

(様式第3号)

政務活動報告書

会派(議員)名 (足立 考史)

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	姫路市(公共交通事業について、姫路駅周辺整備について、姫路市文化コンベンションセンター「アクリエひめじ」について)
活動の相手	姫路市
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	9、10

視 察 報 告 書

令和 6 年 11 月 8 日

鳥取市議会議長 西 村 紳一郎 様

鳥取市議会建設水道委員会
委員 足立 考史



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

視 察 目 的

No. 1 「公共交通事業について」

No. 2 「姫路駅周辺整備について」

No. 3 「姫路市文化コンベンションセンター「アクリエひめじ」について」

No. 1 「公共交通事業について」

本年 8 月の姉妹都市（鳥取市・姫路市）親善交歓会で訪問した際に、姫路市営バス事業が民間バス事業者へ移管されたとお聞きした。本市の路線バスの現状は、路線の再編・減便・廃止等により市民の生活、特に高齢者の日常の生活における移動手段に支障をきたさないよう、代替交通として「バス代替タクシー運賃補助金」制度・「市町村有償運送事業」や NPO 法人、まちづくり協議会が主体で実施している「共助交通」などで継続している。

姫路市の公共運送事業が民間移譲した背景・経緯などから今後の本市の取り組みの参考になればと視察させて頂きました。

姫路市バス事業の歴史が古く、経過を語れる職員が難しいということで、議会事務局の上田局長から説明して頂いた。

終戦直後の昭和 21 年、「姫路市の復興は市民の足から」をモットーに市営バス事業が開始された。開業から 6 年で黒字となったが昭和 30 年後半から赤字経営が続き、昭和 47 年度に累積不良債権額合 19 億円余りに達したことで「交通事業再建対策審議会」が設置された。

そこで民間事業者（神姫バス）との競合路線の再編や余剰人員の整理、一般会計からの財政支援など交通事業再建計画を策定し、昭和 48 年度から昭和 62 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 年より自主経営となった。

その後、平成 6 年度以降の経営は再び赤字基調に転落し、平成 11 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、更に平成 14 年度に排ガス規制（NOx・PM 法）の特定地域に指定され、市営バス事業を取り巻く環境が厳しくなり、累積赤字が 12 億円に達した。

平成 15 年度に設置された「姫路市交通事業検討懇話会」から交通事業のあ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 年度から平成 21 年度までの姫路市交通事業経営健全化計画において、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を

実施したが、経営改善は期待できず、議論を踏まえ、平成 23 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 年度末に 9 路線を移譲、平成 21 年度末には 7 路線を移譲して交通事業が全面廃止となった。

そうした中で、地域への足として存続をするために補助金により存続させている特定バス事業に年間 4 億 3600 万円が支出されている。

【感想】

姫路市では、戦後直後から公立バス事業を立ち上げ、市民の足として経済・生活の要として重要な役割を担っていたが、人口減少・モータリゼーションの進展・ライフスタイルの変革などの影響によりバス事業の衰退が本市の現状と類似している。平成の大合併により、中山間地を含めた広範囲になり、民間事業者の手が届かない所には、公的事業とすべきと思う。特に高齢者の生活の足として欠かせない交通事業の存続は、本市の誰一人取り残さない施策の一丁目一番地である。この財源の確保が課題であると考えます。

No. 2 「姫路駅周辺整備について」

現在、本市は因幡・但馬麒麟のまち連携中枢都市圏の中心市として、また、交通の結節点として住民を支える重要な拠点である鳥取駅を中心としたエリアを「ワクワクが止まらない、駅からはじまるミライのカタチをデザインしよう」をテーマに掲げ、周辺整備のたたき台を協議されている。現在、昼夜とも賑わっている姫路駅周辺がどのように協議され、整備されたのか、本市の再開発に何かヒントになればと視察させて頂いた。

キャスティ 21 事業は、都市基盤整備として 3 本の事業の愛称を平成 2 年に一般公募し、「キャッスル（城）とシティ（都市）と 21 世紀」を合成した造語となり、「城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場」が誕生した。

