

松江交通まちづくり 見学会&勉強会 記録

実施日：2012年1月8日～9日

内容：8日（まちなか見学会、意見交換会Ⅰ）、9日（意見交換会Ⅱ）

参加者：添付表1 参照

1日目 1月8日（日）

14:00 松江テルサ1階ホール集合

- ・まち歩きで説明をいただく松江チーム（飯野先生、足立氏、佐藤氏、高田氏）の紹介を行った。
- ・飯野先生より、1620年ごろの古地図を使用して松江市の中心部は築城当時の城下町と戦の防御のための堀が張り巡らされており、その構造が現在も各所に見られる旨の説明があった。（図1）



図1 歴史的な松江の都市構造について説明をされる飯野先生

14:05～16:40 【まち歩き】

（駅通り）

- ・車線を減らして路上に荷捌きスペースを確保したが、タクシーや代行が待つ格好の場所となっている。（図2）（天神町商店街）
- ・昭和40年代に松江で栄えた商店街であり、「天神市」（毎月25日）を開催するなど中小企業庁選定の「がんばる商店街77選」に選定されている。
- ・工期の長期化による商店街の衰退に配慮し、電線地中化に比べ工期が短い、アーケードの屋根部分の下に電線を収納するボックスを設置された。（図3 手前）
 - ・道路拡幅によって商店が成り立たなくなった場所で、民間で高齢者・障害者向けのアパート（1階は医院、薬局、2～4階がアパート）を設置し、市が借り上げることで継続的な収益を確保する仕組みとなっている。（図3奥の建物）
- （白潟本町商店街）
- ・古い建物が立ち並びダンスホール（現在はライブハウス）があるなど、かつて最も栄えた商店街である。
- ・商店街全体でセットバックが行われている。（図4）



図2 路上の荷捌きスペース



図3 天神商店街のアーケードと高齢者向けマンション



図4 白潟商店街のセットバックの様子

（山陰合同銀行本店（展望フロア））

- ・東側を望むと手前から新大橋、くにびき大橋がかかっており、眼下には寺町が広がり、その周辺には高層ビルが立ち並ぶ様子を見ることが出来る。（図5）
- ・西側を望む（図6）。中央左の島根県立美術館（設計：菊竹清訓）は宍道湖と一体的に見えることが考えられたしじみとパレットをイメージし、デザインされている。ま

た、その一帯は埋め立て地であり、かつては宍道湖であった。

- 同じく西側（図7）には、左下に白鷺公園、中央には H13 年より 4 車線となった宍道湖大橋（どちらも設計：大野美代子）が架かっている。宍道湖大橋の北側の一帯もかつては宍道湖であり、遠浅の良い漁場であった。現在では、松江しんじ温泉や松江市役所などがある。



図 5 合銀展望台から東側の風景



図 6 合銀展望台から南側の風景



図 7 合銀展望台から北西側の風景

（松江大橋（17 代目））

- 平日の 7:30～8:30 は一般車両通行止めとなる。
- バスは往復で約 650 本/日を通り、両隣の宍道湖大橋・新大橋の約 50 本/日と比較すると突出して多くなっている。（図8）
- 20～25 年のスパンで架け替えが行われており、現在 17 代目（昭和 12 年～）である。大橋川の拡幅、及び松江大橋の架け替えが松江の交通計画全般に及ぼす影響は非常に大きくなっている。
- また、大橋川の拡幅により、山陰合同銀行本店の宍道湖側の道路はルート変更などが計画されている。



図 8 バスの走行台数が最も多い松江大橋の様子



図 9 松江大橋の擬宝珠と説明される高田氏



図 10 松江大橋に関する歴史の説明を受ける様子

(京店商店街、カラコロ広場：)

- ・ 松江の中心市街地の今後の核となるひとつのエリア。江戸時代、京都などから越してきた人々が寂しがないように京都の街並みに似せたつくりとなっている。(図 11,12)
- ・ 堀川遊覧船の乗船場までは市道となっておりカラコロ広場よりも一段下がっている。堀川沿いの回遊性に期待していたが、過去に、オープンカフェをといたイベントを実施した際に人の集積が見られたほか、普段あまり利用されておらず、その活用法が課題となっている。(図 13)



図 11 京店商店街の街並み



図 12 カラコロ広場の様子



図 13 カラコロ広場前の市道

(堀川遊覧船(カラコロ広場乗船場発着) 10 人定員×2 隻 (図 14))

