

(様式第3号)

政務活動報告書

会派(議員)名 (太田 縁)

活動事項	行政視察
活動年月日	令和6年10月30日(水)～31日(木)
場所	兵庫県姫路市
活動の相手	姫路市議会
参加議員名	太田 縁、足立 考史、雲坂 衛
目的・内容 ・結果等	別紙報告書のとおり
関連する 支出伝票番号	3、4

視 察 報 告 書

鳥取市議会議長 様

鳥取市議会

議員 太田 縁



令和 6 年 10 月 30 日から令和 6 年 10 月 31 日まで兵庫県姫路市に一般視察（調査）したので、その結果を下記のとおり報告します。

記

姫路市は、兵庫県の南西部（播磨地方）に位置している。人口は 518,478 人
兵庫県においての商工業生産額は、神戸市には及ばないが第 2 位で播磨圏域の中心都市である。
世界遺産の姫路城、書写山圓教寺など日本を代表する文化財を保有している。
さて、鳥取市と姫路市は昭和 47 年姉妹都市提携を行い、長年交流を深めてきた。
関ヶ原の合戦後、姫路城主池田輝政弟である池田長吉が鳥取城主を務め、6 万石鳥取城下町を形成しました。お国替えに伴い、輝政の孫である池田光政が家臣団とともに姫路から鳥取に移り、
元和 3 年鳥取藩 32 万石の藩主として、現在残る鳥取城の城郭と城下町の基礎を築いた。
その後池田光仲が入りその後 12 代続き明治維新を迎えた。二ノ丸三階櫓は、姫路城の大天守を築いた職人らが鳥取へ移った後に築いたものと伝えられ「姉妹城」と鳥取城は呼ばれている。
このように鳥取城は、姫路城と歴史的つながりを持ち、池田家の縁もあり姉妹都市協定を結んだ。
令和 4（2022）年は、姉妹都市協定提携 50 周年に当たり各種の交流事業が開催された。私たちが姫路市を訪問する好機に預かったのもこのような所以からであろう。コロナ禍のためもあって久しぶりに訪れたためか姫路市のまちのづくりが随分進んだように感じれた。姫路駅周辺からお城までは、終戦直後からの長きにわたる都市再整備の成果であり、姫路市市民のまちづくりへの思いの深さと辛抱強さを再認識した。姫路城は、明治維新後民間に売却されたという経緯があるが、高知県出身陸軍の中村大佐が国内無比の名城であるとして保存修理を提唱し、陸軍山形有朋を説き伏せ、明治 12(1879)年保存が決定しました。戦後まで軍都となり軍用地拡大のため門や櫓が順に姿を消しましたが、軍都であったために市街地も戦中の空襲で壊滅した。幸いにも昭和 6(1931)年、国宝保存法によって国宝に指定されていた天守閣など主な城郭は焼失を免れた。しかし、終戦後の混乱期には城内に住宅、店舗、学校が建ち、多数の不法占拠も生まれた。明治期の都市整備により外堀は埋め立てられ、残っていないが、中堀より内側は創建以来の状態が残されており、平成 5 (1993)年、世界遺産として登録された。

姫路城の保存事業は、昭和 9(1934)年から昭和 39(1964)年までの 30 年間に掛けて集中的に行われましたが、市街地の整備は、国の戦災復興事業が昭和 33(1958)年に打ち切られたこともあり、遅滞した。その本格的な施工は、昭和 45(1970)年 3 月の姫路市基本構想策定を待たねばならなかった。とは言え、姫路城周辺、大手通りとそれにつながる姫路駅周辺整備を中心とした城下町整備の基本は維持され、姫路城の景観を損なわないまちの整備が進められている。

鳥取市には景観形成条例もそれに基づく景観計画も制定しているが、実情は近年その実施に苦

労している。姫路市の基本構想の実施経過は参考になるものと思われる。鳥取の城下町は、元来久松山をランドマークとするまちづくりだった。久松山に今は城がないが、少なくとも3本の街道は久松山の景観は市民の大切な財産である。池田光政、光仲のまちづくり構想を現代的な目で作り直すには姫路市の計画は参考になるものと思われる。