【経緯】

姫路駅周辺整備のきっかけは、昭和 48 年 7 月の国鉄高架化基本構想が決定され、1960 年代のモータリゼーションの発展による慢性的な交通渋滞、南北市街地の分断問題が、平成 23 年 3 月に JR 山陽本線等連続立体交差事業が完成し解消された。

姫路駅周辺整備事業の「キャスティ 21」事業は、3 本の主要な事業として

1. 兵庫県による「山陽本線等連続立体交差事業」（平成元年～平成 23 年）
2. 姫路市による「姫路駅周辺土地地区画整理事業」（平成元年～令和 12 年）
3. 兵庫県と姫路市による「関連道路事業」（平元年～）

で中核都市にふさわしい、賑わいとうるおいにあふれた交流都心を目指す事業。

○開かずの踏切、南北市街地の分断の解消（4 本→10 本）（10 車線→28 車線）

○駅周辺の車両基地を郊外に新設した別所貨物基地に移転し、26ha を市が取得、

【キャスティ 21 事業】（駅周辺のゾーニングとして 3 ブロックの施設整備）

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多くの市民や世界から訪れる観光客がくつろぎ、にぎわう広場として整備された。

1. エントランスゾーン

交通結束機能・国宝姫路城を望む播磨の玄関口として整備した。

【姫路駅北駅前広場整備推進会議】

姫路市素案に対し、市民アンケートでは 7 割が「悪い」と回答があり、各種団体の提案を含め、推進会議が 17 回おこなわれた。

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：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

○トラジットモール：北駅前主要道路の規制をした。

(車両通行禁止区域)・(路線バス・タクシー通行専用道路)

○姫路駅を中心とした内々環状道路網の整備 (歩行者専用道の設置も含む)

○ショットガン方式：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管理する方法

【姫路駅北にぎわい交流広場条例】：まちの活性化・にぎわいの創設を目的

○一般市民のイベント等に貸し出すエリア

2. コアゾーン：核となる区域として民間主導による民間開発を行った。

姫路市が先行取得した土地を3つのブロックに区画整理し、民間開発事業者を募集し、2018年に特色のある施設が完成した。

○Aブロック：都市型ホテル進出事業者に誘致した。

○Bブロック：シネコンを中心とした商業施設

○Cブロック：専門学校を中心とした施設

などが建設された。

3. イベントゾーン

○令和3年9月に姫路市文化コンベンションセンター(アクリエひめじ)がオープン

○令和4年9月県立はりま姫路総合医療センター、愛称「はり姫」が開業

駅から3ブロックを結ぶ屋根付き「歩行者デッキ」(キャスティウォーク)が整備され、「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。

【大手前通り再整備事業】：歩いて楽しい、大好きなお城への道をコンセプトに！

戦災復興のシンボルとして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になった。800mは、駅よりトラジットモール・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。

Q & A

Q：トラジットモールの整備について

A：内々環状道路の整備により、北駅前から大手前通りの一ブロックまでを路線バスのみ(観光バスは通行禁止)・タクシー専用道路として交通量の削減・人にやさしい駅前にするために警察と協議して整備した。観光バスは、南側に6台の寄付きスペースを確保した。

Q：景観条例について

A：駅から姫路城までの商店街エリアに35m(15階建て)の高さ制限がある。

Q：中心市街地活性化計画について

A：第3期活性化計画を実施中

Q：駅前開発の事業主体は、国・県・市がどのように関わったか

A：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、ABCブロックに分けて民間事業者で事業コンペをし、優先交渉者を決定した。

Q：財源の内訳については

A：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

Q：駐車場の考え方について

A：商業エリア専用の駐車場はあるが、基本的に公共交通機関利用を目指した。

【感想】

本市では、令和 5 年 8 月 21 日に「鳥取駅周辺リ・デザイン会議」が開催され、駅周辺の現状と課題・再整備の方向性などについて協議を深めていくとしてこれまでに 5 回の会議

が持たれた。本年 10 月 7 日に市民フォーラムが開催され、鳥取市中心市街地活性化協議会代表の齋藤浩文氏がコーディネーターとなり、パネラーには、関西学院大学建築学部教授の山崎亮氏・鳥取大学工学部教授 谷本圭志氏・社法人山陰三ツ星マーケット代表理事 渡世唱子氏・鳥取大学地域学部 1 年生 小谷峻一氏と深沢鳥取市長とでディスカッションが多くの市民が参加された中で行われた。人が集い、賑わい、ワクワクが止まらない新しい鳥取市の玄関口になるよう一緒に考えてきたい。