- ・ 堀川遊覧船の歴史は浅いが、多くの観光客を集めており、水を活かした交通まちづくりのポイントとなっている。
- ・ 堀自体は江戸時代に失業対策の公共事業として建設された。
- ・ かつては堀川に向けて裏口に階段があり、生活のための水として利用していた。(塩見縄手)
- ・ 「伝統美観保存地区」に指定されているため、江戸時代のような景観が保存されている。しかし、道幅の狭さからトラブルが発生することもあり。そのため平成 23 年 11 月から(6 か月間)制限速度を 40km/h から 30km/h に変更し、センターラインを無くすなどの社会実験を実施している。(図 15)



図 14 堀川遊覧船にて
低い橋を潜り抜ける際の様子



図 15 塩見縄手の景観

(バス停、交通広場)

- ・バス停にはバスロケーションシステムが搭載されており、バスの所在地を確認することが出来る。松江は第2回のオムニバスタウンに指定されたため、導入当時は先進的な取り組みと言えた。(図 16)
- ・バス停横には交通広場(市内に3か所存在)がある。現在は駐車スペースとして活用されており、一体的な整備に課題が残っている。(図 17)

(善導寺横丁)

- ・街並み整備事業の一環として整備を行っており、デザインは住民参加のWSにおいて決定された。(図 18)



図 16 松江市内の
バスロケーションシステム



図 17 バス停横の交通広場



図 18 住民参加のWSにより
デザインされた善導寺横丁の見学

- 16:40～17:50 【意見交換会 I】 会場：島根大学白潟サロン
開会あいさつ：原田昇先生（東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻）
17:05 発表者：松江市都市計画課 専門企画員 高田俊哉氏
題目：まちづくりと駐車場政策
(詳細は当日配布資料参照)
17:15～ 自由討議（全体進行：谷口先生）

(質疑応答記録)

(溝上先生)

- ・熊本などの状況と比較すると、月極駐車場の増加という状況が非常に意外である。

(高田氏)

- ・駐車場に関しては松江では実際にそういう状況が垣間見える。



図 19 意見交換会 I で発表される高田氏

- ・マンションについて、市役所としても町中に住めば自動車が無くても大丈夫、といったようなことを言うが、実際は商業施設の郊外化が進み、町中の商業施設は少なくなっている。

(谷口先生)

- ・前提として、大規模郊外ショッピングセンターはどこかにあるか。

(高田氏)

- ・松江駅から北西に 2km 離れて学園通り、南西に 3km 離れて田和山地区がある。田和山地区は、市街化調整区域だったものを市街化区域に編入した。中心市街地には、約 3 万㎡のイオン（売上 120 億円/年）がある。

(飯野先生)

- ・小売りの売り上げは全体の 15～20%ほどである。

(高田氏)

- ・既存の郊外型店舗がさらに郊外へ移転している。かつて郊外型店舗でにぎわったエリアの店舗数はピーク時の半分くらいになっている。それでも鳥取、米子、山口などと比較するとまだまだコンパクトな都市である。

(原田先生)

- ・バスは専用の時間帯が設定されているなど工夫してやられている。自動車を使用しなくても良いような都市構造であるのか、それとも現実的には自動車で通勤せざるを得ないような状況なのか。市役所でも自動車を禁止すると言ったことは出来ないのか。

(高田氏)

- ・市役所では原則 6 キロ以内はマイカー禁止ということになっている。

(溝上先生)

- ・線引き区域内は直径 5km の円内におさまるので、それだとほとんどの市職員は誰もマイカー通勤できないということになっているはずではないか。

(原田先生)

- ・通勤手当などで意図的にコントロールをしているところもある。

(飯野先生)

- ・周辺部に位置する合併前の旧町村、農山漁村から通勤する人たちの昼間駐車場需要が月極駐車場利用になっていると考えられる。実際に、駐車場は夜空いているという形になっている。

(原田先生)

- ・このままの都市構造を良しとするかということは今後の課題として考えていかなければならない。

(藤原先生)

- ・ある程度の駐車場の容量が必要だとした時に、どういう風に配置するか、平面か立体か、といったような考え方もある。また、例えば、フリンジ部に駐車場を作り、そこから内側へは入って活かせないようにうまく仕向けていくようなことはできないか。

(高田氏)