交通政策について（バス事業の歴史）

少子高齢化を迎えている今日、鳥取市において公共交通の継続はますます重要な課題となっている。しかし、特に路線バスにおいては路線の再編、赤字路線の廃止、減便などが相次ぎその現実には非常に厳しいものがあります。市民の足を確保するために、バス代替タクシー運賃補助金制度、市町村有償運送事業、共助交通自動運転実証実験などに取り組んでいますが、地域公共交通は、人口減少等の影響により、輸送需要の縮小、運転手不足等の厳しい経営環境に置かれ、短期的にも長期的にも展望が描き切れていないように思えた。

松江市では、交通局があって市が総合的に交通問題に取り組んでいるが、姫路市ではかつては存在した交通局を民間に移譲する長い歴史があったという。何故、民間に移譲したのかなど当時の経過を語れる職員が現在いないということなので、姉妹都市ならではの人間関係で議会事務局長のから説明していただいた。

昭和21(1946)年11月に、当時の姫路市長・石見元秀による戦災復興事業の一環として、姫路市経済部に輸送課を設置・運営していたが、昭和48(1953)年8月の組織再編に交通局が創設され、そこに移管され、これが姫路市企業局交通事業部として姫路市の路線バス、モノレール（モノレール線）、ロープウェイ（書写山ロープウェイ）事業を行っていた。その後、モノレールは累積赤字が肥大化し廃止、書写山ロープウェイは姫路市観光交流推進室に移管した。

交通局は、昭和47(1972)年度に累積不良債務額が19億余に達し経営危機に直面し、交通事業再建対策審議会を設立し、神姫バスとの競合路相互交換を含めたバス路線の再編と余剰人員の整理、一般会計からの財政支援等を骨子とする交通事業再建計画を策定し、昭和48(1973)年度から昭和62(1987)年度にかけて「地方公共交通事業の経営の健全化の促進に関する法律」に基づく再建団体として累積不良債の解消に取り組み、昭和63(1988)年より自主経営に移行したが、平成6(1994)年度以降の経営は再び赤字基調に転落し、平成11(1999)年度に交通事業経営健全化計画を策定し健全化を図ったが、乗車人員の減少に歯止めがかからず、平成14(2002)年度には累積赤字が12億円に達した。このため、平成15(2003)年度に設置された「姫路市交通事業検討懇話会」から交通事業の在り方についての提言を受け、「姫路市交通事業経営健全化会議」が設置され、平成17(2005)年度から平成21(2009)年度までの姫路市交通事業経営健全化計画を策定した。平成18(2006)年年度末時点での輸送人員は12,327人/日。22路線44系統、営業距離105.74kmの路線を運行していた。姫路駅の南北にターミナルを設けており、飾磨駅・網干駅発着の路線もあった。神姫バスと区別するため、単に「市バス」もしくは「市営」とも呼称されていた。一般貸し切りバス事業の廃止・旅行業の廃業・一部路線の移譲、市長部局への人事交流など様々な工夫を実施したが、経営改善が見込めず、平成23(2012)年度目途に全面的な民間移譲に取り組む方針が決定され、平成20(2010)年度末に9路線を移譲、平成21(2011)年度末には7路線を移譲し、平成22(2012)年3月26日をもって全路線の民間移譲を完了し、市営バス事業は64年間の幕を閉じた。一方では、平成20(2010)年には公共交通を中心とした姫路市総合交通計画を策定し、令和2(2020)年を目標年とし多核連携型都市構造の実現に向け整備に取り組み、令和12(2030)年を目途として新たな都市・地域総合交通戦略及び地域公共交通計画を策定した。

姫路市の「復興は市民の足から」をモットーとする行政目的に対応してきた姫路市営バス事業

であったが、高度成長、モータリゼーションの進展、観光バス利用の激減など、変化する社会情勢の渦を乗り越えることはできず、長い年月を掛けて民間移譲した。人員整理も含む民間移譲には想像以上の苦労があったと貴重な経験を聞くことができた。現在特定バス事業に年間4億3600万円が支出されており市域が広がった現在、公共交通問題の解決に取り組んでいるとのことだった。総合的な交通システムの調整が出来る交通局が松江では有効でも姫路市では廃止になった。鳥取市は、元来鉄道網が比較的良好に整備されている。しかし、その利用が減少し、その運行頻度の削減を招き、その結果利用者が益々減るという悪循環に遭遇している。鉄道路線から離れた地域の公共交通としてはバスが利用されてきたが、その利用者が減少している。新たな交通システムの創案が期待されているが、利用者数を見積もることが出来ない。

