

令和元年度 文京区議会建設委員会視察報告書

1 視察日程

令和元年 11 月 6 日(水)・7 日(木)

2 視察先及び目的

(1) 静岡県藤枝市

「ICT×ストック活用で、ビジネスと人の流れを生み出すまちづくりの取組に関する調査・研究」に関する調査・研究

(2) 大阪府堺市

「自転車のまちづくりの取組」に関する調査・研究

(3) 大阪府大阪市

「市街地再開発事業等の取組」に関する調査・研究

3 視察参加者

委員長 市村 やすとし

副委員長 沢田 けいじ

委員 山田 ひろこ

委員 西村 修

委員 たかはま なおき

委員 岡崎 義顕

委員 板倉 美千代

委員 松平 雄一郎

同行 大畑 幸代 (地域整備課長)

随 行 望月 大輔 (区議会事務局議事調査主査)

【1日目】 11月6日（水）

静岡県 藤枝市

■市の概要

人 口 144,775人 （令和元年10月末現在）

世帯数 59,628世帯 （令和元年10月末現在）

面 積 194.06 km²

概 要 藤枝市は、静岡県のほぼ中央に位置し、北部は森林地帯、中部は丘陵性の山地、南部は肥沃な平野になっている。古くは東海道の宿場が置かれ、岡部宿、藤枝宿として繁栄。室町時代から始まったとされる茶の栽培は、「朝比奈玉露」を代表とする良質な茶の産地として知られる。

また、サッカーの長い歴史を持ち、サッカーを核としたまちづくりも進める。



B i V i 藤枝内にある、藤枝市立駅南図書館（説明会場）にて

「ICT×ストック活用で、ビジネスと人の流れを生み出すまちづくり の取組に関する調査・研究」

(藤枝市立駅南図書館内で説明後、実地見学)

説明者

都市建設部都市政策課 課長兼公共交通政策室室長 小柳津 好弘 氏

都市建設部中心市街地活性化推進課 課長 清水 康行 氏

企画政策課長兼ICT推進室長兼病院支援局病院経営支援室長 渡邊 章博 氏

1 事業概要

中心市街である藤枝駅周辺地区は、広域行政機能や交通の結節機能を有しているが、商業機能の郊外化により空き店舗が増加したため、平成19年よりBiVi藤枝や藤枝駅南口直結の15階建て複合施設など、藤枝駅周辺で中心市街地活性化を目的とした再開発事業を進めている。

また、平成30年3月に策定した藤枝市立地適正化計画に基づき、平成30年から3年間、中心市街地において、独自のICTプラットフォームと街なかのストックを産学官連携によって活用し、IoTを活用した回遊仕掛けづくり、リノベーションによる空き店舗の開業支援、都市機能と居住の誘導などの各事業の推進と相互連携により、付加価値の高い暮らしの創出、新たなビジネスや人の流れを生み出すまちづくりに取り組んでいる。

2 藤枝市が抱える課題・背景

① 商業集積の低下と民間バス路線の縮小

藤枝駅周辺地区は、広域行政機能や交通の結節機能を有しているが、商業集積の低下と民間バス路線の縮小により、商店街の賑わいが低下することで、生活・活動拠点としての魅力や利便性が低下した。

((H16) 16路線⇒(H21) 8路線)

② 製造品出荷額、就業人口が平成12年を境に減少傾向にある。

③ 人口減少・超高齢化社会の到来、若年層への市外への流出

⇒高校卒業後、進学先の選択肢が少なく市外に流出してしまう。

3 藤枝市の政策方針

持続可能な地域づくり

駅中心の人口密度を高めて、そこに医療や商業施設、生活サービス施設等をコンパクトにまとめていき、利便性の高い生活圏を形成する。駅、各地域に持っている行政センターレベルの拠点をバス等の交通ネットワークにより、地域資源、市内各所の個性や強みを生かした拠点を作り結んでいくことを目指す。

⇒「ふじえだ型コンパクト+ネットワークによる独自の都市形成

未来への投資⇒まちづくりへのICT活用

ICTを活用したスマート・コンパクトシティを形成して、生産性の高い持続的なまちづくりを目指す。⇒ふじえだスマート・コンパクトシティ」の形成

藤枝市立地適正化計画（H30. 3月公表）

強みを生かした将来都市構造を意識

- 乗降客の多い鉄道駅（JR藤枝駅：平均11,502人/日）⇒都市拠点
 - 集客力のある総合公園（蓮華寺池公園：年間150万人）⇒文化交流拠点
 - 広域交通網（新東名・東名IC、富士山静岡空港）⇒新産業拠点
- ⇒将来都市構造を実現するため誘導区域を設定し、取組を集中

○都市再生整備計画（藤枝市中心市街地地区・地方再生コンパクトシティ）

※地方再生のモデル都市として32都市に選定（H30.3）

○スマートシティモデル事業（R1.5）※全国15都市に選定

4 都市拠点（中心市街地）の取組

～市有地を活用した官民連携による活動・交流拠点づくり～

区画整理事業等で生み出された公共ストック（遊休市有地）

活用事例① B i V i 藤枝



市が保有していた市立総合病院跡地に民間活力の導入により図書館を含む官民複合施設を整備（地上5階建て 1・2階店舗、大学駅前キャンパス、産学連携推進センター、美容学校、子育て支援施設他、3階に図書館、4・5階シネマコンプレックス）。（□施行期間H18～H20、事業形態：事業用借地権20年間□公益施設の形態：建物賃貸借20年間 ※21年目以降は使用賃借）

藤枝市産学連携推進センター（B i V i 藤枝内）

産学官連携により、地元産業の成長支援による稼ぐ力の向上と雇用拡大、学生等の人材育成と就職支援による地元定着を促進する各種取組のワンストップ拠点。

- 産業コーディネーターによるワンストップ相談窓口。
- お試し起業の場として短期間レンタルスペースを設置
- 地元企業に対するICT導入啓発・導入診断等の実施
- 企業と学生のビジネス研究・交流、就職マッチング等



