

(様式第3号)

政務活動報告書

会派(議員)名 (雲坂 衛)

活動事項	行政視察
活動年月日	令和6年10月30日(水)から令和6年10月31日(木)まで
場所	兵庫県姫路市
活動の相手	姫路市議会
参加議員名	雲坂 衛、太田 縁、足立 考史
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	3、4

視 察 報 告 書

令和 7 年 2 月 3 日

鳥取市議会議員 星見 健蔵 様

鳥取市議会議員 雲坂 衛



令和6年10月30日から~~11~~¹⁰月31日まで政務活動費視察（調査）に参加したので、その結果を下記のとおり報告します。

記

所見等：

公共交通事業について（姫路市議会事務局）

現在、地方の「赤字路線」に悩む事業者の中には、高速バスなどの黒字のほか、自治体などからの補助金などで路線を維持しているが、バス事業全体の収支悪化の傾向から、対策の限界を迎えている。国は、2014年に地域公共交通活性化再生法の改正を行うなどしているが、この度は、特に、バス路線維持に関する鳥取市の補助金の妥当性や、中山間地域を「赤字路線」と表現し廃止する課題等について、参考とするために、過去の姫路市のバス事業について調査を行った。

姫路市企業局交通事業部（通称：姫路市交通局）は、2010年3月に神姫バスに路線移譲されたため、姫路市議会の事務局長が対応。

鳥取市の主な路線バス事業者は、日ノ丸自動車（注1）と日本交通（注2）の2社に対して、姫路市の事業者は、神姫バス（注3）の1社と独占状態とのこと。姫路市の場合は、譲渡契約に基づき、同様に「赤字路線」から撤退させないように補助金を入れているとのこと。

国土交通省の調査によると、「赤字路線」に対する自治体助成の現状等について、制度概要（都市部・地方部共通）として、

- ① 自治体の補助要項による、
- ② 原則、欠損補助である、
- ③ 国の補助要項に準じている、

と3分類され、全国一律に補助金額が決まっていないことがわかった。

また、国交省運輸局は、「地域公共交通が廃止になったら医療送迎やスクールバスが必要となり、現在の補助金より「行政コスト」が増加する」と可能性を指摘し、「赤字」と呼ぶとことで廃止が最適という誤解を生み、担当職員の士気が低下するなどとして、地域公共交通の赤字を赤字と呼ばないように、「クロスセクター効果」（注4）の算出事例などを広報している。そもそも、「民間委託の方が費用を抑えられる」と表現されること自体が、刷り込まれた思い込みである可能性を指摘しているように思われ、今後のひとつの参考にしたい。

なお、市から民間事業へ補助金を入れる際、路線バス部門の赤字を精査する必要性について、姫路市は職員を、神姫バスの監査役員に入れることで、より会計報告等の信頼度を高め議会に報告しており、この点も参考にしたい。

この度、調査しきれなかった「自治体毎の路線バスの赤字の積算方法の差異について」は、今

後の調査課題としたい。

参考：

（注１）日ノ丸自動車道について

１９３０年設立、本社鳥取市古海、資本金１億円、従業員数３９７人、事業所は本店、米子支店、倉吉支店等。

（注２）日本交通（大阪府）について

１９２６年、澤春蔵（鳥取県岩美町生まれ）が大阪にて澤タクシーを創業。１９４１年、澤タクシーを母体に日本交通を設立（現在の資本金は１億円（日交グループ１４億円）、従業員約７００人（日交グループ約３，０００人）、系列会社４２社、２０２４年３月期の売上高約７０億円（日交グループ約２２４億円）。１９４５年、鳥取で貸切バス・タクシー事業を開始。１９５３年、大阪で貸切バス事業を開始。グループ会社である日本交通（鳥取県）が、山陰特急バスの運行を開始（米子－倉吉－鳥取－大阪）。１９９８年、日本交通（鳥取県）から大阪支社を日本交通（大阪府）に移管し、山陰特急バスの運行に参入。

鳥取市が補助を行っているのは、日本交通（鳥取県）（１９４５創業、本社鳥取市雲山、資本金１億円、従業員数約４７６人、事業所は、鳥取本社営業所、倉吉営業所、米子営業所。１９６６年、日本交通に社名変更、大阪の同名法人への合併ではなく、別法人のまま社名を同一化）。グループ内では、鳥取日交とも称される。

