

交通政策調査特別委員会 行政視察報告書

1 日程

令和7年10月29日（水）～30日（木）

2 視察先及び視察項目

	視察先	視察項目
1	愛知県名古屋市	名古屋駅前広場の再整備プランについて
2	石川県金沢市	金沢フラットバス及びバストリガー方式について

3 視察委員

- 副委員長 津 田 智 紀 立憲民主党大田区議団
- 委 員 大 森 昭 彦 自由民主党大田区議団・無所属の会
伊佐治 刚 自由民主党大田区議団・無所属の会
- 高 山 雄 一 自由民主党大田区議団・無所属の会
- 中 坪 悅 子 自由民主党大田区議団・無所属の会
- 大 橋 たけし 大田区議会公明党
- 佐 藤 伸 日本共産党大田区議団
- 村 石 真依子 日本共産党大田区議団
- 本多 たかまさ 日本維新の会大田区議団
- 須 藤 英 児 つばさ大田区議団

4 観察報告

項目ごとに各会派の観察報告を記載。

(1) 愛知県名古屋市

◆観察項目

名古屋駅前広場の再整備プランについて

(自由民主党大田区議団・無所属の会)

名古屋駅前広場の再整備プランを観察した。名古屋市は人口約233万人。政令指定都市として中部地方の経済や交通の中心を担っている。名古屋市では、H26. 9 名古屋駅周辺まちづくり構想策定、H30. 3 名古屋駅周辺交通基盤整備方針策定、H31. 1 リニア駅周辺まちづくりの方向性及び名古屋駅前広場の再整備プラン策定を行った。

R 2. 2 名古屋駅（東山線工区）工事着工を皮切りに名古屋駅（西工区）、名古屋駅（東工区）が行われ、R 6. 4 からはシールド掘進工事（調査掘進）が着手されている。

リニア中央新幹線は東海道新幹線と垂直に交わるため、既存の東海道新幹線及び東海道本線を横断する東西ネットワークの強化、地下歩行者空間の形成、地域資源を活かしたまちづくりを行っていく。リニア新駅は、地下30メートル、長さ約60メートルのホームを新設することで名古屋駅新設工事が着手される。長年保留されていたバリアフリー化が進むことになる。

観察の帰路、名古屋駅東山線工区を見学した。駅前のシンボルであるピラミッド型のモニュメント「飛翔」がなくなってしまい、昔から名駅を知っている者としては一抹の寂しさを感じた。

大田区においても国土交通省に対して申請を行っていた整備構想及び営業構想及び速達性向上計画が認定され、これから細部にわたって蒲田駅周辺のまちづくりが進んでいく。名古屋駅と同様に京浜東北線により東西が分断されている蒲田駅においても、東西の交通利便性を図ることはまちの機能更新に欠かせない要素である。

一方で蒲田駅周辺は地権者が多く、大規模な都市開発を行うための用地確保が難航している。蒲田駅周辺の区が保有している土地の活用法についても検討し、ディベロッパー やゼネコンに対し投資効果を訴求できるような施策を打ち出す必要がある。50年間変化がなかった蒲田駅周辺まちづくりを局地的な都市開発にならないよう我が会派としても後押ししていきたい。



(大田区議会公明党)

名古屋市では、リニア中央新幹線の整備を契機に、めざすまちの将来像の実現に向けて公民が連携・協力してまちづくりを推進されています。リニア駅上部空間、広場を主とした公共的空間として活用し、人々が集い、憩い、交流する広場、また防災性向上も含めた中心にあるまちの姿を目指し、令和元年から地域の方々とも会議を行い、基本的な考え方として、スーパーターミナル駅にふさわしい高い機能性の発揮、世界の目的地となる名古屋の新しい顔づくり（ランドマーク）として、デザイン制の高さ、だれもが使いやすい駅前ひろばの計画を進めています。



また、地下整備においても、わかりやすく視認性の高い歩行者空間やゆとりある地下広場、防災性、安全性の向上も図り、名鉄最大のターミナル駅である名鉄名古屋駅においても老朽化やホームやコンコースの改善、バリアフリーの課題、改札口の多数分散の改善など、多くの課題を解決すべく、国際レベルのターミナル駅としての機能、デザインを目指し、また東西の行き来も出来る新しい魅力あるまち、新しい顔を目指す計画が進められ、お話を聞きする中で、「人を中心」とした整備を目指されているとのお言葉に、とても勉強、参考になりました。現在大田区においても駅や駅周辺まちづくりに向けて計画が推進されており、活かしてまいりたいと思います。

