

視 察 報 告 書

公明党 二見英一

委員会名：都市整備常任委員会

期 間：令和5年10月16日（月）～10月18日（水）

視察都市等及び視察項目

- 1、東京都墨田区 隅田公園における公共空間利活用促進について
- 2、福井県 港湾の多機能化について
- 3、愛知県瀬戸市 空き家等に対する取り組みについて

1. 隅田公園における公共空間利活用促進について(10月16日)

視察1日目は東京都墨田区を視察した。

墨田区の区域面積は23区のなかで17番目であり、南北に長く、その両端を荒川と隅田川に挟まれ、複数の内部河川が流れている。

人口は28万余りとなっており、両国国技館やすみだ北斎美術館などの観光施設を有し、一級河川である隅田川では春には河川沿道の花見、夏には花火大会があり100万人もの観覧者が訪れる東京屈指の観光地である。

2012年には東京スカイツリーも完成し、国内観光客はもちろんのこと、外国からのインバウンドも相まって多くの観光客で賑わっている。

そうしたなか、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に合わせ、墨田区内の北十間川・隅田公園周辺において、東京都、東武鉄道株式会社、墨田区とがそれぞれの施設改修等を行うことで公園、道路、高架下、水辺が一体となった浅草・東京スカイツリー間の新たな賑わい空間を創出し、周辺地域への回遊性の向上を促進していくような機運が生まれた。

整備コンセプトも「伝統と先進が出会う 水辺の賑わい交流軸の創出」と決定し、3者が協働して平成30年8月より北十間川・隅田公園観光回遊路整備事業（第1期再整備）が着手された。

令和2年3月には第1期再整備が完了し、一部共用開始がされており、線路高架下の飲食店なども入店し花見や花火大会等では大賑わいだった。



現在では、公園北側約 16,500 m²の範囲を新たなコンセプトをもって第2期再整備工事が始まっており、令和6年度末の完了を目指している。

その後、令和7年度からは墨田区立公園では初めてとなる指定管理者制度を導入し、民間活力を最大限に引き出す仕組みも検討されている。

所感

墨田区は下町情緒溢れる街並みのような印象を受けていたが、東京スカイツリーの完成やオリンピック開催によって、その伝統は残しつつも、地域住民や観光客双方が楽しめる街作りに成功している。

視察した隅田公園は区内最大の公園であり、平日の昼間でも多くの来園者で賑わっていた。

整備前の隅田公園は鬱蒼とした木々が生茂り、河川沿線も治安が安定してない環境下にあったが、整備後は明るく開けた環境の提供も可能となり、週末には音楽イベント等も開催されるようになり、大きく変貌を遂げた。

今後は第2期再整備工事も完成し、公園内での指定管理者制度も始まるとの事で、観光客や地域住民の新たな賑わい空間の創出が期待される。

2. 港湾の多機能化について（10月17日）

視察2日目は福井県の港湾施設を視察した。

今回視察した敦賀港は若狭湾の最南に位置した日本海側における天然の良港であり、現代では広域道路ネットワークで結ばれ、敦賀港と関西圏等は複数の輸送ルートが確立されており大規模災害時でも多くの代替手段が確保されている。

敦賀港の歴史は深く、古くから我が国とアジア大陸を結ぶ交易拠点として、また、江戸中期以降は北前貿易の中継基地として栄えてきた歴史がある。



明治40年には第1種重要港湾の指定を受け、軍事や経済、文化交流の拠点としての重要性を高め、交通の要路として位置づけられてきた。

第2次世界大戦後は、国際情勢の変化により諸外国との貿易が途絶し、港勢は苦境に立たされるようになったが、戦後復興の兆しから昭和26年の重要港湾および外国人出入国港の指定を契機に再興を成し遂げた。

昭和 45 年には北海道小樽港との間に定期フェリーが就航、平成 14 年には苫小牧港との RORO 船の航路開港、平成 22 年には韓国釜山港とを結ぶ国際 RORO 船定期航路が就航した。

また平成 31 年 4 月には博多港との間に新たな RORO 船定期航路が就航し、更に令和 4 年 3 月からは神戸港との間に国際フィーダー航路が就航するなど、流通港湾・物流拠点として重要な役割を担っており、現在では 5 つの公共岸壁を有している。