姫路市には姫路港もあり、小豆島航路があるが、これは公共交通システムの仲間に入られていない。同様に鳥取市には姫路市に無い空港があるが、それを公共交通システムと認識されていない。このように交通システムには課題が多い。姫路市との情報交換、今後も有効と思われる。

姫路駅周辺整備

昭和48年7月の国鉄高架化基本構想が決定され、平成18年3月26日、姫路市長年の願いであるJR山陰本線の高架切替えが完成した。このことにより駅周辺の広大な鉄道用地が広がり、姫路駅周辺土地区画整理事業が着々と進め、この土地利用を高めるため、内々環状西線などの環状道路網も計画的な整備を行ってきた。その後、都市部のまちづくりの指針となるグランドデザインとして「姫路市都市部まちづくり構想」を平成18年3月に策定した。この策定過程において、各般から駅周辺の重要性に関する多くの意見をふまえ生み出された新たな土地の高度利用を促進、実現するための道導として、キャストイ21整備プログラムが策定された。

キャストイ21は、姫路駅周辺で鉄道高架事業や関連道と事業、土地区画整理事業による都市基盤整備を一体的におこなうことにより、新たに発生する鉄道跡地を活用し、広域圏の中核都市にふさわしい、にぎわいとうるおいにあふれた交流都市の形成を目指すまちづくり計画である。

具体的には、山陽本線等連続立体交差事業（平成元年～平成23年/事業主体兵庫県）姫路駅周辺土地区画整理事業（平成元年～令和12年/事業主体姫路市）姫路市と兵庫県による関連道路事業が並行して平成元年より行われた。区域の土地利用促進に関する計画として位置づけられました。姫路駅周辺の鉄道施設を含む45.5ヘクタールの広大な区画を将来の土地利用を想定し、メインエリア・サブエリア・一般エリアと区分し、播磨の中核市・新姫路市の果たすべき役割を踏まえ、高次都市機能の拡大と玄関口の整備が最も重要な課題と認識のもとに、都市部への波及効果も期待できるエトラスゾーンとコアゾーン3ブロックの施設整備を整備を優先し進められてきました。姫路市が郊外区画整理事業を立ち上げ、公団土地を取得し駅前JR所有の貨物基地等と等価交換し、区画整理事業・土地体制整理事業・高架促進事業・都市防災事業費で総事業費57億8千万円の事業費で3ブロックに分けてを民間事業者で事業コンペをし、優先交渉者を決定した。

エントラスゾーンは姫路の玄関口にあたり、姫路市を訪れる観光客を含む来街者が先ず目にする光景であり、第一印象を与える重要な地域であり、世界文化遺産・国宝姫路城を望み、世界に開かれた播磨の玄関口として、市民にとっても安らぎを感じたいところとなるように整備した。次に、特記するは、姫路駅北駅前広場整備推進会議である。姫路市素案に対し、市民アンケートでは7割から悪いと回答があり、計画の練りなおしが行われ、各種団体の提案を含め、推進会議が17回おこなわれ計画を新たに作成した。多くの自治体は計画の後戻りせず決定した方向へ推し進める傾向があるが、市民とともに良い町にしていこうという気持ちが伝わる事例であった。基本コンセプト「城を望み、時を感じる人が交流するおもてなし広場」により、キャッスルビューとして中央コンコース2階に大手前通りから姫路城が望める展望デッキの設置次に、トラ

ンジットモール北駅前主要道路の規制をし、一般車両通行禁止区域を設け、路線バス・タクシー通行専用道路と区分けした。姫路駅を中心とした内々環状道路網の整備は歩行者専用道の設置も行った。東西にバスの待機場・タクシーの待機場を整備し、駅前に車両がたまらないようにショットガン方式を取り入れている。結果、鳥取市のような広いタクシープールがなくなり有効な土地利用が行われている。姫路駅北にぎわい交流広場条例を設置し、まちの活性化・にぎわいの創設を目的とし、一般市民のイベント等に貸し出すエリアとして広場を整備した。