市が民間事業者に土地を貸し、民間事業者が建設・所有する商業施設の床を市が借りて運営することで、市単独整備の2分の1の財政支出で図書館設置が実現し、賃料での支払いにより初期負担が無く、財政支出が平準化した。

活用事例② オーレ藤枝/ホテルオーレ（事業期間H19～H27）

藤枝駅南口直結の地上14階建て、地下1階の複合施設

（店舗、放送センター、スタジオ、フィットネスクラブ、オフィス、ホテル等）

- 市が保有していた駅直近の低未利用地について、補助金（中心市街地再興戦略事業費補助金等）を活用した。

活用事例③ FUJIEDA mikine



駅北の市有地に、まちの活性化のため平成20年に住民と市が勉強会を立ち上げ、平成27年に設立された再開発組合が事業を進め、URがコーディネーターとして組合の支援事業を行い、平成29年度に竣工した。用途は住宅、商業店舗、医療モール、高齢者支援施設、子育て支援施設、駐車場。

～既存ストックを活用した賑わい創出と回遊向上の取組～

駅前広場の再整備

緑あふれる景観に駅前広場を再整備、人々が訪れたいくなるオープンスペースを創出している。マルシェやイルミネーションなどの産業を活性化させる賑わいイベントを実施している。新しい建物ができた魅力をソフト事業とセットにすることで他の既存店舗への回遊や歩行者の増加による賑わいを創出する。

- ① **て～しゃばストリート**（藤枝駅南のメインストリートで行われる駅周辺道路空間活用イベント）
- ② **ルミスタ☆ふじえだ**（駅周辺イルミネーション事業）
- ③ **プチマルシェ「love local MARKET」**（金曜夜のプチマルシェ）
⇒上記は第3セクターで中心市街地のまちづくりの担い手である、株式会社まちづくり藤枝が開催している。
⇒駅前広場等のストックを活用したマルシェやイルミネーションイベントを開催することで、起業者に『試しの場』を提供するとともに賑わいを創出。リノベーションによる起業・創業へのステップアップを推進。

5 成果

目標指数の達成（内閣総理大臣認定中心市街地活性化基本計画）

歩行者通行量（休日/4地点）第1期計画で約1800人増加、第2期計画で1700人増加。

効果の出現

路線価の上昇率が4年連続県内トップを記録 [円/m²] ↑

H26：12万円⇒H27：12万5千円⇒H28：13万5千円⇒H29：14万円
⇒H30：14万5千円

6 今後のまちづくり

～スマート・コンパクトシティ～

ICT活用のまちづくり（H28～）

ICT活用の取組

- ① 全国初 ソフトバンク（ソフトバンクとしても初めて）との包括協定を締結し、モデル的に取組を始めた。
 - ICT・ロボットを中心にした教育の推進
 - 健康推進のまちづくり
 - 環境に貢献するまちづくり
 - 危機管理の強化

教育、健康、環境、危機管理の頭文字
Kから、4Kの重点施策と呼んでいる。

～ICTの活用において特に重点的に取り組んできたこと

- ・教育におけるICTの活用⇒全小中学校に161台のロボットのペッパーによるコミュニケーションやプログラミングの授業を行っている。操作するタブレット、操作環境全てがソフトバンクから無償で提供されている。
- ・中小企業へのICTの活用⇒藤枝市では中小企業が9割を占めている。人口減少社会の中で競争力を高めていくために中小企業のICTの導入を進めている。高校生、大学生、社会人がICTを活用できるエキスパート教育を行い、全世代がICTを学べる環境を作り、地域産業がICTを導入したときに、これを担う人材が地元で確保できるように人材育成を進めている。
- ・働き方改革におけるICT活用⇒結婚出産で仕事を離れている女性や介護をしている仕事を続けられない方などがICTを使って時間や場所を選ばずに仕事ができる環境を作るために独自のクラウドソーシングシステムを構築している。

地元の大学や企業等120者が参画する藤枝ICTコンソーシアムを立ち上げ、行政と一緒に上記の3本柱を推進している。

② IoTを活用したシェアサイクルを展開

- ・中心市街地を起点とし、中心市街地や蓮華寺公園など、市内各所への移動利便性や回遊性の向上を図り、環境にやさしいまちづくりを推進
- ・利用者の行動の可視化やマーケティングへの活用等、データによる効果的な施策展開を狙う。
⇒ヒートマップで人の流れを分析し、シェアサイクルの拠点の設置や観光戦略にも役立てている。

③ 超高齢化社会における次世代モビリティ活用検証

将来の次世代自動車を見据え、特定のエリアを使ってAIを使って配車するモビリティシステムの実証実験を行う。

④ IoT専用の通信ネットワークの構築

IoTの活用として、市内全域35カ所に基地局を作り、全国で初めて市内全体にIoT専用の通信ネットワークを構築した。様々なIoTサービスや技術開発の実証実験のフィールドとして市内全域を提供し、全国から公募を行って20社くらいが集まり、藤枝市内が様々な実証実験のフィールドとして活用されている。

～実証実験の一例～

- ・水害対策にLPWAを活用したセンサー設置
全国的に課題であるゲリラ豪雨対策、国・県の管理河川では監視システムが構築されているが、道路冠水に係る準用河川等の状況監視は未整備であることから、

L P W A を活用した水位計・雨量計を全国に先駆け低コストで設置された。

- ・ 小 1 児童に専用端末を持たせることで登下校時の行動特性を把握し、危険箇所の把握に努めている。2 年間の実証実験で得られたビッグデータを解析、安全安心施策立案の根拠として役立てる。⇒定期即位記録の人流データ化

～ A I 活用の取組～

- ・ 道路の路面状況を公用車に専用のドライブレコーダーを設置し、データ収集を行い、ひび割れ等を分析し、道路の維持管理に役立てている。
- ・ 災害時にライフラインが立たれた際に入浴ができないという状況になったときを想定し、東京のベンチャー企業と協働し、A I を使って限られた水分について A I を使ったろ過システムを利用することで、シャワーを浴びることができるというシステムの実証実験を行い、衛生管理上の課題の解決について有用性が確認された。

従来

専用の技術を使い、特定の分野の課題解決に活用していた。(部分最適のまちづくり)