No.3 「姫路市文化コンベンションセンター「アクリエひめじ」について」

姫路駅から歩行者デッキを通り、徒歩 10 分でストレスフリーに行ける。

施設の概要は、キャスティ 21 公園に隣接し、多様性に満ちた大規模複合施設として建設された。文化ホールはレンガ張りで音響に優れている大ホール（3 層）2,010 席・中ホール（1 層）693 席・小ホール（1 層）164 席がある。更にフローリング、側面全面鏡張りの多岐に利用できる（バレエダンス・リハーサル・ミニコンサート等）メインスタジアムもあり多様性に富んでいる。その他に 4,000 m²の展示場が 1 階にあり、幅 100m・高さ 10m の壮大な空間で 3 ブロックに分割でき、LED 照明・500 インチ電動スクリーン・床ピット（電気・給排水の設備）が整備され、更に野外展示場も隣接している。

会議室は 4 階ワンフロアに配置され、多目的ホール（大会議室最大 441 人・スクール形式）は、3 分割できる。中会議室は最大 168 人のスクール形式で 3 分割できる。小会議室は、最大 21 人で 2 部屋と特別会議室が配置されている。

【感想】

本市における駅周辺整備において、姫路市と同様の文化施設は不要と思われる。文化施設の規模を将来的に十分な協議が必要と考える。商業施設を配置されると駐車場問題が必ず浮上する。現在、駅近隣駐車場は 2,000 台程度あるとして増設不要論がある。民間大型駐車場や事業所占有の駐車場を月極利用している実態もあるために不要とする実態を調査すべきだと思います。更に JR 利用観光客の動線、バス・タクシーの乗り入れ、一般市民や学生の送迎など日常の動線等を十分に研究すべきと考える

(様式第3号)

政務活動報告書

会派(議員)名 (足立 考史)

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	足立 考史、太田 縁、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	11、12、13

視 察 報 告 書

令和 7 年 1 月 7 日

鳥取市議会議長 星 見 健 蔵 様

鳥取市議会建設水道委員会
委員 足立 考史



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

視 察 目 的

No. 1 「アグリパーク 農業施設について」

No. 2 「新潟駅周辺整備について」

No. 1 「アグリパーク 農業施設について」

日本初の公立教育ファームとして農業に触れ、親しみ、学ぶ場を提供し、児童生徒や一般の方に、圃場での農作物の収穫、畜舎での家畜の搾乳や餌やり、調理室でのピザ作り、アイスクリーム作りなどの体験を通して農業の楽しさや大切さを学ぶ施設として平成 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 位）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発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。

1. 【理念】

- （1）農業体験や食育を学ぶ機会を提供する施設
- （2）6 次産業化や農業技術向上等を支援し、地域農業振興に繋がる施設

2. 【基本事業】

・アグリスタディプログラム：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

（1）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）

（2）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支援

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。

(3) 就農支援：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名参加され、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）

3. 【施設の概要】：敷地面積39,364㎡

○クラブハウス：食育農業体験を行う教育ファームの中心施設、

○体験ハウス：収穫した農産物の調理やピザ作り等の体験施設

○食品加工支援センター：農産物の加工技術や商品化の取り組みを支援する

○体験畜舎：牛、ヤギ、ヒツジを飼育し、搾乳体験、餌やり体験が出来る

○宿泊コテージ棟、宿泊棟：コテージは8人収容/棟（7棟）、宿泊棟はツインタイプ（8部屋）を完備

○直売所：地元農産物・加工品を販売

○レストラン：地域の食材にこだわったメニュー

○体験圃場（5,100㎡）

4. 【運営主体】：指定管理者（アグリパーク運営グループ：民間3社）

5. 【スタッフ体制】

統括館長（県職員）

・教育ファーム部門：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：センター長（副館長）に市職員OBが就任