- ・計画されたことは過去に何件もあるが実現には至っていない。

- ・くにびき P&R 駐車場(200 台)という観光向けのものがあったが、利用状況は低調だった。そばに国の合同庁舎ができ、200 台中 150 台は月極め契約となった。50 台は P&R 駐車場としているが、現在もほとんど使われていない。

- ・また、スーパーなどで P&R の社会実験を行ったりしているが、実験であればということで貸しても



図 20 意見交換会 I での質疑の様子

らっている段階で、実際には動いていない。

(原田先生)

- ・駐車場にさせないような対策といったことは行っているか。

(高田氏)

- ・そういったことは現状では行えていない。

- ・空き家対策の一環として、宅地にするためには補助金を出すといった制度は考えている。

(高見先生)

- ・どういった土地利用から駐車場が変わったのか。

- ・また、駐車場になったとしても、それは過渡期であり、その後マンションに変わっていくといったことはあるのか。

(高田氏)

- ・住宅街は古い所が多く、そこを取り壊して、駐車場になるケースや、歯抜けになってしばらく放置されたところが駐車場になるといったケースがある。また自分は2階に住み、1階部分を駐車場にするケースなどもある。

(高見先生)

- ・駐車場がでてくるタイミングを把握しなければ、どういった時に対策を行えば良いかといったことが分からない。金沢市の場合は引っ越しタイミングで市が相談に乗っており、その場で儲からない旨を説明し納得してもらうといった取り組みを行っている。

(高田氏)

- ・データの裏付けはないが、駐車場から何か他の土地利用に変わったというようなことはあまりない。マンションの建設に当たっては昔旅館だったところの建て替えなどがみられる。

(高見先生)

- ・駐車場が最後の土地利用では問題がある。

(高田氏)

- ・市としてもそういった問題は把握しているが、現在は空き家対策がベースとなっており、空き地対策へ積極的な対策は行えていない。そういうところでどう支援していくかが課題となっている。

(藤原先生)

- ・月極駐車場が増加するという実感がわからないが、他の土地利用にはしたいとは考えており、それに対する施策というのをやはり考えていく必要があるのではないか。

(原田先生)

- ・高齢化が進行しており、いなくなる場合などには東京から息子が帰ってきて、家を駐車場にしてしまうといったことがある。それに対して、郊外部からの通勤者の駐車場への需要というのが発生しているのではないか。

(高田氏)

- ・松江で一番マンションが建った時期は平成12年から17年くらいに一気に建っている(表1参

表 1 松江市の附置義務駐車場一覧

	年度	施設名	建物用途	床面積			附置義務 台数	設置数	設置数 + 附置義務 台数
				特定用途	非特定用途	計			
1	H10	カラコロ工房	店舗	2,517.63	0.00	2,517.63	13	13	1.0
2	H10	NTT松江支店	事務所	3,315.53	5,504.82	8,820.35	35	37	1.1
3	H10	白濁公民館・保育所	集会所・保育所	836.44	679.92	1,516.36	2	7	3.5
4	H12	サンシティ大正町	マンション	0.00	3,218.07	3,218.07	5	39	7.8
5	H12	中国電力島根支社	事務所	8,120.40	0.00	8,120.40	55	55	1.0
6	H12	サファティス松江駅前	マンション	0.00	3,210.34	3,210.34	5	36	7.2
7	H12	サンシティ松江駅通り	マンション	0.00	7,234.08	7,234.08	17	81	4.8
8	H13	松江地方合同庁舎	事務所	14,124.91	0.00	14,124.91	29	70	2.4
9	H14	サーバス東朝日町	マンション	0.00	9,180.43	9,180.43	21	103	4.9
10	H14	アルファステイツ母衣町	マンション	0.00	4,009.31	4,009.31	7	7	1.0
11	H14	東横イン松江駅前	ホテル	0.00	3,238.35	3,238.35	5	38	7.6
12	H15	サンシティ松江駅前	マンション	0.00	4,701.96	4,701.96	10	42	4.2
13	H16	ウィステリア天神	テナント市営住宅	326.98	1,833.11	2,160.09	2	28	14.0
14	H16	エブリイ松江店	店舗	1,840.24	0.00	1,840.24	7	49	7.0
15	H16	アルファステイツ矢道瀬	マンション	0.00	10,494.17	10,494.17	24	24	1.0
16	H16	ルートイン松江	ホテル	0.00	7,042.39	7,042.39	16	45	2.8
17	H16	フローレンス御手船場町	マンション	0.00	9,766.53	9,766.53	22	25	1.1
18	H17	サーバス松江駅前	マンション	0.00	1,208.70	1,208.70	3	85	28.3
19	H17	アルファガーデン内中環	マンション	0.00	4,545.49	4,545.49	9	10	1.1
20	H17	中国電力島根支社別館	事務所	4,842.11	52.48	4,894.59	31	70	2.3
21	H17	サーバス殿町	マンション	0.00	4,625.64	4,625.64	9	36	4.0
22	H17	アルファステイツ殿町	店舗・マンション	1,106.78	7,223.60	8,330.38	24	82	3.4
23	H17	山陰鴻池ビル	店舗・事務所	2,020.81	0.00	2,020.81	9	9	1.0
24	H18	一畑百貨店別館	倉庫	2,083.91	0.00	2,083.91	9	16	1.8
25	H18	UFO向島	パチンコ店	1,486.04	0.00	1,486.04	4	456	114.0
26	H18	日本赤十字病院	病院	42,210.08	0.00	42,210.08	282	282	1.0
27	H20	アルファステイツ矢道瀬Ⅱ	マンション	0.00	6,606.19	6,606.19	15	47	3.1
28	H21	松江歴史館	博物館	0.00	4,166.00	4,166.00	8	8	1.0
29	H21	松江腎クリニック	病院	0.00	2,314.89	2,314.89	2	2	1.0
30	H22	山陰合同銀行北支店	銀行	1,174.49	0.00	1,174.49	2	2	1.0
31	H23	シニアコート東朝日町	老人ホーム	0.00	2,045.10	2,045.10	1	28	28.0