これから

得られたデータを集約し、A I や I o T を活用し、掛け合わせることにより、更にそれ以外の施策にも活用していくという、全体最適のまちづくりを目指すということが、**藤枝市が目指すスマートシティである。**

7 その他

B i V i 藤枝のトライアルスペースを開設した創業支援においては、ネイルサロンや手芸品の販売など、まちの賑わい創出に欠かせない新たな担い手育成に注力していた。実際に出店者から話を伺ったところ、「気軽に相談できる体制が取られていて心強い」との声を聞くことができた。

文京区においても、まちの賑わいを生み出すために創業支援がより充実していくことを期待したい。

8 主な質疑応答

(※説明会場にて質疑の時間が取れなかったため、実地見学の際の質問で、聞き取りが可能なものを掲載)

Q：B i v i 藤枝内にシャッターが閉まっている店舗があるようだが。

A：建設されて11年目だが、10年目の更新時に出入りがあった。今後店舗は入ってくる予定である。土地は市の土地だが建物は民間が建設しており、テナントが空いてもテナントリースについては市が関わるできない。情報提供はするが、民間が最終的には決定権がある。しかしながら、市が商工会議所と連携しながら誘致したということもあった。

Q：イルミネーションのイベントについて、集客状況はどうか。

A：静岡県内の街中では最大規模のイルミネーションとなっている。点灯式の時には1万5千人くらいは集まる。藤枝市を知っていただいて周辺の経済波及にも繋げたい。

Q：車の利用率はどれくらいか。移動手段として自転車・徒歩の目標値はあるか。

A：市民の7割は自家用車を利用している。特に目標値は定めていないが、高齢者が自動車免許を返納しても自転車に乗ることが難しいことも想定され、徒歩やバスということに重点を置き、車中心の社会を人中心の空間へと転換するウォークアブル推進都市に参画し、取り組んでいく予定である。

Q：シェアサイクルのステーションについて

A：ステーションは16カ所で自転車は45台である。システムはソフトバンクが平成27年11月にスタートした。200都市がこのシステムを使っている。文京区にも東大の前にある。



【2日目】 11月7日（木）

大阪府 堺市

■市の概要

人 口 828,151人（令和元年11月1日現在推計）

世帯数 359,827世帯（令和元年11月1日現在推計）

面 積 149.82km²

概 要 堺市は、大阪府の中央南西部に位置。面積、人口ともに府内2位で、2006年に政令指定都市に移行した。中世には海外交易の拠点として「自由・自治都市」を形成し、経済・文化の中心として栄えた。戦後、臨海工業地帯の造成、泉北ニュータウンの開発などが進み、現在は大阪市のベッドタウンとしての側面もある。百舌鳥・古市古墳群が世界文化遺産に登録された。



堺市役所にて

「自転車のまちづくりの取組に関する調査・研究」

(堺市役所庁舎内で説明後、実地見学)

説明者

建設局 自転車まちづくり部 自転車環境整備課 課長 高田 善裕 氏

建設局 自転車まちづくり部 自転車対策事務所 所長代理兼企画係長 岸上 靖 氏

建設局 自転車まちづくり部 自転車企画推進課 企画係 課長補佐 豊島 宣 氏

1 事業概要

堺市は、「自転車のまち 堺」として、堺市自転車のまちづくり条例及び堺市自転車利用環境計画を制定・策定し、つかう（利用促進）、まもる（安全利用）、とめる（駐輪環境）、はしる（通行環境）の4つの柱を掲げ、自転車を利用しやすいまちづくりを目指している。自転車企画推進課、自転車環境整備課、自転車対策事務所の3課からなる自転車まちづくり部を編成し、コミュニティサイクル事業や駐輪場対策、自転車走行環境の整備等の各種事業を展開している。

2 「自転車のまち 堺」の由来

堺市に自転車産業が根付いた経緯としては、古墳時代まで遡る。仁徳天皇陵古墳築造にあたり、鉄製品加工の技術者が堺に集まる。自治都市として繁栄した中世に、鉄砲が種子島に入ってくると、当時の戦国武将たちは鉄砲をこぞって求めるようになり、堺では商人が鉄砲の製造技術を学び、鍛冶職人に鉄砲を大量に作らせてきたことにより、鉄砲の一大産地となった。また、タバコがポルトガルから日本に伝来し、タバコ包丁の製造が始まると、金属加工の技術は刃物の製造にも生かされ、「堺の包丁」という地場産業になった。

明治の初めに、西洋から自転車が伝わると、鉄砲鍛冶の技術が自転車の修理に生かされるようになり、その後、自転車の国産化が始まると、堺に多くの自転車部品を製造する事業所が集積した。

戦後、高度成長期の自転車の需要の急速な増加に伴い、堺の自転車産業も発展を遂げ、堺は名実ともに自転車産業のまちとして世界に名を馳せた。

3 堺市の自転車のまちづくりの取り組み・組織

H13. 9 「堺市自転車環境共生まちづくり基金条例」制定

⇒きっかけは自転車部品を製造する地元企業であるシマノからの2億円の寄付。

H14. 12 「堺市自転車環境共生まちづくり企画運営委員会」設立

⇒基金の使い方について検討される。

H22. 4 「自転車まちづくり推進室」創設

H22. 9 「さかいコミュニティサイクル」開始

H25. 6 「堺市自転車利用環境計画」策定

H26. 6 「堺市自転車のまちづくり条例」制定 H26. 10 施行

H27. 4 「自転車まちづくり部」組織改正

⇒全国でも珍しい「部」組織、堺市の意気込みの表れでもある。

R01. 8 「堺市自転車利用環境計画」＜補迫版＞策定

建設局 自転車まちづくり部は職員 37 名

自転車企画推進課・・・つかう（利用促進）・・・まもる（安全利用）・・・その他

自転車環境整備課・・・はしる（通行環境）

自転車対策事務所・・・とめる（駐輪環境）

4 市民協働による自転車のまちづくりの取り組み

「堺自転車環境共生まちづくり企画運営委員会」

学識経験者、市民委員、自転車産業界などをメンバーとし、自転車を活用して市民と行政が一体となった、まちづくりを進めるための組織。

ボランティア団体「堺 自転車のまちづくり・市民の会」（H17 立上げ）

⇒取組内容 ①さかい自転車デー②堺自転車地図の作成③SAKAI 散走（後述）等の企画④自転車の楽校（がっこう）の開催等

さ か い 自 転 車 デ ー

自転車クイズなどを通じて、市民とのコミュニケーションを図り、自転車のルール、マナーの向上を呼び掛ける。市役所前、商業施設、区民まつり、高等学校など市内のいろいろなところで啓発している。平成17年の活動以来、のべ4万人の市民への安全啓発を行った。