大手前通り再整備事業は 姫路駅から姫路城まで幅員 50m・全長 800m の道路は既に無電柱化で先進的な道路であったが、再整備により車道 18m (片側 1 車線)・歩道 16m と 18m とし、歩いて楽しい、大好きなお城への道をコンセプトに再整備された。駅前の 800m はトラジットモール・おもてなしゾーン・商業にぎわいゾーン・城前庭ゾーンとし、歩いて楽しめる道を整備された。更にイベントゾーンも併設され、そのエリアには水道給排水・電気設備の接続口が整備され、出店事業者への利便性・負担軽減を十分に考慮されており、利用者の申し込みが多くにぎわいゾーンになっている。大手町通り地区は都市景観形成区域として工作物の高規制が定められている。

昭和 62 年に姫路市景観条例を制定し、平成 5 年国宝姫路城の世界遺産登録、平成 16 年の景観法施行、平成 14 年の周辺市町村との合併により景観施策の取り巻く環境が大きく変化し平成 19 年に姫路市景観形成景観規制も行われ、平成 26 年には建物や工作物のデザイン等についてより細かな助言指導ができる事前協議制度を導入し、良好な景観形成のための一層の充実を図っている。

高次都市機能の導入として、公共と民間の連携、協調を図り適切な役割分担し新たな商業業務施設立地誘導、PR 活動などを早い段階から展開し付加価値の高い都市的サービス産業などの新しい高次都市機能導入を推進してきた。取得した土地を 3 つのブロックに区画整理し民間開発事業者を募集した。結果 2018 年、約 1.0ha はホテル、0.8ha はシネコンを含む商業施設、0.8 ha は専門学校が建設された。駅から 3 ブロックを結ぶ屋根付き「歩行者デッキ」をそれぞれの施設管理者により整備され、結果「ひとにやさしい・歩いて訪れやすいまち」として環境を整備された。

長い鉄道高架沿いに、イベントゾーンを設けたその先には、長年姫路市にとっては懸案事項であった姫路市文化コンベンションセンター建設が進められた。

ついに令和 3 年 9 月にアクリエひめじ（姫路市文化コンベンションセンター）がオープンした。また、令和 4 年 9 月には県立はりま姫路総合医療センター、愛称「はり姫」が開業した。

現在姫路市は第 3 期活性化計画を実施中である。鳥取市も景観計画策定中であり、事前協議制度や大手町通りの建造物の高さ規制を導入について鳥取市も勉強させていただけたらと思う。また今後は手柄山公園周辺の整備計画の検討が進められるという。このように姫路市のまちづくりは、長年調査研究を重ねて策定された計画を長年かけて実行されてきた。人口規模、財政規模も異なるが、この姿勢は学ぶべきだと痛感した。姫路のまちが変化していく様は楽しみであるとともに、鳥取市のまちづくりのお手本となりえるように思う。今後はさらに、姉妹都市の関係を大いに活かして交流を深め政策にいかすべきだと思う。

アクリエひめじ（姫路市文化コンベンションセンター）

播磨圏域最大級の収容力を誇る大ホール（2,010 席）や中ホール（693 席）、小ホール（164 席）展示場（約 4,000 平方メートル）、会議室（大・中・小計 10 室）、スタジオ（6 室）からなる複合施設で、播磨圏域の文化芸術の拠点として幅広い催事に対応している。施設の主な特徴は、ホールには車いす席や多目的鑑賞室を配置し、ユニバーサルデザインにも配慮している。会議室は、可動間仕切りによりさまざまな規模、用途に対応することができる