照)。現在は沈静化している。平成16年くらいにすでにオーバーフローだという話はしていた。

(谷口先生)

- ・研究会としては、熊本市や金沢市といった地方の中核都市を対象としてきており、松江のようなもう少しスケールの小さい都市の実態についてはしっかり見ておく必要があるかもしれない。

(高田氏)

- ・マンションについて、イオンの隣に土地があったが、当初はマンションの建築協議に入っていたが最終的には区画ごとに宅地として販売することとなった。

(宮内氏)

- ・再開発などは行われていないのか。

(高田氏)

- ・建物の建て替えなどはあるが、一体的な開発といったいわゆる再開発というものは行われていない。

(原田先生)

- ・大橋川の拡幅に対するまちづくりといったものは決まっているのか。

(高田氏)

- ・大橋川拡幅後の後背地のまちづくりをどうするかといったことはまだはっきりとは決まっていない

(原田先生)

- ・マンションが多く建った時期の需要はどういたところにあったのか。どういう層を対象としたマンションか。

(高田氏)

- ・いわゆる標準世帯を対象としたようなマンションで、ほとんど住み替えであった。

(原田先生)

- ・全国的にはいわゆる標準世帯は無くなっており、高齢世帯や一人世帯が増え、そういった人たちが街中でどういったように住むのかといったことが問題になっている。松江ではどうか。

(高田氏)

- ・そういった層に対応したようなものはすぐに思いつかない。

(原田先生)

- ・高齢者はどうしているのか。

(高田氏)

- ・昔からある家に一人で住んでいるのが現状。

(原田先生)

- ・つまり、20、30年前にできた町がオールドニュータウンになっているようなことと同じような状況か。

(高田氏)

- ・確かに淞北台、東光台といったところではそうになっている。

(原田先生)

- ・そういった地域の人が住み替えるといった需要もあるのではないか。

(高田氏)

- ・土地が高いので難しいと感じる。

(飯野先生)

- ・加えて、土地家屋の資産価値も落ちており、マンションに住むために追加で払うべきお金は今の年金では払えない。そのため希望があっても移るための資金が無い。

(原田先生)

- ・盛岡市では公務員や警察が退職金を受け取るとみんなすぐマンションを買っておくというようなことも起こっている。

(高田氏)

- ・浜北台での取り組みとしては空いた家に若者に来てもらって、良い意味でまだらな構成にすることで、コミュニティを再生しようという取り組みも行われている。

(藤原先生)

- ・どれくらいの駐車台数がそもそも松江で必要かということが分からなければ総量規制についても考えることが出来ない。
- ・制度でカバーしているのは駐車台数の需要についてであり、それと比較するとオーバーしているかといったようなチェックは緩いのが現状である。