(つばさ大田区議団)

◇名古屋市の概要

●名古屋市の面積は326.46km²。人口（令和7年10月1日現在）総2,338,873人・世帯数は1,194,796世帯。

◇名古屋駅前広場の再整備プランについて

①リニア中央新幹線駅周辺の面的整備。
②名古屋駅前広場周辺の再整備。③名駅南まちづくりの推進。④ささしまライブ24地区・名駅南地区へのアクセス改善。⑤名古屋駅地区再開発計画と名鉄名古屋駅再整備計画による「地域交通拠点の形成」、駅前整備による「賑わい創出」。



◇新たな路面交通システム新設について

①名古屋都心部の回遊行動の促進を目的とする。②令和8年2月13日運行開始予定。
③名古屋駅・栄の間の7箇所に停車、主に広小路通を運行予定。④運行距離5.6km。

- ⑤運行頻度は金土日月+祝日の週4日程度、9時から17時台で1日12本運行予定。
- ⑥連接バス(ダイムラー社製・ディーゼルエンジン・全長約18m・車両重量17,530kg)は1両(定員122名)。⑦運賃は大人210円、小児100円。⑧決済は現金または交通系IC。

◇大田区に活かす

鉄道開発と共に発展を続け42も駅を持つ大田区。大森駅や蒲田駅、平和島駅や京急蒲田駅、下丸子駅、それぞれにおいて鉄道駅と連動した駅周辺部の開発が始まり歩行者、自転車、自動車が共存し、交通事故の起こらない快適な街が望まれる。駅周辺部整備のタイミングで新たな、LRT(次世代型路面電車システム)やSRT(新たな路面公共交通システム)などの新設の検討も視野に入れるべきと考える。

(日本共産党大田区議団)

名古屋市はリニア中央新幹線の開業を見据え、「名古屋駅周辺まちづくり構想」や「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」をもとに、名古屋駅周辺におけるまちづくりについて検討を進め、「名古屋駅駅前広場の再整備プラン（中間とりまとめ）」を2019年に策定しました。

プランに伴い、2020年に東側駅前広場地
上部の都市計画変更、2022年には西側駅前
広場のデザイン計画策定、2024年に西側駅前広場の整備計画の公表と、まちづ
くり・駅前広場の整備計画を進めています。しかしこの計画はリニア中央新幹線の
開業を見据えた計画であり、現在、リニア中央新幹線の工事が要因とみられる地面
の隆起や陥没など各地で発生している中で予定通り計画が進むかは不透明な状況
です。

また、新たな路面公共交通システムの新設計画で、連接バスを活用した東西ルートを回遊するバス・SRTの運行を予定しています。この新交通の主な導入目的は、「名古屋都心部の回遊行動を促進、賑わいの拡大」としていますがその効果は不透明です。大田区でもJR線路の東西を結ぶ公共交通機関の不足が問題になっていますが、当事業の推移を注目します。

(立憲民主党大田区議団)

名古屋駅前広場の再整備プランについて、愛知県名古屋市に伺いお話を伺った。
2027年にリニア新幹線が品川駅から名古屋駅まで開通する予定となっており、そ
の開業に合わせ名古屋駅周辺について再整備が進められており、その進捗と課題



などを中心に伺った。

名古屋駅は新幹線が品川方面からは北側から入ってくる形となっていて、そのことにより駅や町が東西に分断されており、東西を結ぶコンコースが現状では1本しかないことの課題はJR蒲田駅に似ており、かつ名古屋駅については東西でのまちの賑わいが異なることが課題であるとのことであった。

今回の再整備では東西自由通路を増やすことで、現状のコンコースの混雑を解消する必要があるとのことであった。また、賑わいや大企業も集約している東側に比較して西側について昔は「駅裏」と呼ばれていたとのことで、まちの見通しや導線の確保に課題があることは現在の駅からもはっきりしており、リニア新幹線の開通に向けて、改善を図ることであった。

また、同時にホームが手狭となっている名古屋鉄道の名古屋駅のホーム4線化や、駅に面したビルについて2040年代前半完成を目指して進められているとのことであった。

また、来年名古屋市ではアジア大会が行われるとのことであったが、SRTという大型バスを利用した新たな路面公共交通システムを来年2月から名古屋市にて運行することについてもご説明を頂いた。SRTは「Smart Roadway Transit」の略で、高い輸送力とバリアフリー性を特徴とし、リニア開業を前に都心部の回遊性向上と観光、インバウンドと賑わい創出を目指すとのことであった。料金は市バスと同じ210円を予定しているとのこと。名古屋駅の再開発は東西分断の課題を解決しつつ、停滞している街の再開発を住民の意見を伺いながら進めていくという点で、蒲田駅とは規模は異なるが、引き続き注目していく必要があると感じた。