堺 市 自 転 車 地 図

市民の会の会員が実際に市内を試走し、推奨コースを紹介している。「遊歩道でめぐる古墳コース」や、「ツールド・堺100kmコース」など10コースを掲載。完成後、記念サイクリングを実施した。

堺 自 転 車 の 楽 校

「自転車のまち・堺」から自転車の魅力を発信するため、月1回開催。自転車のまちづくり・市民の会の会員が自ら講師となり、体験を踏まえ様々な角度から自転車の楽しみ方を伝える。

5 堺市自転車利用環境計画

計画期間：H25 年度～H34 年度

基本理念

市民が自転車を大切に扱い、市民・事業者及び行政が協働して、交通ルールの順守・マナーの向上を図るとともに、安全で安心して、そして楽しく利用することができる自転車のまちづくりを進めます。

3つの目標の10年後

- ・自転車の利用割合を24%から30%まで増加
- ・自転車関連事故件数1,582件から20%削減
- ・市民満足度を50%以上に

6 堺市自転車利用環境計画<補遺版>重点アクション

計画期間：令和元年～令和4年度

～策定の経緯～

自転車活用推進法（H29.5 施行）や自転車活用推進計画（H30.6 策定）など自転車を取り巻く法整備がなされ、同法11条で、市町村（地方版）自転車活用推進計画の策定が必要（努力義務）となったことから、もともとの既存の計画を追補するという形をとり、市の課題をプラスし、国の計画に合わせた。

重点アクションプラン

つかう：利用促進・・・民間主導のシェアサイクル
まもる：安全利用・・・参加・体験型の自転車教室
はしる：通行環境・・・広域なルート形成

7 堺市自転車のまちづくり推進条例

～条例制定の背景～

- ・環境・健康・移動へのメリット
- ・自転車関連事故の削減
⇒土地柄、自転車利用が多く、事故が一般的な市町村よりも10%程度多い。
- ・自転車関連犯罪の防止
- ・「自転車のまち堺」として自転車のまちづくりを推進

～条例の特色～

- ・ヘルメット着用の努力義務（東京都、愛媛県に続いて）
- 自転車ヘルメット購入補助事業（実施期間H27～30年度）

対象者は堺自転車安全講習会を受講した市内在住の
①小学生及びその保護者 ②65歳以上の高齢者

- ・自転車の点検整備の促進及び保険加入義務
⇒大阪府自転車条例により義務化に伴い条例改正された。(H28)
- ・ひったくり防止カバーの活用・施錠の徹底
- ・事業所に自転車利用推進委員を設置
⇒企業などでの交通事故予防、コンプライアンスの向上
「さかい自転車リーダー養成講座」の受講が必須

～条例施行の効果検証～

- 自転車ヘルメット着用率 H26.9 : 1.46% ⇒ H30.10 : 5.2% ↗
・ヘルメット着用者が徐々に増えているが、まだまだ低い状況
- 自転車損害賠償保険等への加入率 H27.1 : 38.9% ⇒ H30.7 : 72.6% ↗
・自転車利用者の保険加入率は順調に増加し、約7割が加入
- 自転車利用推進委員認定者数 計 89 事業所が推進委員を設置
・積極的な安全啓発活動を実施

8 コミュニティサイクル事業

複数のサイクルポート（専用駐輪場）のどこでも共用自転車の貸し出し・返却が可能なシステム（平成 22 年から運用開始）

特徴 堺製の自転車（軽快車）を仕様「堺」のロゴ入り

- ・主に通勤、通学の定期利用者を対象とした駅前集約型コミュニティサイクル
- ・1日利用の設定もあり。観光やビジネスにも利用される。
- ・利用ICカードと自転車ICタグによるオンライン自転車管理システム
- ・駅前サイクルポートの利用時間は午前6時から翌午前1時まで（百舌鳥ポートは午後9時まで）、まちなかサイクルポート（ラック式）は24時間利用可能。
- ・利用料 定期利用 1か月2,000円 1日利用300円（電気自転車）400円
- ・サイクルポートの種類として、ゲート式の有人対応駅前集約型サイクルポートと個別ロック式の無人対応まちなかサイクルポートがある。
- ・夜間利用（自宅にマイ自転車として持ち帰る利用方法もある。）

課題

- ・複雑なシステムや有人管理により、多額の費用が掛かることから、収支改善が課題となっており、民間事業者主導でIoTを活かしたシェアサイクルの導入を目指している。



9 自転車の利用促進の取り組み…SAKAI 散走の普及

～散走とは～

自転車で走ることが目的ではなく、「自転車を活用して」見たり食べたり探したりすることを目的とした新しい自転車の楽しみ方

～コンセプト～

- ・ 堺に点在する魅力スポットを「散走」でつなぐ
- ・ まちの回遊性を高めて、まちの賑わいづくりにつなぐ
- ・ 参加者と参加者の輪をつなぐ

堺市は古い町並み、寺社仏閣が点在している。それを地場産業である自転車で周遊し、楽しんでいただきたき、地域の活性化、賑わいづくりにつなげていこうという取組。食をテーマに散走したり、伝統文化に触れるようなコースを散走したりしている。散走を推進する人材を育成するため、散走アンバサダー養成講座を開催し、すそ野を広げる取組もしている。

10 自転車も含めた交通安全普及啓発・交通安全教育

(1) 子どもの交通安全教育の推進

⇒各警察署と連携し、保育所、幼稚園、小学校等で模擬道路での実技指導(特に小学校高学年)を含めた交通安全教室を実施。(H30年度254校実施)

