

平成 18 年度建設委員会地方都市行政視察調査報告書（案）

1. 訪問先及び調査事項

調 査 日	訪 問 先	調 査 事 項
11月1日	山形県米沢市	米沢市民バス事業について
11月2日	山形県山形市	山形市まちづくり総合支援事業について

2. 調査内容

米沢市 「米沢市民バス事業について」

（1）米沢市の概要

米沢市は山形県の最南端米沢盆地に位置し、県南3市5町からなる「置賜（おきたま）地域」において、行政、産業、教育・文化等の中心的な役割を果たしている。平成元年には、市制100周年を迎えた。面積は、548.74km²と広大であるが、大部分は山岳地帯であり、可住地面積はその2～3割にとどまる。人口は、93,170人。冬は寒さが厳しく、特別豪雪地帯に指定されている。

上杉鷹山で知られる上杉家の城下町として栄え、上杉神社、上杉家廟所など、市内は、当時の佇まいを残している。産業別就業人口比率では、他市と比較して第2次産業の比重が高く、先端技術工業都市として、製品出荷額は県下一である。

（2）視察経過

ア 事業概要

自家用車を持たない高齢者、主婦、高校生などの交通弱者の交通手段を確保するため、平成9年より、赤字による民間の廃止代替路線として、米沢市が市民バスの運行を開始した。市街地の中心部から郊外に向け、放射状にルートを設定した3路線4系統を運行。年間利用者は、平成17年度で、延べ約6万9千人。一部区間において、経路上であれば停留所以外でも乗降できる「自由乗降区間」を設定。

さらに平成13年には、米沢駅を始点と終点とし、市中心部にある公共施設や商業施設、病院、高校などを回る「市街地循環バス」の運行を開始。平成17年度の延べ利用者数は、約10万1千人。

イ 運行車両

廃止路線代替バス

6台（定員はそれぞれ、37人、43人、49人、60人、61人）で運行。

購入費は、1,150万円～1,523万円。

市街地循環バス

2台（定員42人）で運行。低床型、車椅子乗降用スロープ板を配備。購入費は、1600万円。

ウ 平成18年度運行业務委託費（指定管理者制度導入）

廃止路線代替バス（市内の一般貨物運送会社へ委託） 2,669万円。

市街地循環バス（市内のタクシー会社へ委託） 1,825万3千円。

- エ 山形県からの補助金（平成１８年度）
廃止路線代替バス ２９１万８千円。
市街地循環バス ２５０万７千円

- オ 料金と平成１７年度使用料収入
廃止路線代替バス
料金は、１５０円～６００円（距離に応じて。山形交通株と同じ料金体系）
使用料収入は、約１，６６０万円
市街地循環バス
料金は、２００円（均一料金）
使用料収入は、約１，９４０万円

カ バスロケーションシステムの導入

当市は豪雪地帯であることから、冬期は、利用者が夏期の２倍となる一方で、積雪や路面凍結により激しい渋滞が起き、著しく定時性が低下する。当初は、バスに搭載した専用端末からＧＰＳを利用し、インターネット経由で市役所のパソコンで位置情報を確認するシステムを導入。

現在は、パソコン画面に、バスの現在位置を運行経路図の上に示すことが可能となるとともに、市内の６６％が加入しているＣＡＴＶを活用。１チャンネルをバスロケーションシステムに使用し、パソコン表示画面をリアルタイムで変換し、テレビ放映を行っている。さらに、携帯電話からも位置情報の確認が可能となっている。

キ 今後の課題

バス停に設置するタイプのバスロケーションシステムの導入や地上波テレビ放送のデジタル化に伴う多チャンネル化の際に１チャンネルを貸し切るなどの検討を行い、パソコンや携帯電話、ＣＡＴＶにアクセスできない利用者の利便性を図っていく。

（３）主な質疑応答

以上のような概略説明を受けるとともに、下記のとおり質疑応答を行い、その後「市民バス」の見学を行った。

（質疑） バスの自由乗降区間はどのあたりになるのか。

（応答） 主に、路線の外周部分である。市の中心部については、警察の許可が出ない。

（質疑） 運行の根拠規程である道路運送法第８０条第１項とは、どのようなものか。

（応答） 自家用自動車は、本来有償で運送業務を行うことはできないが、「公共の福祉を確保するために止むを得ない場合には、国土交通大臣の許可を受け事業を行うことができる」とするものである。