(日本維新の会大田区議団)

名古屋駅周辺のまちづくりは、リニア中央新幹線の建設と共に進められている。いくつかのフェーズに分けられ建設が進められており、まずはリニア駅周辺の面的整備では目標とするまちの姿を、人々が集い、憩い、交流する広場が中心にある街と定め、リニア駅上部空間の広場利用を主とした公共的空間として活用するとともに、それらに伴う道路の再配置、また周辺街区の開発誘導や土地の高度利用促進などを図ることにより、街の顔作り、拠点作り、防災性向上を面的に進めている。

次に、名古屋駅駅前広場周辺の再整備においては、整備の基本的な考え方をスーパーターミナル駅にふさわしい高い機能性の発揮と、世界の目的地となる名古屋の新しいランドマーク作りとして、東側駅前広場と西側駅前広場でコンセプトも分けて整備を進める。

東側駅前広場は、東京駅丸の内を担当したデザインチームと共に再整備する駅前広



場のコンセプトや施設の配置等を定める、東側駅前広場デザイン計画を作成中である。西側駅前広場は、目指す姿を街への玄関口となる開放性の高い広場の確保や、交通機能の再配置、新たな都市機能の導入など、スーパーターミナル駅にふさわしい重層的な拠点の形成を目指すとしている。

また、名古屋駅周辺の防災性の向上にも着手し帰宅困難者対策にも取り組んでいる。名古屋駅は全国的にもターミナル駅であり大規模地震発生の際には、帰宅困難来訪者が4.4万人になると想定されている。

発災直後の混乱を回避し、滞在者にとって安全な街を目指すため、官民連携で名古屋駅周辺地区都市再生安全確保計画を作成し、帰宅困難来訪者を一時的に受け入れる施設の確保などに取り組んでいる。

このような名古屋駅周辺のまちづくりは、本区における新空港線の整備に伴う沿線まちづくりにも様々な場面で参考となる整備計画であり、それぞれの区域でのコンセプト設定が総合的まちづくりにおいては重要である。

(2) 石川県金沢市

◆視察項目

金沢フラットバス及びバストリガー方式について

(自由民主党大田区議団・無所属の会)

金沢ふらっとバスを視察した。金沢市は人口46万人。北陸地方の経済や文化の中心的な都市であり、戦争、空襲、災害などの被害がなく城下町がそのまま残されている町である。市内中心部は、藩政期に形づくられた街路構成を骨格とし、狭く細い道が数多く残されている。

このような道路特性から、路線バスが通れない公共交通の利用が不便な地域で、新しい移動手段の導入が求められ、平成11年に「金沢ふらっとバス」が誕生した。公共交通が不便な地域を中心に、住宅地と交通結節点や商店街などを結ぶ循環バスで市民の気軽な足として利用されている。

視察当日は、4ルートのうち「材木ルート」と「長町ルート」に乗車した。常に10数名ほどの乗客があり、買い物や通院など地域に住んでいる方たちが普段使いしている様子が伺えた。市内交通1日乗車券でも利用できるため、旅行中とみられる外国人カップルも利用していた。このルート編成には約2年の歳月がかかっており、市民へのアンケートおよび聞き取り調査など綿密な情報収集が行われたそうである。毎年1億円近くの費用を補填して運営されているが、市の見解としては地域の高齢者の福祉的役割を担っているとのことである。車内には市政のお知らせや、障がい者の作品などが展示されていた。車内のアナウンスの一部に子どもの声が採用



されており、心温まった。大田区においても令和6年度に馬込地域と西蒲田地域でデマンド交通が実証実験されたが、区民への周知の問題、予約システム、循環ルート、停留場所について区民から意見を頂いている。たまちゃんバスは、収益化に向けて運賃の値上げを行う予定である。金沢市では「歩けるまちづくりの推進」を行い、児童・生徒・高齢者が危ないと感じる場所を調査し、市民の声を見える化し、統計情報を地図に落とし込み「歩けるまちづくり」「金沢ふらっとバス」という交通政策を打ち出した。本区においてもこの取組を参考にしたい。

(大田区議会公明党)

自然、歴史、文化のまち金沢市の歩けるまちづくりの取り組みについて学ぶためにお伺いしました。金沢市は歩けるまちづくりを推進するため基本となる事項を、大きく3つに分けています。