(2) 一般ドライバー・高齢者の交通事故防止対策

(3) 「交通事故をなくす運動」堺市推進協議会の取り組み

(4) スケアード・ストレート安全教育

⇒高校生を対象。スタントマンによる交通事故の再現シーンを間近に直視し、恐怖を体験することで、ルール・マナー違反に起因する事故を未然に防ぐ教育手法

11 自転車通行環境の取組状況

堺市自転車ネットワーク整備アクションプラン 50 km

49.6 km整備 (H31.3月時点)

①自転車道 3.1 km ②自転車レーン(車道混在) 28.1 km ③歩道の視覚分離 18.4 km

整備事例

深井73号線(大阪府初の自転車レーン)

沿道に東百舌鳥高校があり、生徒の自転車通学による自転車の通行量が非常に多い道路だが、途中で小学校があり、歩道を小学生が通学しているところに高校生が自転車で走っていく状況であった。自転車道が一般的ではない時代、平成22年度に社会実験として約500メートルの道路の端を青く着色。その後、自治会、学校関係者や子どもたちに意見を聴いたところ、好評だったため、最初の自転車道として、平成24年から25年にかけて1.6kmを整備した。幅員の構成としては片側幅員が4.5メートルと比較的広く、そのうち1.5メートルを自転車レーンとした。

整備効果

- ・ 駐車車両の減少
- ・ 歩道通行の減少
- ・ 自転車レーンの通行増加(歩道通行の減少)
⇒車道を走る高校生等が30%から53%まで上昇。
- ・ 逆走する自転車の減少
⇒逆走者が10%から2パーセントに軽減された。

国のガイドラインどおり整備したとしても、車道が狭い場合、下記のような声が出る。

○自転車利用者

- ・歩道が広いのに車道を走行するのは危険
- ・自動車にクラクションを鳴らされた
- ・歩道を通行してはダメなのか

○自動車利用者

- ・自転車を追い越せない。
- ・自転車を追い越す際、対向車線にはみ出ると違反になる

⇒地域の現場の状況に応じた対応が必要である。

12 主な質疑応答

Q：自転車駐輪場が月額いくらか、それが十分足りているか。

A：一時利用は110円、定期利用は月額2200円（立体や屋根なしでは若干違うが）

Q：駐輪場の利用状況はどうか。

A：駅利用者に対してはある程度確保できており、駅前の大型商業施設ではある一定時間内は無料ということで対応できている。一方、商店利用などの短時間利用や夜間の放置等はまだ対応できていない。そういうところが課題。

Q：高齢者の交通安全教室の参加状況はどうか。

A：出前講座で理事会や老人会などでの勉強会をしている。多いときで年間20～30回、また、市民の会の活動でコミュニケーションを取りながら、年間7000～8000回の啓発はしている。ヘルメット購入補助、4年間で3000名以上で、ほぼ高齢者である。

Q：警察との連携や協力体制はできているか。

A：小学校へ出向いたり、全国交通安全週間での年間100回の講座でタグ組んでいる等、近い距離にはある。苦情あったところには警察と一緒に出向いている。

Q：自転車道の整備についての警察との連携は。

A：整備する際には警察と一緒に協議する。その際には「安全」というところを一番に考えて行っている。

Q：自動車の自転車走行帯での違法駐車対策について

A：苦情は実際多い。自転車道を堺市が整備するが、大阪府においては実際のところ、自転車は歩道を走ってもいいとまだなっているので、危険を感じる時は歩道でもいいんだ、ということを行っている。

Q：自転車道と自動車道を分けるのは難しいとのことですが、ポストコーンを立てる等はどうか？

A：カラーコーンなど警察は認めてくれない

Q：自転車の駐輪違反对策はどのようにしているか。

A：大型店舗には駐輪場設置の協力をお願いしている。大型店舗の平米数によって、その数は違うが。義務付けではないが、その届けを出してもらっている。

Q：駐車違反の取り締まりについては。

A：警察に任せている。市はチラシなどでその防止を促している。



【2日目】 11月7日（木）

大阪府 大阪市

■市の概要

人 口 2,742,427 人 （令和元年11月1日現在推計）

世帯数 1,440,298 世帯（令和元年11月1日現在推計）

面 積 225.30 km²

概 要 大阪市は、近畿地方・西日本の政治、経済、文化の中心都市。町の原型は16世紀に豊臣秀吉によってつくられた。ビジネスと商業施設の街であるキタ（梅田周辺）、繁華街のミナミ（道頓堀・難波周辺）などで構成され、大阪城、通天閣、USJなどの観光名所も多く立地。近年、アジアを中心とする外国人観光客が増加。2025年には大阪・関西万博が開催される。



大阪市役所にて

「市街地再開発事業等の取組に関する調査・研究」

(大阪市役所で説明後、実地見学)

説明者

都市整備局市街地整備部市街地再開発担当課長 松原 栄次 氏

市政改革室行政リスク管理担当課長代理 井手 祥三 氏

都市整備局市街地整備部連携事業課長 相見 勝 氏

1 事業概要

大阪市は、老朽家屋の密集、公共施設の不足等により、住環境・防災的観点から整備が必要な地域であった天王寺・阿倍野ターミナルの南西に位置した地域の約28haに、土地の高度利用と都市機能の更新を目的に公共施設と再開発ビルを総合的に整備して、安全で安心な住みよいまち、賑わいと魅力のあるまちの形成を図る、阿倍野地区第二種市街地再開発事業を昭和51年に都市計画決定し、平成30年3月に事業が完了した。

現在は「うめきた2期区域」のまちづくり等で市の活性化を推進している。

2 阿倍野地区第二種市街地再開発事業

(1) 事業目的

阿倍野地区は、天王寺・阿倍野ターミナルの南西に位置した高いポテンシャルを持つ地域であるが、商業・住宅等が混在し自然的発展をとげた結果、戦前からの老朽木造建物が密集し、道路・公園等の公共施設が不足していたため、住環境的観点や防災的観点から整備が必要な地域であった。

