提起

### <トランジットモール>

- ・トランジットモールに対する共通認識の情報が乏しい。

### <中心市街地>

- ・郊外に対する中心市街地の役割が見えない。

### <トランジットモールを中心市街地に導入することに対して>

- ・まずはそれぞれのあり方について、十分な議論と絞り込みの機会、期間が必要である。

## 5 その他の意見

- ・ 中心市街地にトランジットモールを導入することよりも工場団地や高校との接続を考慮した交通のあり方を考えた方がよいのではないか。
- ・ 松本城を中心とした都市づくりの工程期間、目標年数がわからない中、提言ができない。
- ・ 他都市と比較する場合は、人口規模や面積だけでなく、立地基盤なども考慮に入れるべきだ。
- ・ 都市づくりの中で交通政策にかける予算に上限を設けるか、設けないかでもあり方は変わってくる。
- ・ タウンズニーカーなど、本市の公共交通機関は民間の経営ベースが基本になっているが、将来的には行政が運営すべきものではないか。

## 6 おわりに

「松本市の交通のあり方について」のテーマに基づき、1年間の委員会活動の中において調査研究を行なってきたが、将来に向かって、都市づくりのあるべき姿を見出す難しさを改めて実感することとなった。

交通政策において、あるいは都市計画において、様々な政策が示されているが、いずれも言葉が先行して、内容理解が十分とは言えない。また、建設委員会の所管する部署の政策のみを研究しても、全体の都市づくりを検討するには不十分である。

都市交通と都市づくりは、今後、更に重要視される問題であり、時期を見て、特別委員会の設置も視野に置きながら研究を重ねる必要がある事を申し添えて、調査・研究報告としたい。

## 7 平成 23 年度松本市議会建設委員会委員名簿

委員長	上 條 俊 道
副委員長	小 林 あ や
委 員	小 林 弘 明
	太 田 更 三
	赤 羽 正 弘
	大久保 真 一
	池 田 国 昭