1、歩く人にやさしい交通環境として、歩行者に配慮した交通環境の整備、歩行者に配慮した沿道等の周辺環境の整備



2、まちを歩く意識の醸成として、地域コミュニティの醸成、過度のマイカー依存生活からの転換

3、まちの回遊性の向上として、回遊性の向上、歩けるみち筋の指定を掲げ、目指すべき姿として、人と環境にやさしい交通手段の利用推進、歩行者の歩行と自動車等の通行が調和した良好な交通環境の整備、歩くことによるまちを愛する意識の醸成、まちの顔となるまちなかの魅力と回遊性の向上として、市と市民及び事業者が連携する事項をまとめた「歩けるまちづくり協定」を締結し、現在市内6地区において「歩けるまちづくり協定」を締結されており、一体となって歩けるまちづくりを推進しておられました。

取り組みの中では、児童の通学路、高齢者の交通事故防止に向けて、まちづくりミーティングで意見交換、アンケート調査、交通量の分析などを行い、道路の一方通行、右折禁止、直進禁止、交通規制など、様々対策も講じられている状況。実際歩いてみると安全で歩きやすく、また景観もよく、そしてゴミもなく、回遊したくなるまち、住むのも訪れるのも良いまちと感じました。

安全で安心、そして景観もよいまちは、市民と市と事業者がまちを愛し一体となって取り組むことで実現することを実感する視察となり、ぜひ本区のまちづくりに活かしてまいりたい思います。

(つばさ大田区議団)

◇金沢市の概要

金沢市の面積468.64km²、人口(令和7年9月1日現在)454,025人、世帯数214,356。

◇金沢「ふらっとバス」について

○平成11年3月28日運行開始。細街路等を走行する短距離、少量多頻度、巡回型で公共交通空白(不便)地域を運行するシステム。

①高齢者・主婦層が主なターゲット②1周40分、公共交通空白地域を解消③20分間隔で運行④大人100円、子ども50円⑤国産小型ノンステップバス

●鉄道・バス等の公共交通は、通勤・通学・通院・買い物・レジャーなど、市民の日常的な移動を支える大切な存在。

●バス運転士不足により路線の減便・廃止が急激に進行。

●幹の交通→新幹線・航空、枝の交通→都市鉄道、幹線バス、葉の交通→地域のコミュニティで支える。

◇歩けるまちづくり

●現状・課題

①細街路が残る街。②歴史がある街並み。③自動車への依存。④交通量の増大。⑤公共交通機関利用者の減少。⑥交通事故の発生。⑦都心部での大気汚染。⑧高齢者の移動増加。⑨まちなかの空洞化。

●目指すべき姿

①人と環境に優しい交通手段の利用促進。②歩行者の歩行と自動車等の通行が調和した良好な交通環境の整備。③歩くことによるまちを愛する意識の醸成。④まちの顔となるまちなかの魅力と回遊性の向上。

◇大田区に活かす

○金沢市が目指す、人と環境に優しい交通手段の利用促進、歩行者の歩行と自動車等の通行が調和した良好な交通環境の整備、バス・自転車・歩行者などによる、文化・交通・賑わいを創出、駅周辺交通戦略・回遊性の向上は、大田区内の各駅周辺のまちづくりにおいても目指すべきと考える。

○ふらっと乗れて、坂道でも細いみちでもスイスイ行ける小型・低床バスによる少量多頻度、巡回型での公共交通空白地域での運用は、山坂が多く、細街路の多い馬込地区・雪谷地区においてのコミュニティバス実現時に向けて、多くの点を参考にすべきと考える。



(日本共産党大田区議団)

金沢市は狭く細い道が数多く残され、路線バスが通れない、交通不便な地域を中心に、住宅地と交通結節点や商店街などを結ぶ循環バスとして金沢フラットバスが誕生し、市民の気軽な足として利用されている。

主な利用者は、高齢者や主婦で、日常の買い物や通院、公共施設などへの外出を想定している。そのためか、フラットバスに乗る外国人はあまりいなかった。1993年から調査、検討が始まり、1999年に此花ルートが運行開始。その後2008年までに全部で4つのルートが現在も運行している。