なお、東京都に本社を置く、日本交通（川鍋家がオーナー）（１９３７年設立、１９４５年日本交通株式会社に社名変更）とは全く関係がない。

（注３）神姫バスについて

１９２７年設立、本社姫路市西駅前町、資本金約３１億円、従業員数３，３９５人、２０２４年３月期の売上高は約４９４億円。兵庫県加古川付近で小規模な事業者として創業し、周辺の事業者を傘下に入れながら、播州・丹波（兵庫県）にまたがる一大路線網を構築。一般路線は、姫路市・加古川市・明石市など兵庫県播磨地域を中心に、東は神戸市・三田市に路線などを展開。また、高速バスのほか、神戸市交通局が運行していた定期観光バスの継承、神戸・明石・姫路の各公営バスから路線継承、また、各自治体のコミュニティバスの運行も受託している。

（注４）地域公共交通のクロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止したときに、追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を、比較することにより把握する地域公共交通の多面的な効果。

姫路駅周辺整備事業について（姫路市都市局市街地整備部）

姫路市の都市計画、JR 姫路駅周辺地区の主な都市計画事業等について、特に、キャストィ 21 事業と、その経緯の概要等について調査を行った（なお、キャストィとは、キャッスルとシティの造語）。

長年、姫路駅周辺は、広大な貨物ヤード跡地等による南北の交通の妨げが、市街地発展の大きな障壁となっていたが、昭和 48 年の国鉄高架化基本構想から、平成元年の山陽本線立体事業認可、平成 18 年の山陽本線効果踏切替、平成 20 年の姫新・播但線高架踏切替を経て、平成 23 年の JR 山陽本線等連続立体交差事業で高架化が完了。ヤードの郊外移転等により、駅周辺の開発が進展し、南北の交通の円滑化と南北市街地の一体を実現。（6.6 キロメートルの高架化、7 箇所の踏切撤去、南北を結ぶ都市計画道路は整備前 4 本 10 車線から整備後 10 本 28 車線へ等）。姫路駅周辺土地地区画整理事業は、45.5 ha。

キャストィ 21 事業は、昭和 63 年に旧新都市拠点整備事業として総合整備計画の大臣承認を受けたもので、計画地区が東西に長く、既成市街地が含まれる。将来を担う高次都市機能地区を「メインエリア」、都市周辺の良好な都市整備の先導地区を「サブエリア」、規制市街地をベースにした市街地再整備のモデル地区を「一般エリア」として、3つのエリアに区分し整備。

特に、メインエリアは、地方中核都市の都心にふさわしい機能の導入のため、

「エントランスゾーン」 2.6 ha、

「コアゾーン」 3.3 ha、

「イベントゾーン」 6.6 ha、

「生活利便施設ゾーン」、

「福祉健康・住宅ゾーン」

に分け、土地の高度利用と都市空間の形成を図っている。同日午後視察の「アクリエひめじ」は、「イベントゾーン」に含まれる。

なお、ホテルの誘致（ホテルモントレ等）、専門学校の誘致（姫路医療専門学校等）、病院の統合・移転（兵庫県立はりま姫路総合医療センター）についても、関連して概要を聴くことができた。

計画変更等に伴い様々な国等の予算を活用

姫路駅北駅前広場の計画変更（平成 20 年に都市計画決定）は、交通広場（立体都市計画制度の利用）による交通結節機能の向上と環境空間の確保。

①新駅前広場区域の約 16,100 m²（旧駅前広場区域は約 6,400 m²）で、中央コンコースから駅前広場まで新駅ビルを介さない歩行空間の確保と、姫路城への眺望確保。

②交通広場（新駅ビル北側と姫路ターミナルスクウェア東側）の約 1,300 m²で、交通機関の乗り換え利便性や快適な歩行者空間の確保。歩行者優先の環境空間は、整備前 26%に対して、整備後 67%と大幅に向上。

「ショットガン方式」について

鉄道高架下スペースの有効活用として、タクシープール（西 35 台、東 60 台）、バスプール 30 台、駐輪場（西 1,100 台、東 1,700 台）など、バス・タクシーの待機を高架下に設けたことが要因。特に、バス・タクシープールから駅前の乗降状態をカメラで確認できるようにし

た「ショットガン方式」と呼ばれる方法は、参考にしたい。

姫路市幹線道路網計画について

JR 姫路駅を中心に、内々環状、内環状、中環状を骨格とする期間道路網を構築。

特に、内々環状は、駅から約500m四方を、車両通行禁止（路線バス・タクシーを除く）にし、歩行者と公共交通を優先。平成27年に「姫路駅北賑わい交流広場」条例を施行し、中心市街地活性化のイベント開催件数が、平成30年379件から、令和5年429件。

