

出張報告書

平成30年6月15日

議長 京西 且哲 様

会 派 名 自民クラブ

代表者氏名 池内 矢一

下記のとおり報告します。

記

- 1 目 的 先進都市 視察のため
- 2 出 張 先 岐阜県岐阜市・岐阜県大垣市
- 3 出張期間 平成30年5月30日～平成30年5月31日
- 4 出張者氏名 鳥居宏次・岡林憲二・池内矢一・反甫旭・
鳥野隆生
- 5 てん末報告 別紙の通り

岐阜県岐阜市

日時：5月30日13:30～15:30

調査事項：地域公共交通・BRTについて

説明員：岡本 武彦（企画部交通総合政策課 課長）

服部 元（企画部交通総合政策課 主幹兼交通施策推進係長）

内容

岐阜市型BRTの導入の経緯と地域公共交通の考え方を中心に説明を受けた。BRTの特徴は、初期投資が鉄軌道と比較して安価で需要や都市構造の変化に応じたルート設定が可能というメリットがある。また、輸送力はLRTに匹敵し、定時性の点でもバスレーンやPTPSの導入で確保されている。そうしたこともあり、路線全体の利用者数は増加した。また、朝のラッシュ時にはバスを待っている人が岐阜駅ロータリーで滞留していることも多かったが、連結バスの導入により、バスの待ち時間が13分短縮されたケースもあった。

そして、市民への意識啓発活動も熱心でBRTの推進のためのバス優先レーンの遵守啓発活動や小中学校での交通環境学習などを行っていた。

本市において、地域公共交通の課題はバス路線の空白地域をどうするかという点であり、駅のロータリーなどでバスを待っている人を見受けることは多くないので今すぐの連結バスの導入にはならない。しかし、例えば泉州山手線の延伸により、岸和田市から和泉中央駅へのアクセスが向上し、沿線地域が開発され、人口がその地域に増えた場合、和泉中央駅へのバス路線に多くの乗客があるかもしれない。また、LRTのような鉄軌道を整備しなくても、バスレーンの導入等で定時性が確保され、高い輸送力を持つ点など非常に参考になった。

岐阜県大垣市

日時：5月31日10:00～12:00

調査事項：競輪事業について

説明員：高橋 武（経済部公営競技事務所 所長）

中島 秀介（経済部公営競技事務所 主幹）

内容

大垣競輪場は昭和27年6月30日に開場され、昭和53年3月には競輪事業運営の合理化とファンサービスの向上を図るため、トータリゼータシステムを導入し、窓口の機械化を実現、平成29年1月には照明設備を設置するなど、売上向上のための取り組みを行っている。平成29年度の入場人員は37,692人、車券売上金額は17,173,966,400円であった。

昨年からはミッドナイト競輪の開催を始めたということで私たちからの質問はその点の運営の課題、施設整備等の質問が中心となった。大垣競輪場では近隣の一宮競輪の本場開催が平成26年に廃止となり、売上などの点で危機感を持つことになったとのことであった。ただ、岐阜県内には岐阜競輪場もあり、競合していることもあるので、なかなか大幅な売上の向上を図ることも難しいようである。施設も老朽化しており、再整備も検討しているとのことであったが、財源の問題もあり、現状は議論が進んでいない。

ミッドナイト競輪は本市のようにどこかの競輪場を借り上げて開催するよりも自場で開催することになれば開催日数を増やすこともできるので今より収支はアップするとのことであった。しかし、住民の方の理解は必要で鐘の音も外に漏れないように工夫していた。

岸和田競輪場も施設の再整備計画があり、今後の競輪事業の見通しがどうなのか不安に思

っている方も多い。その中で収支と売上のアップをどう行っていくか考える際にミッドナイト競輪に関しては考えるべき一つの方法だと思う。もちろん、住民の方の理解は必要であるが、ミッドナイト競輪に関する課題を学ぶ良い機会となった。