特徴的なことは、

1. 買い物や通院等の時間帯に10人から14人乗りという少人数で、20分間隔で公共交通空白（不便）地域を中心に約20のバス停を40分かけて循環運行している。
2. バスの運行状況をマップで見たり、通過停留所や遅れ時間などをリアルタイムで知ることができるバスロケーションシステムがある。実際に乗る時に、バスが何時に来るかがわかり大変役に立った。GPS機能を利用しているとのことだった。狭い道路を通過するので、どうしても遅延が起きることから導入したこと。
3. 車両は全部で13台（その他予備車が各ルートに1台ずつ）あり、大人100円、子ども50円は当初から値上げしていない。運行は民間事業者と連携、運行経費と運賃収入との差額分毎年約1億円を運行負担金として、また、車両購入費や修繕費も市が負担している。これだけの予算をかけて市民の足を守っているというのは素晴らしいことだと思う。
4. より多くの市民が利用できるように、フラットバス利用促進検討委員会を開き、子どもの音声案内、啓発チラシ、商店街イベントとの連携など様々な取り組みを進め、運転手不足などの問題を克服して利用促進につなげている。

大田区でも、たまちゃんバスの継続や他の交通不便地域での新たな公共交通が求められていることから、このフラットバスの事業は大変参考になった。



(立憲民主党大田区議団)

交通政策調査特別委員会行政視察2日目は石川県金沢市にて、金沢フラットバスと金沢の交通まちづくりについてお話を伺った。バストリガ一方式については、金沢大学と交通事業者が協定を結び、大学までの対象区間の運賃を割安に設定し、



対象区間の収入が目標を上回れば次年度以降も継続するが、目標を満たさなければ従来の料金に戻すという仕組みであり割安定期券などの実証実験を行ったものの、運行経費の方が高額であったという結論を得て平成26年度で事業を終了したため、詳細なお話は伺えず代わりに金沢のまちづくりについてお話を伺った。

金沢市役所でお話を伺う前に、まず実際にフラットバスに乗車した。フラットバスは金沢市内をそれぞれ周回する4ルートで運行されており、運行間隔は各20分、1周40分で循環一方通行形式で運行していた。高齢者及び主婦層、日常的な買い物、所用、公共施設、福祉施設等への外出を想定しているとの通り、午前中に3ルートを4回乗車致し、地元の方の乗車が本当に多く見受けられた。市内の生活道路で、こんなに狭くなっている道路も通るのかと思えるようなところも通っており、まさに市民の足として親しまれていることがよくわかった。運賃は平成11年度の運行開始以来100円とのことでしたが、運行負担金が毎年1億円を超えることもあり、値上げを検討されているとのことであった。

また、金沢のまちづくりについては、戦災や大災害を受けていない歴史があるため、古い町並みがそのまま残っており、道路も2車線以上が少なく限られた道路空間となっているため、市内の混雑緩和のために歩行者、自転車、公共交通優先のまちづくりを行っているとのことであった。大田区における交通不便地域の解消にも、オンデマンド交通に実験なども行われてきたが、改めてコミュニティバスの可能性、優位性を感じることのできる視察であった。

(日本維新の会大田区議団)

金沢市のフラットバス導入の背景には、金沢市は不整形な細街路や坂道が多く、市内中心部にも公共交通不便地域が存在していること、また交通渋滞や駐車場の問題など、都心へのアクセスの悪化と中心市街地の空洞化、そして高齢社会の進展等の諸課題解消のため、交通不便地域のモビリティ向上や、高齢者等の日常的な足としての移動支援、中心市街地へのアクセス改善やマイカー依存型の都市内移動からの脱却等の目的により導入された。



利用対象者を高齢者及び主婦層を主なターゲットとし、日常的な買い物や通院、公共施設や福祉施設等への外出を想定し、ルートは細街路を運行する循環一方通行とし、定時性や安全性を確保している。

運行は利便性の高い20分ヘッドでわかりやすいダイヤで運行、少量多頻度輸送、土日も運行、買い物や通院利用としての時間帯に運行、など、通勤者をターゲットにしていないのが特徴である。

料金はワンコインの大人100円、子供50円と気軽に利用できる料金となっており、

ICカードも導入されているが、利用する路線によって使えるカードが違うなど、この点は改善が必要と感じた。

バス車両は日本で初めての小型ノンステップバスを導入し、バス停も200メートル間隔を目指し、高齢者が無理なく歩ける距離とし、誰もが利用しやすいようバリアフリー化や高齢者が利用しやすい先駆的な工夫を図っている。

運営方法においては運営主体は金沢市であり、運行を民間事業者に依頼し、運行経費と運賃収入との差額を運行負担金として市が負担し、車両購入費等の初期投資や修繕費も市の負担となっている。

本区においても、公共交通不便地域の解消に向けて様々な取り組みを行なっているが、このフラットバスでの利点は、今後の施策に活用していくべき事例である。