展示場は 4000 平方メートル、有効高 10 メートルの大型無柱空間で、大型トラックでの直接乗り

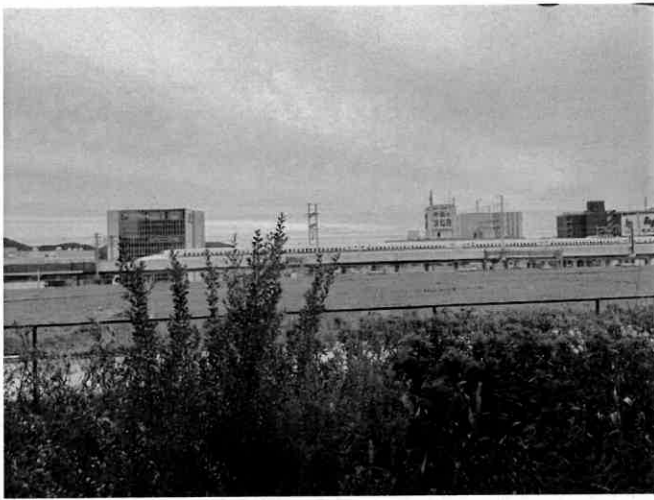
入れも可能なため、大規模な式典や大会など様々な用途に利用できる。さらに電源、水道、排水などの設備も充実しており申し分ない。展示場と屋外展示場がガラスでつながり、一体利用が可能なため、大規模なイベント開催も可能。搬入搬出も行いやすく位置も工夫されている。姫路駅からの屋根付き歩行デッキは、アクリエひめじ、2階西側エントランスに直結しており、概ね雨に濡れずアクセスすることができる。

訪れた人々は利用しやすいであろうことは当然であるが、随所に工夫がされており、要人をおもてなしのできる会議室をはじめ、イベントを開催する裏片側の導線は工夫が凝らされている。排水溝もイベント会場に設けてあるなど、イベント主催の熟知したアドバイスが活かされていた。とても利用しやすいと感じた。鳥取市にはこのような大きな施設をつくることは難しい。

姉妹都市を活かして今までスポーツ交流など市民同士の交流が行われてきた。今後はこのホールを利用して文化芸術の交流ができるようなできるよう取り組みを行ってはどうだろうか。是非前向きに検討していただきたい。

【姫路駅周辺】

■アクリエ姫路から新幹線を望む



■アクリエ姫路入口



■展望デッキから



■アクリエ姫路までの通路



(様式第3号)

政務活動報告書

会派(議員)名 (太田 縁)

活動事項	行政視察
活動年月日	令和6年11月12日(火)～13日(水)
場所	新潟県新潟市
活動の相手	新潟市議会
参加議員名	太田 縁、足立 考史、雲坂 衛、加嶋 辰史
目的・内容 ・結果等	別紙報告書のとおり
関連する 支出伝票番号	5、6、7

視 察 報 告 書

鳥取市議会議長 様

鳥取市議会

議員 太田 縁



令和 6 年 11 月 12 日から令和 6 年 11 月 13 日まで新潟県新潟市に一般視察(調査)したので、その結果を下記のとおり報告します。

記

新潟市は人口 764,117 1889 年(明治 22 年)に市制施行。

本州の日本海側では唯一の政令指定都市。市の中心部にあたる信濃川河口部には古くから港が開かれ、信濃川・阿賀野川水系の河川交通と海上交通のネットワークが交わる結節点の港町として発展した。江戸時代には北前船の寄港地となり、幕末には新潟港が幕末の日米修好通商条約の開港五港の 1 つとなった。現在でも水陸の交通の要衝である。また、大規模農業の改革拠点として国家戦略特区に指定されている。2007 年 4 月 1 日に政令指定都市となった。また、環日本海を代表する都市である。2024 年 12 月 10 日に農林水産省より公開された 2024 年産のお米の収穫が多い都道府県は、「新潟県」1 位に輝いている。1955 年(昭和 30 年)には、新潟大火が発生。1964 年(昭和 39 年)6 月、マグニチュード 7.5 の新潟地震が発生した。天然ガス採取によって新潟島をはじめとする中心部の地盤が沈下し、阿賀野川流域では有機水銀による中毒に奇病(四大公害病の新潟水俣病)が発生した。