大手前通りの整備効果として

平成29年1,050千円/㎡から、

令和2年1,700と千円/㎡と、650千円/㎡の増加。

平成31年地下公示の鑑定評価員は、「姫路駅周辺では、駅前広場や歩道などが整備され利便性が向上し、姫路城を中心とした観光による賑わいの高まりもあいまって、店舗・ホテル等の需要が強く、地価が上昇している」と評価された。

姫路駅周辺の民間投資について、大規模小売店6件新規出店で商業床面積の約2.3万㎡増加、ホテルが10件新規オープンで約1,900室の増加（平成22年から平成31年）、マンション35件新築（平成26年から平成29年）とのこと。税収増。

コアゾーンについて

コアゾーンは、AからDの4ブロックあり、それぞれ面積、用途地域、容積率、建ぺい率は次のとおり。

Aブロック 約1ha、商業地域、600%、80%

Bブロック 約0.8ha 商業地域、400%、80%

Cブロック 約0.8ha 商業地域、400%、80%

Dブロック 約0.7ha 準工業地域、200%、60%

都市機能、居住の誘導など、計画変更をうまく利用して、民間投資を誘発しようとしていることが窺え、今後の参考にしたい。

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（姫路市観光経済局）

姫路市文化コンベンションセンター（愛称「アクリエひめじ」）は、2021年9月開業の複合施設。公募の指定管理で、稼働率について、「大ホール」は約60%、「中ホール」は55%、「小ホール」は約60%、「展示施設（1F）」は約50%（目標は30%）で、黒字経営とのこと。

黒字は全国でも稀な例であり、黒字の主な工夫は、営業と、減免しないとのこと。

特に、営業については、市側だけでなく、指定管理者側にも営業部隊があり、大学や関連施設に営業訪問を行なっているとのこと。他に、東京に看板設置、神戸に電車内ポスター、コンベン

ションセンター、学会、ポスター、DMO コンベンションビューローなど。なお、利用区分は、午前、午後（１３時から１７時）、夜（１８時から２２時）の３区分。また、花や、ケータリングの対応を行なっているとのこと。

公園を含む建設費のみで約２５０億円（国約３割、県ほぼなし）

建築主は姫路市、設計・監理は日建設計、音響共同設計は永田音響設計、施工は竹中・神崎・平錦特定建設工事共同企業体。

大ホールの舞台裏に直結する形で関係者専用駐車場（１０ｔトラック２台分）があり、撤収時間の短縮につながっていることも利用者側の利便性に大きく貢献しているとのこと。

屋根付き歩行デッキの大きな有効性、民間投資の誘発の一助に

アクリエひめじは、「駅から屋根付き歩行者デッキでストレスフリーに会場へ」と広報している。

姫路駅から、午前中調査項目のコアゾーンの

Aブロック（誘致されたホテルモントレ姫路）、

Bブロック（商業施設・シネコン）、

Cブロック（誘致された姫路医療専門学校等）まで、屋根付き歩行者デッキで、公道の上をつなぎ、アクリエひめじの正面入り口の２階を経由して、東隣に病院の統合・移転後の兵庫県立はりま姫路総合医療センターまでつながっており、周辺施設含め、通勤通学者にとっても利便性が向上しているとのこと。駅から徒歩約１１分、約７５０ｍを実際に歩いてみて、キャスティ２１公園の北側は、マンションが多く立っており、介護施設も建設中であることがわかり、一連の整備事業による民間投資が続いていることや、屋根付き歩行者デッキの利便性がさらに増すことが予想され、整備の効果をさらに実感することができた。

上記の通り、３項目について、参考にしたい点が多くあり、大変有意義な視察となった。関係者の皆様に感謝申し上げたい。

以上

（４，９８０文字）

(様式第3号)

政務活動報告書

会派(議員)名 (雲坂 衛)

活動事項	行政視察
活動年月日	令和6年11月12日(火) から令和6年11月13日(水) まで
場所	新潟県新潟市
活動の相手	新潟市議会
参加議員名	雲坂 衛、太田 縁、足立 考史、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