(2) 事業概要

①事業の名称：大阪市計画事業阿倍野地区第二種市街地再開発事業

②施工者：大阪市

③施工区域：28ha

④事業期間：1976年度～2017年度：42年間

⑤事業費：約4810億円（概算額）

⑥施設建築物：29棟（住宅・店舗・事務所他）

⑦公共施設（都市計画施設）：道路17路線、公園3箇所、自転車駐車場2箇所

⑧事業関連施設：阿倍野歩道橋（架け替え）地下鉄谷町線阿倍野駅接続地下通路

(3) 阿倍野地区第二種市街地再開発事業の仕組み

- ①敷地を共同化し、高度利用することにより、公共施設用地を生み出す。
- ②従前権利者の権利は、原則として等価で新しい施設建築物の床に置き換えられる（権利床）
- ③高度利用で新たに生み出された床（保留床）を処分し、事業費に充てる。

第二種市街地再開発事業（用地買収方式）の適用

公共性・緊急性が著しく高い事業で、一旦施行地区内の建物・土地等を施行者が買収又は収容し、買収又は収容された者が希望すれば、その対償に代えて施設建築物の床を与える方式

(参考)

第一種市街地再開発事業（権利変換方式）

権利変換手続により、従前建物、土地所有者等の権利を施設建築物の床に関する権利に原則として等価で交換する方式

(4) 事業の成果

①土地利用

土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新

◇公共施設の整備

公共用地率 約 21%⇒約 46%↑

◇防災性の向上

不燃化率 約 16%⇒約 100%↑

◇土地の高度利用

容積率 約 100%⇒約 470%↑

◇住宅の供給

約 900 戸⇒約 3,100 戸↑

②相続税路線価の上昇

最高路線価：98.0 万円/㎡⇒158.0 万円/㎡↑

最低路線価：4.2 万円/㎡⇒23.0 万円/㎡↑

③固定資産税の上昇

・約 2 億 6 千万円⇒約 11 億 3 千万円↑

④阿倍野再開発地区及びその周辺の集客

・再開発事業を起爆剤に、「てんしば」が整備され、あべのハルカスが完成し、天王寺・あべのエリア全体がにぎわいを増すこととなった。

天王寺動物園(2015年開園 100周年)

⇒入園者数延べ160万人(2015年度)前年度比約24万人の増

天王寺公園(てんしば)(2015年開業)

⇒入園者数延べ420万人(開業後1年)

商業施設 あべのキューズモール(2011年開業)

⇒来場者延べ1.3億人(開業後5年)

近鉄あべのハルカス(2013年開業)

⇒入場者延べ1億人(開業後2年半)

3 阿倍野地区第二種市街地再開発事業の事業分析

事業収支見通し

全体収支見通し(平成28年2月)では、1961億円の収支不足となり、大阪市ではその事業分析を行った。

収支不足となった要因

- ① 事業が計画を大幅に超えて長期化したこと。
- ② 社会経済情勢の変化により事業費が増加し、未処分保留床が発生したこと。
 - ・バブル経済の影響による路線価が高い時期に用地買収を進めた地区があった。
 - ・バブル景気崩壊後の企業側の床の取得心理や消費社会の変容等の影響を受けた。
- ③ 初動期及び社会経済情勢の激変時における事業マネジメントが十分でなかったこと。

今後の大規模再開発に向けての対応策

1 適切な組織運営

- (1) 初動期における十分な事業執行体制の確保
- (2) 相互連携とトータルコーディネート的重要性
- (3) 財務リスクのチェック体制の確立と外部からのチェック
- (4) 意思決定プロセスの明確化

2 事業着手までの実現可能性検討

3 PDCAの徹底(社会経済情勢への的確な対応)

4 情報の透明化

5 民間ノウハウの検討

大阪市大規模事業リスク管理会議（平成29年11月1日から施行）

大阪市が行う大規模事業の実施に当たり、市財政に重大な負担を生じさせないように、事業所管所属による自律的な管理に加えて、統括的なリスク管理の強化を図るため、外部の有識者の意見又は助言をを求めることを目的として開催している。

会議事項

- ① 当初計画又は変更計画において市負担が総額500億円以上の事業
（例：万博やIR）
- ② 経営収入で運営を行う事業などで、リスクが顕在化した場合に市に重大な影響を及ぼすおそれがあるとして、市長が特に必要と認める事業

4 その他

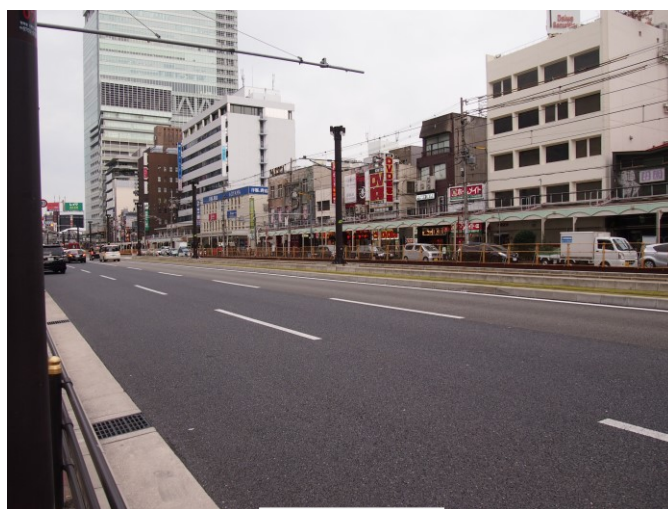
都市再生整備計画（あべの筋周辺地区）

阿倍野ターミナルエリアのメインストリートである「あべの筋」を沿道一帯のまちづくり活動と調和したデザインや活用により圧倒的な魅力を備えた都市空間とする。

事業主体：大阪市 面積：25.0ha 交付期間：平成30年度～令和2年度（予定）

- 都市計画道路の整備（幅員40メートル、延長600メートル）
（道路・歩道拡幅、電線共同溝、自転車レーンの整備）
- 地域生活基盤施設の整備
（自転車駐車場区画、歩行者案内サイン）
- 官民連携のまちづくり