新潟アグリパーク

平成 26 年 6 月 28 日に「新潟市アグリパーク」がオープンして 10 周年を迎えられた。

平成 19 年市町村合併により、農地面積・生産量(米生産量第 1)とも農業集積度の高い政令都市として新潟市が誕生し、「田園型政令指定都市」と位置づけ、新潟市が誇る「食と農」を通じて、農村と都市の交流を活性化し地域農業の振興を図るためにこの施設が建設された。農業に触れ、親しみ、農業を学ぶ場を提供する、日本初の公立教育ファーム。

子どもたちが農業に関する体験を通し、地域の農業・食文化に興味を持ち、食の大切さを理解し、地元への愛着を深め、地域そのものに誇りを持つことにつながるという考えのもと運営されている。クラブハウス、レストラン、直売所、食品加工支援センター、宿泊施設、体験畜舎、体験ほ場、体験ハウスから構成されている。

アグリパークでは、園児・児童・生徒・教職員向けプログラム、一般向けプログラム、就農希望者向けプログラム、農産物の加工に取り組みたい方向けのプログラムなど、子どもから大人まで幅広い年齢層の方が体験できるプログラムが用意されている。

新潟市の学校・園で行う田園型政令指定都市 新潟にふさわしい独自の農業体験学習プログラムとして、学習と農業体験を結びつけた農業体験学習「アグリ・スタディ・プログラム」は教育委員会が中心となって作成したとのこと。

学校教育と連携して学習指導要領に準拠したプログラムを受けて農業体験学習を推進するところが特筆すべき点である。

さらに、数日間に渡り、体験や研修にじっくり取り組みたい方向けに、宿泊施設も整備されてる。木造の宿泊コテージ棟コテージは 8 人収容/棟(7 棟)とツインタイプ(8 部屋)

が完備。南区の農産物を主として販売する直売所、地元食材を使い季節ごとのメニューを提供するレストランもあり、観光拠点としても立ち寄ることができる。

教育ファーム(アグリ・スタディ・プログラム)

農業体験(作付け・除草・収穫体験)畜産体験(搾乳・餌やり体験)調理体験(ピザ作り体験・アイスクリーム作り体験)6次産業化の支援(農家の方々に農産物の加工技術や商品化の指導を行い、6次産業化への取り組みを支援する。食品加工の基礎講座(年間50回程度、各種プログラムを計画実施)地元農産物を使用した新商品開発等。食品加工支援センターでは、相談業務から食品加工に必要なあらゆる機器を常備され、多岐にわたる試作や実用化商品製造に取り組みやすい環境整備がなされている。農業に関する情報提供・就農希望者に対する相談業務及び就農間もない方への技術支援を行う。就農相談窓口(9年で90名参加17名新規就農・4名試験場)就農研修(月2回/年30回)みらい農業塾(野菜栽培技術指導により市民の農業への興味・関心を喚起)施設の敷地面積39,364㎡ 体験圃場(5,100㎡)。総事業費建設費(19億円)・土地取得、造成費(9.2億円)。

運営主体は指定管理者(アグリパーク運営グループ:民間3社)

統括館長(県職員)教育ファーム部門は園長(副館長)、副園長、インストラクターに市教委から教育経験者が就任。就農支援部門はセンター長(副館長)に市職員OBが就任

食品加工支援部門はセンター長(副館長)に大学教授に協力して行われている。

令和5年度来援者数191,000人(192校の児童生徒他8360人含む)

新潟中心街から少し車で走ると、広大な農地が広がり農業立県を肌で感じる事ができた。アグリパークについて説明をしていただく中でも、米生産量日本1位を誇りに思い事業に取り組まれている気概(気根)を感じた。先人から受け継いできた思い、技術や工夫を次世代に伝えていこうと一丸となって取り組んでおられる姿勢に感銘を受けた。と同時に日本一は努力の賜物だと確信した。教育現場と行政が協力し学習プログラムを作成し、アグリパークで実際に児童生徒が農業を体験し学ぶことができる。子供のころから農畜産の仕事を通じて命の尊さや生産の喜びを知ることができる。素晴らしい取り組みである。全国農業従事者が不足し、担い手の確保に奔走している昨今であるが、この場で皆さんとお話していると、新潟の先進事例が全国へ展開し、学習指導要領に農業という教科が加わることも夢ではないように思えてきた。説明案内して下さった方々にはそう思わせるような農業教育への熱い思いと優しさを感じることができた。