(飯野先生)

- ・オランダの ABC ポリシーのような形で、公共交通の利用を促進し、自動車の利用を抑制させるような戦略を考えるべきか。

(原田先生)

- ・それに合意するには、全体での合意が必要となってくる。

(飯野先生)

- ・松江市は経済構造が第3次産業に偏っており、製造業が20%以下である。そういった点をうまく活かしていければ将来像も描きやすいのではないかと考えている。

(原田先生)

- ・オランダのようにやろうとすると、土地利用をもっと厳格に決めていかなければならず、現在の仕組みでは難しい。

(神田氏)

- ・街中を見た時に、Times といった大手のコインパーキングが見当たらなかった。ここからも少し他都市とは事情が異なるように感じられる。これが変な入り方をしてくるとまた結果が変わってくると考えられる。
- ・MM をやっていて感じることに、私は買い物や送り迎いで車は絶対に手放せない」という主婦の方が多いということである。その原因としては、近くにスーパーや幼稚園が無いということが考えられる。その問題を解決しなければ駐車場需要は無くならないのではないかと。逆にそういったニーズに対応すれば自動車の利用量も減ってくるのではないかと。

(高田氏)

- ・上手に再配置を行っていきけるような制度の作成が課題となっている。

(神田氏)

- ・中心機能の施設再配置といったようにより大きな問題として捉えたほうが良いのではないかと。

(高田氏)

- ・スポットスポットに公共交通や自転車を整備するというような再配置を考えている。
- ・また、トリップ数でみると、街中での自動車の「チョイ乗り」が非常に多い。そこを上手にコントロールできないかと考えている。

(多久和氏)

- ・駐車場を周辺部に再配置して中の公共交通をタダにするということも思案している。今もバスにそれほど人は乗っていないため、収益に影響はでないと考えている。

(谷口先生)

- ・そのあたりのバスのことを(飯野先生)から、MM については神田さんから、都市計画本体について高田さんから明日に説明いただきたいと思います。

19:00 懇親会（会場：家紋）【懇親会】 ※松江市より松浦副市長、能海都市計画部長、安井政策部長、
が合流。



図 21 懇親会の様子

2日目 1月9日(月)

9:00～11:45 【意見交換会Ⅱ】 会場：島根大学松江キャンパス法文学部 1F(115)

9:00 ・他の発表に先駆け、まず、(高田氏)より松江市の概況について簡単に説明いただいた。



図 22 意見交換会Ⅱ開始時の様子

9:15 発表者：島根大学 法文学部 飯野公央先生

松江市 政策部地域・交通政策副主任 佐藤広樹氏

題目：松江市域バスの計画とまちづくり課題～協働による公共交通の維持について～

(詳細は当日配布資料参照)



図 23 意見交換会Ⅱで
発表される飯野先生(左)



図 24 意見交換会Ⅱで
発表される佐藤氏

9:40 発表者：松江市都市計画課 専門企画員 高田俊哉氏

題目：松江で交通まちづくり制度の改善を考える(詳細は当日配布資料参照)(cf.図 21)



図 25 意見交換会Ⅱで
発表される高田氏



図 26 松江市の望ましい将来都市像のイメージ

9:50 発表者：オリエンタルコンサルタンツ 神田佑亮氏

題目：松江都市圏における MM の取り組みについて

(詳細は当日配布資料参照)



図 27 意見交換会Ⅱで
発表される神田氏

10:10 発表者：安来市 人事課付（米子市企画課へ出向中） 主任 石川貢之氏

題目：安来イエローバスについて（詳細は当日配布資料参照）



図 28 意見交換会Ⅱで
発表される石川氏（左から二人目）

10:30～ 自由討議（全体進行：（谷口先生））

（質疑応答記録）

（原田先生）

- ・非常にうまく全体を回しているという印象。ただ、会議に警察が入った時に、宿題を出しても返ってこないのが普通であると思うが、松江市では返ってくる。他都市とどういった違いがあると考えているか。
- ・MM に対しても協力的である。市が積極的だからと言って、それに民間事業者も追随するケースは珍しい。松江を好きだという土壌がそもそもあるため生じるのだろうか。

（飯野先生）

- ・警察を追い込む方法というのがある。具体的には、市や県が先に「やります」ということを言わせる。その後に「警察はどうですか？」と言う流れにすると断りづらくなるのではないかと考えている。