それらの発展を証拠に、敦賀港の総取扱貨物量は、年間約 1,600 万トンとなっており新潟港に次ぐ本州日本海側第 2 位の取扱貨物量を誇る。

近年の敦賀港では、生産機能の拡充や物流機能の高度化に加え、国際交流機能、情報集積機能の拡充など、多機能化が期待されている。

直近でも国際物流ターミナルやフェリーターミナルの建設や拡充、岸壁延伸整備が直轄事業として採択されており、今後の敦賀港機能強化に向け着実に整備を図っていた。

所感

若狭湾最奥部の敦賀港を視察したが、東西を山で囲まれ南部には敦賀市街が開け、港湾内も波高はなく、文字通りの天然の良港だと感じた。

各種ターミナルの近代化整備を始め、来年には北陸新幹線が敦賀市まで延伸するなど、港湾機能や公共交通網の再整備が見られ、著しい発展を遂げている。

港湾内では県や国の直轄工事も進行中であり、日本で初めての自動係留装置も導入されていた。

この自動係留装置とは、従来係船ロープを用いて船舶を岸壁に係留するのに対し、アームを伸ばして船舶に吸着し係留状態を保持する装置である。

国土交通省が主体となり、令和 4 年度に実船を用いた実証実験を行っていた。その結果、船舶係留作業の効率化、係留ロープの破断による事故等のリスク軽減がみられ、今年度から導入するようになった。

本市港湾においても、このような先進的な取り組みや国との連携は参考になり、今後検討されている新港埠頭への取り組みに大きく参考になる内容となった。

3. 空き家に対する取り組みについて（10月18日）

視察最終日は愛知県瀬戸市の空き家に対する取り組みを視察した。

瀬戸市では、空き家対策計画として、平成28年度から令和2年度までの5か年計画である「瀬戸市空家等対策計画～せとでも住もまいプロジェクト～」を策定し、空き家の有効活用を促す対策を行ってきた。

そして、これまでの取り組みと成果を振り返り、より実効性

の高いアクションプランや数値目標等を掲げ、令和3年度に計画を改定した。同計画は第6次瀬戸市総合計画の基本理念である「住みたいまち 誇れるまち 新しいせと」の実現に向けたものとなっている。

同計画の主な施策として、「3世代同居・近居の促進」や「中心地区への住み替え支援」、居住環境の魅力向上のための「空き家活用・解体等の支援」、また、「ツクリテ支援、若手作家、職人の活動支援」等を掲げている。

そうしたなか、空き家活用を希望している対象者には、①ツクリテの定着支援&にぎわいを創出する店舗等への利活用支援（リフォーム工事費1/3、上限100万円）、②中心市街地老朽空き家解体補助金（3カ年限定、解体工事費1/1、上限90万円）、③老朽空き家解体補助金（市街化区域内、解体工事費4/5、上限60万円）、④子育て世代ムーブイン支援（築20年以上の物件購入で10万円の応援金）などを補助メニューに掲げ支援している。

今回の視察では、それらを活用した2つの物件を訪れ現状を聞いた。

1件目は、大正時代創業の旅館を学生シェアハウス・レンタルスペースに改修した松千代館を訪れた。

当施設は、瀬戸市の中心市街地にある「せと末広町商店街」にあり大正4年（1915年）に建設された。1998年以降は空き家となり、老朽化が進み始めた。

そこで、地元大学である愛知工業大学が主体となって松千代館再興に向けた機運が高まり、松千代館再生の会が発足した。

その再生にあたってはクラウドファンディングを実施し、1ヶ月の間に143件2,817,000円もの資金調達に成功し、耐震補強や内装設備の工事費用にあてリノベーションを行っていた。

現在では家賃収入やイベント収益によって、自己負担分の回収に取り組んで



いる。

2件目は、洋品店を飲食ブースやシェアキッチン等に改修した瀬戸くらし研究所を訪れた。

当施設もクラウドファンディングを活用しリノベーションに成功していた。1階の食の広場やお土産コーナー、シェアキッチン、2階ではコワーキングスペースなどの利用者収入が見込め、賑わいをみせていた。

今後は若年世代の利用拡大、子育て世代への周知拡大に取り組むとのこと。

所感

瀬戸市は古くからせともの陶都としての歴史を歩んできた。

市内人口減少、少子高齢化も相まって、年々空き家の確知数も増加傾向にあり、空き家対策を喫緊の課題として対応していた。

第6次瀬戸市総合計画のなかでも空き家活用を重視しており、その取り組みには積極的に対応していた。特に官民連携が相互効果を生み、行政の役割、民間の役割が明瞭化され、今回視察した2ヶ所ではそうした効果が色濃く見て取れた。

古民家の活用や新たな賑わい作りの創出などに多様な支援金を活用して懸命に取り組んでいた。総合計画の目標値も考慮しながら、本市においても学ぶべき事柄が多数発見された視察であった。