地元から広告版、コミュニティサイクル、ベンチ、自転車駐車場運営などの提案をいただいております。今後、あべの筋の整備にあわせてエリアマネジメント組織を設立し具体化していく。



あべの筋

現地視察ルート



再開発事業の一環として歩道橋を整備。歩道橋に屋根を取り付けている。

5 主な質疑応答

Q：再開発によって治安が良くなったか。また、良い点はあったか。

A：かつて天王寺公園ではホームレスの問題があったが、対策がすでになされている。再開発地区についてはもともと治安対策が必要というような場所ではなかった。数字にも示されるように、固定資産税、相続税路線価の上昇、住宅戸数が増加した。道路や公園など公共施設が増えたことで安全面、防災面で大きく改善された。

Q：大阪市大規模事業リスク管理会議については非公開の会議とのことだが、市長や副市長をメンバーに入れずに第三者だけによる市民公開の場で会議を開くという意見は無かったのか。

A：リスクを洗い出す過程であるため、自由闊達な議論が阻害されないよう非公開としている。完全非公開ではなく、会議の要旨としては公開している。様々な知見を持った方の助言を踏まえて市長が政策を決定していくための仕組みである。

Q：再開発における人材マネジメントについて伺う。

A：阿倍野再開発について意見をいただいた高瀬特別参与からは、様々な権利者、事業者がいる長期にわたる事業の中で、役所の論理で人事異動が3年ごとに繰り返されることは課題であり、このような再開発事業こそスペシャリストが求められており、将来のリスクマネジメントができる人材の確保を役所として考えるべきではないかという話をいただいている。提言に対して積極的に取り組んでいるかどうかは、なかなか難しいところではあるが、市政改革室を中心に大規模事業を扱う所管局についてはリスクマネジメントを考えられるような研修を行い、人材を育成しているところである。



視察を終えて

市村 やすとし 委員長



藤枝市は2018年3月、まちづくりの取り組みが評価され、国より地方再生コンパクトシティのモデル全国32都市に指定されたことにより、独自のICTプラットフォームと街なかのストックを産学官連携による付加価値の高い暮らしと新たなビジネスや人の流れを生み出すまちづくりを推進しており、本区においてもハード面とソフト面を融合させたまちづくりの必要性を学んだ。

堺市の「自転車のまちづくり」の先進的な取組は、「つかう」、「まもる」、「とめる」、「走る」の自転車の持つ4つの要素を柱として「自転車を利用しやすいまち」の実現を目指しながら市民・事業者及び行政が協働して、交通ルールの遵守・マナーの向上を図り安全で安心してそして楽しく利用することができる自転車のまちづくりを一体的に進めており、本区の課題にも直結していることから、参考にすべきである。

大阪市の市街地再開発事業では阿部野地区市街地再開発事業が残した2,000億円の多大な事業赤字は事業マネジメントの重要性を改めて示唆したが、負の遺産のみではなく、天王寺・阿倍野エリア全体の賑わいに貢献していることを現地視察で確認し、天王寺駅の阿倍野歩道橋は雨をしのぐ屋根付きで、飯田橋歩道橋の建て替えの際には大いに参考になると感じた。

沢田 けいじ 副委員長



2日間で3都市を巡る濃密な視察でした。初日の静岡県藤枝市では、地方再生コンパクトシティ、スマートシティのモデル都市にも選ばれたハード整備とソフト事業の相乗効果による都市施策を、2日目の大阪府堺市と大阪市では、自転車を活用した総合的まちづくり事業と、巨額の事業損失を生んだ阿倍野再開発事業を視察しました。

藤枝市は、コンパクト・プラス・ネットワークによる徒歩生活圏を中心とした都市形成を政策方針に掲げ、①民間事業者が投資しやすい官民連携の交流拠点づくり、②自転車シェアリングの移動データを活用した公共施設の配置計画、③回遊性促進による都市のエネルギー効率向上などに取り組んでいました。また、堺市は、自転

車利用環境計画に基づき、①人と環境に優しい交通体系による低炭素型まちづくり、②ハード・ソフト両面による賑わいと交流のまちづくりに取り組んでいました。

各都市に共通する理念は「人」中心のまちづくりでした。すべての人が分け隔てなく質の高いサービスを受けられる超スマート社会（Society5.0）の実現には、文京区においても、ICT や IoT を活用した官民連携による分野・組織横断的な都市施策の進展が必要です。

山田 ひろこ 委員



中心市街地人口の昼間流出が著しい藤枝市では藤枝駅の東側では遊休私有地を有効に使った産学官連携した交流拠点作りを、そして西側には ICT を活用したスマート・コンパクトシティの街づくりが図られていた。それには、国が指定した「地方再生モデル都市」としての補助金を有用し、また無償の民間との包括連携などがうまく活用されていた。駅前には新しいマンションが立ち並び家族世帯の転入が増えてきていることは、10 年先、20 年先にもあるだろう街の賑わいを感じられた。

自転車まちづくりの堺市は自転車産業の街でもあり、官民間共同での自転車の活用を促進する体制ができ、整備も大変進んでいた。更には市民と行政が一体になって自転車まちづくり事業の企画、運営を行うなど、市民の自転車活用の意識は大変高いものと感じられた。文京区と同じように自転車走行帯を塞ぐ自動車の違法駐車の問題はあるものの、取り締まりだけでなく、それを防ぐための対策も取られているところは「(違法駐車を) 野放しにはしていない」と実感した。

昭和 51 年に着手し平成 29 年に施設整備が完了した阿倍野再開発事業は 2000 億円の大阪市の赤字事業となったがあべのハルカスは全国的に知られたランドマークにもなり、賑わい創生に期待したいと感じた。

西村 修 委員



大阪市は大阪駅周辺、天王寺駅の南側一体で大規模再開発を行ってきた。なかでも天王寺周辺は 4,000 億かけながらも、時間の著しい経過とバブル時期での土地の急激な高騰により、結果 2,000 億の赤字累計となってしまった点は、多くの反省点を残す課題となったが、人口増加による町の活性化、固定資産税の大きな増加、古民家集落を 29 棟のビルにしたことにより、公園の整備や防災拠点の整備ができたうえで、木密火災延焼地域の解消に