（原田先生）

- ・「何もしません」という警察も一般にはいるかと思う。

(飯野先生)

- 出来ないこともあるが、何かしないと次の会議に出づらいつ囲気を作っている。何もしなければ、他の市民から「警察はなんだ」ということになる。皆が協力して取り組んでいるという土壌がある中で、自分たちだけ反対するのが難しいということもあると思う。

(原田先生)

- そういったことができるのも、ある程度顔が見える地域性があるからかもしれない。

(谷口先生)

- ソーシャル・キャピタルに関してアンケートで聞いてみると、松江は他市に比べて市民が誇りを持っていると回答する割合も高い。
- アンケートの回収率も他市と比べると高い。

(神田先生)

- 確かにアンケートの回収率が高い。

(松村先生)

- 三者（行政、市民、バス事業者）が入っている中で「市民会議」という名称をつけるのは珍しい。通常はもう少し固い名称をつける印象がある。どういった形で運営を行っているのか。

(飯野先生)

- 市民会議という構成メンバーがアメンバー的でゆるやかであるが、しかし、関係各所の方々が一堂に会している。あえて「市民」と言うことで、法律には縛られないが、極めて大きい力を持っている。これにより行政では対応できない箇所にも切り込むことが可能となっている。

(松村先生)

- 出てくる成果をその市民会議に持ってくるという形が良いのかなと思う。

(飯野先生)

- 国や市とった行政の方々が自分たちの手柄だというアピールをあまりしない。みんながそういう方向に向かっている、小さいことを積み重ねていることが良いのではないかと感じている。また、20、30年後も松江で暮らせればいいという抽象的ではあるが共通した意識があることも大きな要因だと思う。

(松村先生)

- 伯耆のようなところMMを始めるのは労力もかかりそうであり、始めるタイミングとしては遅くはないか。MMの戦略から考えれば広く薄くというよりは、バスへの利用が転化しやすいところを集中的にやっていくことで効果を出していくことが考えられる。
- 一人が動くとその人の人生が変わるような質的な地域と、比較的バスに転換しやすい地域を分けて取り組むと良いのではないかとと思う。

(飯野先生)

- MM冊子の古志柄バージョンを見ていただきたいのですが、大学から直通で行ける地域である。町中に車で向かってくるという方が非常に多い。こういった地域においてもバスは7本/hくらいの運行があり、この地域に次に焦点を当てたいと考えている。
- また、例えば半島部でも一つ何か施策があるといいかもしれない。そこについては今後の課題としたいと思う。

(福本氏)

- 路線の棲み分けとして中心部は市バス、郊外部は一畑バス、ということで、郊外部で採算をとること



図 29 意見交換会Ⅱでの質疑の様子

は難しいと思うが、どのように今の形になったのか。

(飯野先生)

- ・まず、一畑バスに比較的抵抗感がなかった。一畑バスには国県補助の対象になる地域を受け持ってもらおうよう市が譲り、出来るだけ一畑バスの方にお客さんが乗るような形をとるようにしている。結果として、市バスとの競争を無くし、両方痛み分けという形になっている。その代わり一畑の旧市内路線は市が乗り入れるといった対応をしている。

(谷口先生)

- ・是非会議の議事録を読んでいただくと色々なことが分かると思う。

(溝上先生)

- ・バスへの2億6千万円というのは市の財政事態を圧迫していないか。

(佐藤氏)

- ・現時点では必要な経費という形で経常している。

(溝上先生)

- ・バス部門を廃止、移譲すると8億とか10億くらい別のことに使える。それくらい使えるようになるけれどもそういったことは話題になっているのか。

(佐藤氏)

- ・話題にはなっていない。私見であるが、移譲が本当に良いことなのか、見極めが必要と思う。

(谷口先生)

- ・この人口規模で交通局を持っている都市は全国でも松江ぐらいしかない。

(須永氏)

- ・コンサルタントとして自治体に関わっており、市民参画という側面から組織に市民をいれている。しかし、会合の数は単調増加し、1つ1つに市民を入れていくと組織の中で持ちきれなくなってしまう。松江市の取り組みでは組織としていくつくらいが動いていて、その負担はどれくらいか。

(高田氏)

- ・市でも似たような状況である。結果として組織があることで政策が回っていく、ということであれば全体的に見てプラスととらえて取り組んでいる。

(須永氏)

- ・例えばMM用の会議として1つを置くのではなく、1つの会議で様々な議論をしていく、というのはどの段階で判断しているのか。

(佐藤氏)