新潟駅周辺整備事業

連続立体交差事業、幹線道路整備事業、駅前広場整備事業の3つの事業を主とした整備により、鉄道を挟んだ南北市街地の一体化を図り、安全かつ円滑な交通を確保するとともに、賑わいの空間の創出し、「日本海拠点都市にいがた」としてふさわしい都市機能の強化を図ることを目的とし進められている。

※連続立体交差事業

道路と鉄道との交差部において、鉄道を高架化することなどによって、多数の踏切を一举に除却し、踏切部分の渋滞や事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業。

新潟駅付近連続立体交差事業は、約2.5kmを高架化し、2か所の踏切を除却するとともに、幹線道路の整備及び駅前広場の整備を行う

1. 事業着手前の新潟駅周辺の現状と課題

■駅周辺地区

(現状)南北市街地の発展に不均等が生じるとともに、玄関としての魅力が欠けている

(課題)鉄道により分断された南北市街地の一体化を図り都市機能の強化及び居住環境等の改善

■駅前広場

(現状)バスターミナルの利便性や万代広場の安全性を確保に影響が生じている

(課題)安全な交通処理とともにすべての利用者にとって利便性の高い広場とすること

■踏切

(現状)地区内の踏切付近での渋滞や事故の発生

(課題)交通混雑の解消とともに歩行者等などの安全確保(踏切の撤去による立体交差化)

■周辺道路

(現状)交通混雑及び安全性・快適性の確保、有効な土地利用が出来ていない

(課題)交通混雑の緩和と南北都市の一体化及び、歩行者等に対する交通環境の改善

2. 整備事業の経緯

昭和 62 年度国鉄の分割民営化により現在の南口広場にあった新潟駅車両基地の移転が決定し新潟駅前整備実現の可能性が浮上。昭和 62 年から平成元年度新潟市による連続立体交差化を含めた調査開始。平成4年から新潟県・新潟市共同調査を開始し、基本構想の策定等を経て、平成13～16年にかけて整備計画素案を公表し複数回にわたる市民ワークショップを開催して整備計画を策定した。平成16年から事業を開始し以下のとおり順次事業完了している。

- ・平成21年 南口広場工事完了
- ・平成30年 新潟駅高架第一開業及び新幹線と在来線の同一乗り換えホーム完成
- ・令和元年 新潟鳥屋野線共用開始
(ふみきを撤去し立体交差道路を整備することで市街地の一体化を図った)
- ・令和2年 新潟駅交通ターミナル整備(バスターミナル)の整備開始
- ・令和4年 在来線全線高架化
- ・令和5年 万代広場段階的共用開始
- ・令和6年3月31日 新潟駅バスターミナル開業

※平成 18 年～令和 9 年 総事業費 966 億円 (当初予定額 600 億円)

現地視察は新潟駅 2 階西側連続通路に集合、新潟駅周辺整備事務所 3 名、新潟市 1 名 JR の方も加わり、3 階の同一ホームを見学させていただいた。在来線と新幹線が同じホームにあり乗り換えることができる画期的な構造であった。

整備中も仮ホームを運用しながら、旧ホーム撤去と鉄道整備を進め、最終的には、最終列車から始発列車までを含め最終 4 日列車を止めて切り替えを行った。その間はバス代行運送をおこなった。などの現場ならではの苦労話を伺うことができた。中央コンコースを抜け