もつながった。私自身は海外での再開発の成功事例も見てきた。フロリダ州タンパでは、1995年から治安が極めて悪化していたイーボーシティをまるでニューオーリンズのフレンチクォーターのように変え、普段からギャングと麻薬中毒患者しかよらないような町が一転し、週末にはおしゃれなバーやレストラン、映画館等が立ち並ぶ一大観光地に生まれ変わった。タンパ市は更に再開発第2弾として、海沿いに洒落たビルを作り、大人向けレストラン等を多く誘致し水族館を建て、周辺部にスタイリッシュな高層タワーアパート建設も成功させた。大手デベロッパー主導での一部の再開発ではなく、市が主導したことにより、まるで玩具のレゴの街づくり的な、大変夢あふれる大胆な再開発であると考えている。天王寺のタイミングと時代背景が極めて不都合すぎた点もあるが、発想としては評価したい。

たかはま なおき 委員



藤枝市では、産官学連携で ICT を活用した利便性向上に取り組まれていました。イルミネーションが好評で、昼間の賑わい創出が課題だと伺いました。行政だけでなく、大学やまちづくり会社が連携して創業を支援していく体制が、文京区にも必要だと感じました。

堺市では、安全な自転車走行空間の確保に取り組まれていました。文京区と同様に、違法駐車の問題が課題だという話でした。

大阪市では、40年間の再開発事業で2千億円の不足が生じ、以後の事業展開に多くの学びを得られたと伺いました。

文京区でも、土地の高度利用を適切なリスクマネジメントを行いながら、スムーズに進めていくことの重要性を実感しました。各自治体とも、文京区とは規模や産業や人口構成が違いますが、人口減少社会において、民間の活力をうまく引き出し計画を進めていく点など、文京区の今後の事業施策において、取り入れるべきヒントが数多くあると感じました。産官学が連携し、幅広い知見を取り入れた区政運営が進むことを期待し、議会活動で働きかけてまいります。

視察にあたり、たいへん丁寧なご説明をいただいた藤枝市、堺市、大阪市、その他関係者の皆様に、心より御礼申し上げます。

岡崎 義顕 委員



藤枝市の「ICT×ストック活用でビジネスと人の流れを生み出すまちづくり」の取り組みは、市立病院跡地の市有地に民間活力を導入し、図書館を含む官民複合施設を整備するとともに、駅周辺に良好な住環境の確保や商業施設と高齢者施設も整備するなど国の交付金や民間活力を有効に使いながら街の賑わいの創出や魅力を引き出していました。民間活力をどのように効果的に活用し市民に還元をしていくかが大切なことだと思われま

す。堺市での「自転車のまちづくり」の取り組みでは、「自転車のまち堺」として、つかう・まもる・とめる・はしるの4つの柱を掲げ、一体的施策として目標を明確にして取り組んでいました。エリア別に整備する自転車ネットワーク整備は有効的な取り組みと思いました。

大阪市の市街地再開発事業等取り組みは阿倍野ターミナルエリアのメインストリートである「あべの筋」を沿道一帯のまちづくり活動と調和したデザインや活用による都市空間をつくるものでしたが、それまでの経緯を含め大規模事業リスク管理会議を行っていました。

今回3市のまちづくりを視察しましたが、それぞれ地域の特性を活かしてのまちづくりで大変勉強になりました。

板倉 美千代 委員



大阪市阿倍野再開発への視察は、文京区とは行政規模、再開発面積規模が大きく違い参照にできるものではなく、視察先にはふさわしくなく反対でした。しかし、話を伺う中で、この再開発が1976年から2016年まで42年の歳月を要し、再開発事業検証報告書では、約2000億円の赤字を抱え、これから20数年間で返済していくという驚くべき内容でした。総事業費が当初の2220億円から2倍以上の4810億円へと膨らみ、見直しの機会があったにも関わらず、再開発は一旦進みだすと、中止もできず最終的にその付けは住民施策に跳ね返ることになる。“バラ色”ではない再開発の“負”の部分学ぶことができ、大変参考になりました。複雑な思いで御説明下さったと思い、感謝いたします。

「自転車のまち堺」を推し進めるべく、推進条例が策定され、市と市民が協働して取り組むなど多様な展開で、自転車利用率の引き上げ、自転車関連事故件数の削減、市民満足度を高める目標実現のために、つかう（利用促進）、まもる（安全利用）、と

める（駐輪環境）はしる（通行環境）の4つの柱で取組んでいます。

散歩ではなく、自転車で走る「散走」で市の魅力スポットを楽しむ堺ならではの新しい楽しみ方がとてもユニークで、「面白そう」な体験してみたかったなと思いました。

松平 雄一郎 委員



藤枝市では、国の補助金や民間業者のノウハウを活用した、駅前周辺の施設整備事業を見学致しました。市単独整備よりも少ない財政支出で、新たな図書館や産学官連携推進センター等を実現させ、市民交流の場や、駅前空間の賑わいを創出させる手法は、大変参考になりました。

堺市では、自転車が利用しやすい街を目指し、国において自転車に関する法整備がなされる4年前に、市独自の自転車活用推進計画を策定したことは高く評価できる点だと思います。本区よりも総人口や自転車利用数等は少ないものの、ヘルメットの着用促進、自転車保険の加入促進等の周知啓発や、IoTを活かしたシェアサイクルの運用などは、参考になる点も多く、また自転車関連事故や駐輪環境の整備など、本区と同様の課題も多くありました。

大阪市では、42年の長い事業期間をかけ完成した、約28haの大規模な阿倍野再開発事業の現場を視察致しました。住宅供給戸数の増加、公共施設の整備、防災性の向上、周辺施設の利用者増加など多くのメリットを生み、地区全体の賑わい出できたものの、約2000億円の収支不足が発生した点においては、多くの反省点・課題を残しています。事業手法は同様ではありませんが、今後本区において、実施が検討されている後楽二丁目地区等における再開発事業での参考点も多くあると感じました。