- ・交通に限れば、交通体系を考えようと言う出発点から、3者を巻き込んでいる。交通の会議としては、路線見直しは地域公共交通会議、地域ごとのバスについては個々に利用促進会議が地区ごとにある。それ以外は市民会議であり、走行環境の改善から、交通に関わる話題について協議をしている。

(高田氏)

- ・公共交通整備計画を策定したメンバーがそのまま市民会議になっている。うまくスライドして、役割を果たしてもらっている。

(溝上先生)

- ・安来市について大新東株式会社（以下、大新東）とどういった契約を交わされているか。落とし所はどういったところなのか。

(石川氏)

- ・標準的な計画は市が作成し、この路線ならいくらになる、という形で入札をかける。
- ・入札の段階では計画を立てるが、契約書については全部網羅しているというわけではない。
- ・3年ごとに入札を行っており、来年度で5回目であるが、これまではずっと大新東である。計画等は

1 回目 2 回目は改訂しているが、現状については必要なものは大雑把に入れ、契約書でサービスについてはそこまで記述していない。契約書にも金額はなく、覚書で取り交わしている。

- ・契約金額は運転手の拘束時間で金額を算出している。印紙代の負担を軽くするため、3 ヶ年分の金額を 1 本化した覚書を交わしている。約 5 億円で、変更の度にその覚書に対して〇〇円の変更を行うといった覚書をかわしている

- ・訴訟が生じた場合には行政が対応、責任は市が負う形である。ただ、初期対応には大新東が応じる。(谷口先生)

- ・専門家がいなかったため、補助金の根拠も分からなかったということが抜本的に方策を考える上で実は結果的に良かったのかもしれない。

(石川氏)

- ・その通りで、業者選定やバスの運行についても手さぐりで行っていた。

- ・現在あるバスの維持には 40 人くらいの運転手が必要。その運転手も地元採用を増やすことを意識している。法的には運転手は 1 種免許取得者でも問題ないが、2 種免許取得者と制限をつけているため、既存のバス業者は運転手を集める作業に躊躇し、入札に参加してこず、(大新東のような) 人材派遣会社のみが入札に参加してくる。時間給であるため他のバス事業者さんより安いということもあるかもしれない。

(溝上先生)

- ・バスの整備費はどちらでもつのか。

(石川氏)

- ・バスの整備費は市で持っている。運転業務と入金バス会社をお願いしている。大新東が石油会社に払い、請求が行政に来るという形になっている。また、現在バス運行に必要な費用 2 億 7 千万円については今のところ特に議論はない。

(福本氏)

- ・路線のサービス水準の決定プロセスはどのようになっているのか。

(石川氏)

- ・人口調査やお客さんが乗るかどうかが、といった推移などは見る、基準に対してそれより下がった場合には切る、というようなことは住民に説明している。

(溝上先生)

- ・仕組みとしてはうまくまわっているのに、結局その辺は必ずしも厳密に運用されているというわけではないと理解。

(伊藤先生)

- ・隣の米子市にも乗り入れているが、そちらのバスと調整などはしているのか。

(石川氏)

- ・日の丸バスと競合しているが、国道 9 号線については原則的に乗り入れない方向で決着している。

(松村先生)

- ・これまでの MM 冊子は正確な情報を与えるものであったが、今後はエピソードフレームにかけたようなものがあってもいいのではないかと。例えば、バスが使用できることで希望の学校への進学を決めた子供の話などがある。こういう話が CO2 といった数字の話よりも効果を上げることもあると考えられる。

- ・アンケートをして終わりではなく、アフターフォローとして、その後どうその地域が変化したのか、どんな素晴らしいことがあったのか、といった地域の暮らしが変わりましたというような情報の提供を行ってはどうか。加えて、定期的に情報提供してみるともっと効果が現れるのではないかと。

(高田氏)

- ・法吉では実際に住民達で新聞を作成し、そこへ小学生の作文を掲載するなどの取り組みがある。また、

行きにバスを利用し、ハイキングしながら帰ってくるといったような形も公民館などの行事で実施されている。行政が働きかけなくてもうまく回り始めている。

(佐藤氏)

- ・法吉公民館の方々などとの間で地元での取り組みを広げていこうという機運が少しずつ高まっている。

(藤原先生)

