

視 察 調 査 報 告 書

委 員 会 名	経済建設常任委員会
参 加 者	委員長 鈴木 英樹 副委員長 加藤 義幸 委 員 鈴木 雅子 野島 さつき 大原 昌幸 井町 圭孝 荻野 秀範 小木曾 智洋 杉山 智騎
視 察 日 時	平成29年 1 月18日（水）13：00～15：00
視察先・概要	茨城県石岡市 人口：76,845人 世帯数：30,477世帯 面積：215.53 k m ² 特記事項：住みよさランキング2016（東洋経済）総合455位 （安心342位、利便428位、快適581位、富裕444位、住居340位）
視 察 項 目	「石岡駅の改修とB R Tの利便性を向上させる周辺整備」について
視 察 概 要	<p>< 石岡駅の改修 ></p> <p>J R 石岡駅の1日当たりの乗降客数は約12,000人であり、駅周辺には、市役所、市の文化施設等の公共施設や商店街等主要な施設が立地しており、多くの人が集まる地域となっている。課題としては、駅利用者の多くが使用している西口駅前広場が狭く、朝夕や雨天時に自動車交通が輻輳する状況にある。そこで、石岡市の玄関口となる石岡駅周辺のバリアフリー化や都市機能の強化を図ることで、東西の人の流れを活発にさせるとともに、まちの魅力向上を目指し、平成22年度に「石岡駅周辺整備事業」として、J R 石岡駅周辺の都市基盤整備に着手した。平成23年度から平成27年度は国の社会資本整備総合交付金を活用した事業計画を作成した。</p> <p>橋上駅舎と自由通路整備は、平成27年の夏に 1 期目の工事が完了し 1 部を供用開始した。平成28年3月には橋上駅舎と東西自由通路が完成し供用開始した。これまでの東西自由通路は屋根無型でエレベーターもない自由通路であった。新しい自由通路は橋上駅舎と一体化になり、これまで西口からしか入ることが出来なかった改札口に東口と西口の両方から直接改札口に向かうことが可能となった。また、自由通路にはエレベーター 2 基、エスカレーター 6 基を整備してバリアフリー化を図り、利便性の向上を図った。</p> <p>< B R T ></p> <p>平成19年に鹿島鉄道が廃線となったことに伴い、同年から鹿島鉄道代替バスが運行されてきた。しかし、定時性、速達性が確保されていた鉄道に比べ、一般道を走るバスとなったこと及び運行本数が削減されたことなどから、バス利用者は鉄道時の約 4 割と大きく落ち込んだ。これを</p>

	<p>受け、鹿島鉄道の廃線敷きを活用して、全国初の公設民営方式のバス専用道で、定時性と速達性のあるバス（地方型ＢＲＴ）の実証運行を平成22年度から開始した。平成24年度からは本格運行を行っている。</p> <p>石岡駅橋上駅舎とあわせて、バス専用道の延伸とＢＲＴ専用駅前広場の整備を実施し、直接石岡駅へ乗り入れることを可能にし、定時性・速達性を確保し、沿線住民や通勤通学者、そして茨城空港利用者への利便性を高めている。ＢＲＴ専用駅前広場は3,300㎡であり、バス乗車場１台、降車場１台、バスプール３台が整備されている。</p>
<p>所 感</p> <p>視察しての感想 や岡崎市への提 言など</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・石岡駅は、平成22年3月11日の茨城空港の開港に合わせ、空港への結節点としての再整備も望まれていたようだ。東口駅前交通広場の整備は十分な用地が活用され、歩行者、自転車、自家用車、公共交通が混在しないような整備がなされ、利用者の安全性・利便性の確保がなされている。石岡駅の場合、ＢＲＴ専用広場（3,300㎡）の整備にあたっては、当時の鹿島鉄道から譲り受けて（買収）行われており、個人の複数の土地所有者がいたら、このようなスムーズな再開発は難しいと思った。本市においても名鉄東岡崎駅周辺整備が進み、ＪＲ岡崎駅西口整備計画も策定中であり、再整備にあたっては、利用者の安全性・利便性を最優先に進められたい。 ・石岡市はバスネットワークについて、ネットワーク会議で住民の意見を吸い上げたり、地元高校とバス弁当を開発したり様々なイベントでＰＲ活動を行った。本市としても事業を行う際には住民の意見、考えを吸い上げ、説明し、通知宣伝する方法をしっかりと吟味熟慮していただきたい。 ・ＢＲＴについては、鹿島鉄道の廃線敷地を整備したものだが空港へのアクセス道にすることでの付加価値を付けたことや、路線の法面を公園化する事など参考になった。 ・石岡駅の様に、ＪＲ岡崎駅の東口・西口広場に30分無料の駐車場を設置し、一般乗降車の混雑解消をしていくべき。 ・鉄道駅は市の「顔」であることを改めて感じた。魅力のある所には人は集まる。利便性と共に市民の声をとり入れたデザイン（和モダン）、連絡通路に飾られていた中学生の作品、山車の展示など「石岡らしさ」が感じられた。鹿島鉄道の廃線敷きをバス専用道として活用するＢＲＴは鉄道が所有していた24,000㎡もの広い敷地を買収できたこと、線路部分を無償譲渡して頂けたことなど、地元の大きな協力を得られたことが推進力となった。沿線住民や通勤通学者の盛り上がりが支えているとのことで、地域をまき込んだ成功例だと思う。 ・ＪＲ石岡駅は社会資本整備総合交付金の採択を受けＨ23 から事業開始しＨ28 年度未完了予定である。既に駅舎、自由通路等は完成済みであり、現在は駅前広場整備を鋭意施工中であった。完了直近であり、効果については、数値で表せる段階ではないが都市基盤整備と駅前の利便性とシンボル性といった目的はある程度達成できる見込みであると考