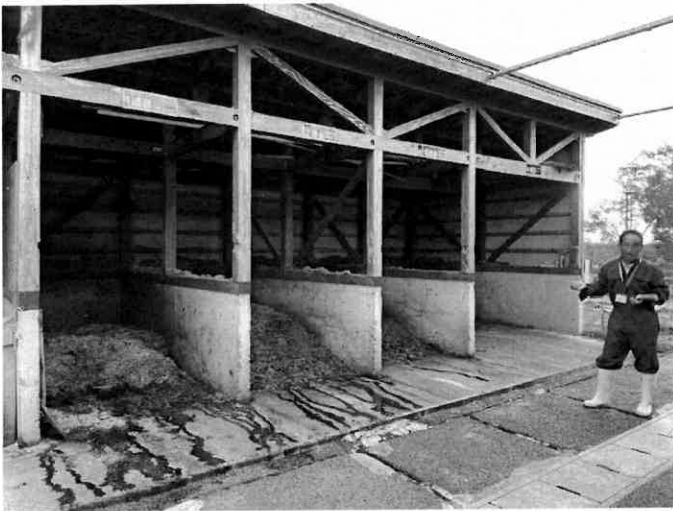
通路から工事中の高層ビルを眺め今後の民間で予定されている開発計画の様子などを伺った。地価上昇、建築活動、企業進出などが活発化している様を見ることができた。

整備中の万代広場は大雨が降ると地下水が高く水没してしまうので、対策が容易でないことも伺った。バスターミナルは、従来の新潟駅前と新潟南口の底流所を統合し新潟駅バスターミナルとして高架の下にリニューアルした。乗り場がわかりやすくなったとのことだった。また鉄道とバスの乗り換え時間の短縮ができる。改札口を出て階段を下りればバス乗り場なので所要時間約 1 分。バス町は広く雨雪も凌ぐことがで雪国ならでの発想で利用しやすい快適なバス待ち空間であった。しかし秋から冬は特に、風が強く風向きが悪いと更に雪も吹き込んでくるのでとても寒い。と実話を伺った。豪雪地帯の雪はさらに厳しいのだと感じた。またバスの前を横断する方が多くて注意喚起をするも対策が追いつかないとのことだった。万代広場は水と緑の繋がりをテーマとし人々が憩い集うことができる居心地の良い空間が整備されるとのことだった。歩きながらお話しさせていただき机上では聞けない現地を見ながらの丁寧で親切な説明はとても分かりやすく有難かった。大変貴重で有意義な時間であった。その後駅の向かい側のビルにある新潟市制作部新潟駅周辺整備事務所にて上記に記載した内容を丁寧にご説明をいただいた。

鉄道を挟んだ南北をつなぐために踏切の除去(撤去)、4 本の立体交差道路整備関連幹線道路施設整備は新潟市民にとって長年の念願であり大変大きな事業である。鉄道を挟んだ南北の市街地の一体化を図り、車、自転車、人の安全と交通を円滑化し、賑わい空間の創出を目指している。単なる南北の一体化ではなく、駅前万代地域と古町地域の各々の地域の積年の課題を一体化によって具体的に解決しようとしていた。このように「日本海拠点都市にいがた」実現に向けて全ての市職員が一丸となて取り組む意気込みは熱く、その大きな熱量に圧倒された。鳥取市では昭和 53 年全国に先駆けて駅の南北をつなぐ高架事業が行われた。しかしそれを十分活かすことができたであろうか？このことを問わずにまた新たな投資を行おうとしているのではないだろうか？現在に至るまでの駅前周辺整備事業の歴史と成果。現状の課題を徹底的に調査すべきだと痛感した。

【アグリパーク】

■循環型有機肥料



■牛



■景観



■新潟名産の食用菊



■観光案内施設で販売している大根



【新潟市歴史博物館みなとぴあ】

「重要文化財に指定された旧新潟税関庁舎が昭和44年(1972)「新潟市郷土資料館」として会館。隣接して旧新潟税関石庫(いしぐら)が復元。横を通る市道には、かつて新潟市中心部に張り巡らされていた堀も再現された。平成16年(2004)新たに建設された博物館本館<かつて西堀通六番町(西堀交差点角)に所在した、二代目新潟市庁舎の外観をモチーフに建設>さらに移設・復元された旧第四銀行住吉町支店がある。信濃川・新潟西港に面するロケーションから、みなと(港)とユートピア(理想郷)をつないだ造語である「みなとぴあ」の愛称が、一般公募によって命名された。新潟に行かれる方は是非見学して欲しい。歴史的建造物と新潟の歴史を分かりやすく学ぶことができる。



【新潟駅前】

■新潟駅正面



■高層ビルの建設



■高架された駅ホーム



■バス乗り場



■ショッピングモール部分



■駅前の整備