・食品加工支援部門：センター長（副館長）に大学教授に協力

6. 【総事業費】：建設費（19億円）・土地取得、造成費（9.2億円）

7. 【令和5年度来援者数】：191,000人のうち192校の児童生徒他8360人含む

【感想】

農業立県新潟県の中核である政令指定都市新潟市の農業産業に向かう意気込みが伝わってきた。少子高齢化により全国的に第1産業の担い手が不足し、先人が築き、引き継いできたあらゆる知識、技術が廃れていく昨今に新潟市は幼少期から農畜産の大切さや生産する楽しみなどを教育に取り組み、将来の担い手を育てる仕組みに感銘をした。本市も就農移住者の受け入れに取組まれているがなかなか大きな成果が出ていない。更には若者の流出超過により毎年人口が減少しており、第1産業の担い手不足が深刻な問題となっている。新潟市の農業振興の取り組みに何かヒントとなるものがあるのではないかと思います。スマート農業の促進や就農支援の充実など若者に向けたイメージ戦略にしっかりとPRしてはどうかと感じた。

No.2 「新潟駅周辺整備について」

【経緯】

平成18年頃の新潟駅周辺の現状はJR在来線（地上）により南北市街地の行き来が不便であり、まちの発展に不均衡が生じていた。また、シンボリックな施設が無く、魅力に欠けており、南北の主要道路も踏切により交通混雑が常態化し、歩行者や自転車等の安全確保のために鉄道と道路の立体交差が求められていた。平成4年から新潟県・新潟市の協働調査が開始され、平成10年の新潟駅周辺基本構想を基に駅周辺まちづくり懇談会・駅周辺整備計画素案などの説明会・市民ワークショップなどを実施され、平成17年に「新潟駅周辺整備計画」として都市計画が決定された。平成25年10月に上越新幹線の高架が完成、令和4年6月に地上の在来線5路線が全て高架化され同時に駅周辺整備事業により、鉄道を挟んだ南北市街地の

一体化を図り、自動車・自転車・歩行者の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により「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として、鉄道とバスの乗換えの利便性を向上させるための市内路線バスターミナルを高架下に設け、令和6年3月31日に開業されたバスターミナルは、2階駅改札口から直結で通路からストレスフリーでバス乗り場へ行けるようになっている。併せてバス専用道路となっているためスムーズな運行が確保されている。既に南側駅周辺は都市の庭として自然を感じさせる広場とタクシー関連施設や一般車両駐車場が整備されて運用されている。北側の整備については、令和8年全面供用を目指して整備中であった。こちらも南口と同様の広場があり、タクシープール、一般車整理場・バスターミナルへの屋根付きの通路が計画されている。

【感想】

先進地の駅周辺整備においては、長期の期間が有している。基本構想・計画、併せて十分な調査がなされ上に、市民への説明会やワークショップなどを繰り返し実施されており、この度の新潟市の開発の経緯を見ますと調査から計画決定までに13年も掛かっていること。更に上越新幹線効果が平成24年度から開業され、その後在来線の高架化工事が開始され令和4年6月に全線高架が完成した。この間10年が経過し、南側駅前の整備と併せて新潟駅バスターミナルが令和6年3月に開業した。北側の整備は未だに続いており、令和8年が完成予定と28年もの月日を要している。

本市の駅周辺再生基本計画のテーマは「次の50年へ。未来創造ステーション」と掲げ、キャッチフレーズは【ワクワクが止まらない、駅からはじまるミライのカタチ】として、リ・デザイン会議で駅周辺の開発整備について議論がなされているが、市街地の2軸、3軸（若桜街道・智頭街道・鹿野街道）の活性化や賑わいをどう取り戻すかが問われると思う。シャッター通りを一掃し、人の流れを生み出す企画や整備、また、駅南側も人が集える空間や施設建設など十分な投資をして駅周辺開発を推し進める意気込みが必要ではないか。また、既存の観光地以外に外国人向けの古びた町並みの発掘、整備によりオーバーツーリズムを呼び込むなどの企画は面白いと思う。商店街の開発や話題性のある街並みの創設などにも力を注ぐことも必要と思う。駅周辺整備は本市の未来を担うプロジェクトです。地方創生の一歩となるよう期待をするところです。