	<p>える。今後は中心市街地の活性化にどう結び付けるかが課題になると思われる。又、旧鹿島鉄道の廃止に伴い一部線路敷をＢＲＴとして整備を行い旧鉄道利用者の利便性を図っている。本市においては、主要鉄道駅が２か所と中心地市街地が地理的に離れた距離に存在する。各々再開発等により活性化を目指しているところではあるが、顕著な効果が見られる所は多くない。モータリゼーションの発達に伴い郊外型商業施設が新市街地になりつつあるが、これらの箇所が定時制の担保された軌道交通による公共交通網で結ばれれば、また違った可能性も考えられる。現状バス路線はあるが、定時制が担保されていない。この定時性が地域内特性公共交通の鍵になるのではないかと考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岡崎市の市電（挙母線）廃止のあと、名鉄がバスを走らせ、一部針崎町、若松町、福岡町に専用道路を残していたのとほぼ同じ手法である。ただし、岡崎市の現状は、バス専用道が一部使えなくなったため、専用路線を廃止、路線変更をしたという段階である。石岡市のバスを引き継ぐ背景は、広大な土地の購入買収などの外的要因もあったのではと感じるが、都心から１時間という距離を生かし、住民を増やす方策としては重要である。交差する道路との安全対策が必要と考える。一般車両がまちがって侵入しないための遮断機はあるが、車両の対策ではない。また、市全域の公共交通（乗り合いタクシーも含めた）足の確保も必要である。 ・石岡駅周辺整備計画に基づき実施されている「石岡駅の改修とＢＲＴの利便性を向上させる周辺整備」は、用地買収がＪＲと鹿島鉄道のみで比較的簡単に行うことができた事が大きなポイントであったと思われる。人口規模も７万人と岡崎市の約５分の１であり、駅施設としては十分な規模であると思われる。石岡市では、朝夕の乗降車で混雑している点に注視をして、歩行者と自動車及安全に通行できる計画としており岡崎市の計画（東岡崎）もその点は十分に対応していく必要がある。ＢＲＴは現在の事業化区間は約５kmであるが、事業者への補助等なく企業が行っている。岡崎市でもＢＲＴが実施できる路線を検討して試験的に実施する必要があるのではないかと（定時制の確保）。
委員長の総括	<p>参考及び今後本市へ活かしたい事項</p> <ul style="list-style-type: none"> バス・タクシーと、一般車両や送迎車両などの停車スペースを分け、駅周辺の混雑解消への整備 道路の規制など庁舎内の組織、地域連携の進め方 変化点時に、民間企業が廃止した時の土地利活用を事前に確保していること