- ・最終的なアウトプットとしては汎用的なガイドラインのようなものが想定されるが、松江だからこそうまくいったところではないのはどういった部分なのだろうか。今回の研究会をセットしたメンバーがチームとして揃っていたことが松江ダミーかと思う。松江だからできた、というところではないのはどういったところなのか。

(高田氏)

- ・市民性がやはり重要であると思う。同じチームが別のところに行って成功できるかと言われると分からない。

(谷口先生)

- ・それを見れば誰でもできるというガイドラインという枠組みに頼ろうとする事自体を実は考え直した方が良いのかもわからない。
- ・松江市で取り組んでいる本人達にはダミーのつもりが無く、苦労して頑張っている。
- ・今後もこのように地道に意見交換できる場があればよいと思う。

(溝上先生)

- ・バス路線はどれくらいあるのか。

(佐藤氏)

- ・合併後で 42 路線ある。

(溝上先生)

- ・その数は多い。これは市が採算ではなく、足の確保ということを意識した結果であるのか。

(佐藤氏)

- ・予算でコミバス運行経費というのがあり、そこで費用は払っている。
- ・元々一畑バスがやっていたのが、撤退された路線もある。本が何もなかったところもあるがほとんど一畑バスの過去の路線となっている。
- ・現在約 14%の収支率となっており、このままでは維持は難しい状況である。市では平成 22 年の 3 月に運行基準を設けており、2 人/本を目標乗車人数として、それを下回る場合には見直すということになっている。この理由としては、基準として分かりやすいこと、「乗合」バスであるので複数の最小整数である 2 人ということ、スクールバス以外の平均乗車人数がおおよそ 2 人ということで設定した。なお、現在この基準を 13 地区中 5 地区が下回っている状況であり、適宜見直しを行っている。

(溝上先生)

- ・採算ベースでは考えているのか。収支率がきちんと出るのではないかな。

(佐藤氏)

- ・現在は採算ベースでは考えていない。起点から終点まで 2 人乗ってもらうことをまず意識している。

(須永氏)

- ・1 日大体どれくらい走っているのか。

(佐藤氏)

- ・多い所で 1 時間 1 本、1 日 3、4 本、曜日別運行の地域もある。5 年このやり方で利用促進をしていこうと考えている。

11:40 討議終了

閉会あいさつ：熊本大学大学院自然科学研究科 溝上章志先生

解散

以上

(作成者：筑波大学大学院 宮木祐任)

添付資料1 松江交通まちづくり見学会参加者名簿（敬称略、五十音順）

整理番号	氏名	よみがな	所属
1	足立保	あだちたもつ	松江市 政策部地域・交通政策課長
2	飯野公央	いいのきみお	島根大学法文学部 経済社会講座 経済政策研究室
3	石川貢之**	いしかわみつゆき	安来市 総務部 人事課付 主任（米子市企画課出向中）
4	伊藤雅	いとうただし	広島工業大学工学部都市デザイン工学科
5	神田佑亮	かんだゆうすけ	（株）オリエンタルコンサルタンツ
6	高田俊哉	こうだとしや	松江市 都市計画部 都市計画課
7	酒井裕規	さかいひろき	鳥取環境大学 人間形成教育センター
8	佐藤広樹	さとうひろき	松江市 政策部地域・交通政策副主任
9	須永大介	すながだいすけ	（一般財）計量計画研究所
10	高見淳史	たかみきよし	東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻
11	多久和正司	たぐわまさし	松江市 都市計画部都市計画課課長
12	谷口守	たにぐちまもる	筑波大学大学院システム情報系
13	能海広明*	のうみひろあき	松江市 都市計画部長
14	原田昇	はらたのぼる	東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻
15	福本大輔	ふくもとだいすけ	（一般財）計量計画研究所
16	藤原章正	ふじわらあきまさ	広島大学大学院国際協力研究科
17	松浦芳彦*	まつうらよしひこ	松江市副市長
18	松村暢彦	まつむらのぶひこ	大阪大学大学院工学研究科ビジネスエンジニアリング専攻
19	溝上章志	みぞかみしょうし	熊本大学大学院自然科学研究科
20	宮内和則	みやうちかずのり	（株）オリエンタルコンサルタンツ
21	宮木祐任	みやきまさたか	筑波大学大学院システム情報工学研究科
22	安井春海*	やすいはるみ	松江市政策部長

*：懇親会のみ参加

**：2日目（1月9日）のみ参加