（質疑） バスロケーションシステムの開発経費はどのくらいか。

（応答） ５０万円ほどであるが、画面の画素数は少ない。

（質疑） 広告を車体の内外に掲示する考えはないか。

（応答） 今年度から車内広告を掲示している。利用料は、１件当たり１０日間で６００円である。今年度は、数万円の収入がある予定である。

- (質疑) 平成17年度の運行実績を見ると、米沢関根線では、平均乗車密度が3人を下回っているが、どのような現状か。
- (応答) 近隣町会などと協議しているが、路線上に女子短大があることから、運転本数を変えず、ダイヤを工夫することで対応している。運行目的が、交通弱者の足の確保である点から見ても、すぐに廃止することは難しい。
- (質疑) 利用者からの声はどうか。
- (応答) 毎年、ありがたいとの声を聞いている。今後、バス検討委員会による利用者アンケートなどの実施を検討している。
- (質疑) 利用者の減少傾向が見られるが、原因は何か。
- (応答) 少子化による人口の減少、特に高校生の減少が大きな要因と言える。また、高齢者自身が車を運転するケースもまだまだ多い。
- (質疑) 廃止代替路線の委託先はどのように検討したのか。それまで運行していた(株)山交バスは検討しなかったのか。
- (応答) (株)山交バスを含め、観光バス会社、タクシー会社、運送会社に対し、検討を依頼したが、落札したのは、運送会社であった。
- (質疑) 路線によっては、バスの最終便は5時台であるが、運行時間帯の延長については、希望は出ているのか。
- (応答) 主な運行対象である災害弱者からは、特に希望は出ていない。路線上にある県立工業高校から希望を出されたこともあったが、実際の乗車人数は10数人であり、現段階では現状維持を考えている。

(1) 山形市の概要

山形市は、山形盆地の南東に位置し、山形県の県庁所在地として、政治、文化、経済等の中枢を担う各種機能が集積している。近年は、県内の庄内地方や置賜地方などの他地域の市町村との関係に比べ、仙台市との関係が親密であり、この傾向は、山形・仙台間の交通網の整備とともに拡大している。さらに、山形新幹線つばさの開通により、東京方面への移動時間が大幅に短縮され、東北横断自動車道酒田線と東北中央自動車道などとの結節点ともなり、南東北の交通中枢拠点に位置付けられている。人口は 250,160 人、面積 381.34k m²。

一方で、中心市街地においては、人口の減少や自動車及び歩行者交通量の減少により、商業力の低下など空洞化が進んできている。居住人口及び交流人口の増加を図るために、交通環境の整備や商業機能の増進などの施策が必要となっている。

(2) 視察経過

ア 事業の基本方針

山形駅周辺は、山形駅周辺の利用者也激増し、山形の顔としての機能拡大が求められていた。このため、山形駅西口地区に新たな都市機能を導入し、山形の新しい顔づくりを行い、山形駅東西で一体的なまちづくりを推進することにより、山形市の将来目標である「歴史と文化と緑の環」の実現を目指す。

イ 山形駅周辺整備計画概要（事業区域面積 約 36.1 ヘクタール）

下記の施設を整備

山形駅東西自由通路、橋上駅舎、東口駅前広場、東口交通センター、東口人工地盤（ペディストリアンデッキ）、西口駅前広場、立体横断施設、霞城セントラル広場、霞城セントラル、山形テルサ

事業の経過

建設省、東日本旅客鉄道（株）、日本国有鉄道清算事業団、山形県、山形市で構成された山形地区新都市拠点整備事業総合計画策定調査委員会、整備事業研究会を組織し、整備計画を策定。

- ・昭和 63 年度 予備調査
- ・平成 3 年度 橋上駅舎、東西自由通路、駅ビル建設着手
- ・平成 4 年度 拠点総合整備事業整備計画策定
橋上駅舎完成、東西自由通路一部完成
山形新幹線開業
- ・平成 5 年度 拠点総合整備事業整備計画の事業地区採択
東西自由通路完成、駅ビル完成
山形駅西口地区画整理事業事業計画承認
- ・平成 12 年度 霞城セントラル完成
- ・平成 14 年度 ペディストリアンデッキ完成

霞城セントラルについて

西口新都心地区を賑わいがあり、優れた都市景観を有するまちとするため、公共が地区のモデルとして先導的に施設整備を行い、それによって大規模で調和のとれた民間再開発を誘引することを目的に建設。