令和 7 年 2 月 3 日

鳥取市議会議長 星見 健蔵 様

鳥取市議会議員 雲坂 衛



令和 6 年 11 月 12 日から 11 月 13 日まで政務活動費視察（調査）に参加したので、その結果を下記のとおり報告します。

記

所見等：

アグリパークについて（新潟市農林水産部・教育委員会学校支援課兼任、新潟市アグリパーク）
新潟市は、平成 19 年の市町村合併により、農地面積、生産量とも全国屈指の農業集積度の高い政令指定都市となり、「田園型政令市」の実現を目指し、「新潟市農業構想」を令和 5 年に改正。計画期間は、令和 5 年から令和 12 年。

現館長の説明で、アグリパークは、生産者と消費者、農村と都市の交流を活性化し地域の農業の振興を図るため建設されたものであり、当時の市長の想いも交え「買って広げてもらえなければ、（農家は）やっていけない。手取りをどう増やしていくか」という言葉が印象的であった。

アグリパークの基本事業は、①教育ファーム、②6 次産業化支援、③就農支援の 3 つがあり、この度は、①の教育ファーム、アグリスタディプログラムについて、調査を行った。

学習指導要領について

特に、小学校 2 年生の割合は約 4 割で、学習指導要領にうまく紐つけて、教員の研修や、事前支援相談なども行っている。それでも参加されない学校があり、理由の一つに、既に地域の農家さんから学校の授業等でお世話になっており、アグリパークに出かけにくいなどの声があるとのこと。

郷土愛の醸成もねらっているとのことであったので、栽培されている 25 品種の中には、食用菊が栽培されており、伝統食材として販売されていた。

就農の効果測定はできない

実際に、就農にどれほどつながっているかは、効果測定していないと。高校生は、実際農業で食べていけるのか心配しているとのこと。就農支援側も、安易に就農を進めておらず、力がつけられれば圃場農地を紹介することになっているとのこと。アメリカのよう、農家の所得を準公務員の給与水準になるまで政府が赤字補填する仕組みがなければならないなどの声は年々大きくなっているように思われる。

特に、「小泉政権」以降のいわゆる「農業潰し」を批判されていたことが、印象に残った。

新潟駅周辺地区の整備について（新潟市都市政策部 新潟駅周辺整備事務所）

新潟駅周辺聖母の主な概要は以下の通り、

① 令和元年度、新潟鳥屋野線共用

立体交差道路を順次整備し、踏切を除却することで、鉄道を挟んだ市街地の一体化をさらに進める。

②令和４年度、在来線全線高架化（平成３０年 高架駅第一期開業・同一ホーム使用開始）
踏切除却により安全性の確保と利便性の確保と、東北日本海側との連携による日本海国土軸の強化。鉄道を挟んだ南北の市街地を結ぶ区画道路や、高架側道を順次整備し、さらに利便性を図る。

③令和２年～、国道７号新潟駅交通ターミナル整備（仮称）バスタ新潟
国直轄事業による高速乗合バスを中心とした中・長距離バスターミナルの整備により、広域交通結節機能の強化を図り、交流人口の拡大を期待。

④令和５年度から、新・万代広場（新潟駅北側）の段階的共用
連立事業と一体的に駅前広場を整備することにより、駅周辺の新たな賑わいを創出するとともに、新潟駅の拠点化が進むことで、民間投資の誘発を期待。

⑤令和６年３月、新潟駅バスターミナル開業（市内路線バス）
新潟駅の高架下に、市内路線バスターミナルを整備することにより、鉄道とバスの乗り換え利便性がこうじょうし、雨の日などのバス待ち環境も改善。

JRの支社ビルの移転補償は約８０億円（整備の９６６億円とは別）

JRが移転に応じたと思われる主な理由は以下の通りとのこと

- ・８％（連立の国基準）がJR、残り９２％は国１／２、市１／２。
- ・古い支社ビルを解体でき耐震化できること
- ・店舗の賃料で将来的に収益が見込めること
- ・JRの利用者増加が見込めること

呉市のバスタのようにUDCの関与や、民間開発益を基金化して寄付する構造は、まだないとのこと。

今後の課題は、より駅近くに乗用車の駐車場をつくること。今後、駅の南側に民間開発する予定があり、バスタ事業との金街を検討しているとのこと。

展示会の効果については、ほぼ休憩・待合スペースとなっており、展示会の効果の期待はないとのこと。アクリエ姫路の一階部分を全て、本格的に水回りから整備する方法ならば、効果は期待できるが、駅にただスペースを設けるだけでは、他の施設との兼ね合いなどから効果は少ないことがわかった。

上記の通り、今後、本市にとって参考になる点が多くあり、大変有意義な視察となり、関係者の皆様に感謝したい。

以上

（１，８３７文字）