- ・事業費 273億6千5百万円
(市 79億5千6百万円、県 125億3千3百万円、民間 68億7千5百万円)
- ・概要 鉄骨鉄筋コンクリート造 地下2階、地上24階
敷地面積 10,830m²
延床面積 69,460m²
(市 15,520m²、県 33,190m²、民間 20,750m²)
公共駐車場 345台、公共駐輪場 1,746台
- ・主な施設
[山形市] 市民活動支援センター、保健センター、生活情報センター、市民課証明コーナー、友好姉妹都市交流センター、観光案内センター
[山形県] 産業科学館、放送大学山形学習センター、県立霞城学園、国際交流センター、パスポートセンター、観光情報センター
[民間] ホテル、映画館、飲食店舗、物販店舗、オフィス、地域冷暖房施設

ウ 山形駅西土地区画整理事業

事業の目的

山形駅西口に集中している国鉄清算事業団用地、大規模工業用地等を有効に活用し、駅東地区の既存都心地区との役割分担のもと、「都心ゾーン」、「文化軸ゾーン」、「駅環状道路ゾーン」、「住宅ゾーン」に区分し、基盤整備を推進。

事業の概要

- ・事業認可 平成6年
- ・事業年度 平成5年度～平成18年度
- ・施行面積 約29.9ha
- ・公共施設 都市計画道路5路線、延長2,455m
区画道路 延長4,140m(幅員6～16m)
公園 3箇所(面積 約4,030m²)
西口駅前広場 面積 約7,400m²
ポケットパーク 4箇所(面積 約970m²)
立体横断施設 延長約80m(幅員6～12m)
- ・事業費 約303億円
- ・減歩率 33.67%(公共 31.18%、保留地 2.49%、一般住宅 15%、商業地 50%)
- ・仮換地 地権者284人 面積25.7ha
- ・進捗率 99.6%(17年度末)

事業の効果

- ・中心市街地の活性化が図られ、周辺地区の経済・文化等の活性化の先導役となった。
- ・公共施設等の整備により、山形の新しい顔が形成された。都市機能の整備により、新市街地としてのにぎわいが生まれている。
- ・駅東西間の土地利用の格差が是正されている。
- ・駅西口及び近隣地区の交通アクセスが改善されている。

今後の課題

- ・現在3区画が未売却であり、価格の時点修正を行うなどにより早期売却を図る。
- ・新県民文化施設建設については、厳しい財政状況の中、平成16年に凍結された。文化振興、駅西地区への民間活力誘導を図る点からも影響が大きく、県に対し早期着工を強く要望していく必要がある。

(3) 主な質疑応答

以上のような概略説明を受けた後、以下のとおり質疑応答を行い、その後、ＪＲ山形駅再開発ビル「霞城セントラル」を見学した。

(質疑) 「霞城セントラル」に民間事業者が入居しているが、選定はどのように行ったのか。

(応答) 再開発ビルの所有割合をビル計画時に協議したが、その段階で、県が５割、市が２割、民間が３割とすることとなった。民間部分については、事業提案コンペ方式とし、募集要綱では、賑わいのある施設とすること、業態は風俗営業以外は許可することとした。その結果、ホテルや映画館などが入居することとなり、それらに合わせた設計とした。

(質疑) 駅の東西に広場があるが、整備の事業主体はどこか。

(応答) 山形市である。

(質疑) 駅周辺の再開発を行うこととなった契機は何か。

(応答) 平成４年（１９９２年）の第４７回国体の山形県開催に合わせ、ＪＲ駅舎の改良も含め、駅周辺を整備することとなり、昭和６３年に新都市拠点整備事業予備調査を開始した。

(質疑) ＪＲは積極的にかかわってきたのか。

(応答) 市としては、できるだけ一体的に整備を進めたいと考えていたが、それを市の方から先に持ち出すと、ＪＲ側からは、必要性を認識している市が整備すべきと言われかねない状況があり、協議の持ち出し方には、非常に苦労した。

(質疑) 区画整理事業地域内の更地となっているＤブロックとＣブロックの今後の整備予定はどうか。

(応答) 市の所有であるＤブロックについては、半分は民間に売却済みであり、今後マンション及び商業関係の施設が建設される予定である。Ｃブロックは、ＪＲが所有しており、現在、駐車場として利用されている。

(質疑) 区画整理事業地域内の３区画の保留地についての今後の対応はどう考えているのか。

(応答) 地価が下がってきているが、周辺地区との兼ね合いからあまり安くも売れない。幹線道路沿いや比較的広い保留地については、早期売却したいと考えている。

(質疑) 区画整理事業については、計画当初から周囲の賛同を得ていたのか。

(応答) 最終的には、市の施行事業に対し、同意は必要としないが、ある程度 of 了解を得られるよう配慮しながら事業を進めた。土地所有者であった大規模企業については、工業用地から宅地へと地目が変わったため、最終的には５０％の減歩となったが、土地の評価は逆に上がった。