

視察報告書

報告者氏名：小林優人

委員会名：都市整備常任委員会

期間：2023年10月16日（月）～2023年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. 墨田区：隅田公園における公共空間利活用促進について

【墨田区の概要】

- ・人口：283,931人（令和5年10月1日現在）
- ※世帯数：166,310世帯
- ・面積（行政区域）：13.77km²
- ・南北に長い地形であり、荒川と隅田川に挟まれ、複数の内部河川が流れる
- ・土地の起伏はほとんどなく、平坦な土地であり、区の大部分が東京湾の平均満潮面より低い
- ・両国地区には両国国技館、江戸東京博物館、押上地区には東京スカイツリーと、東京都を代表する観光施設が並ぶ

【公共空間等整備の概要】

- ・事業名：北十間川・隅田公園観光回遊整備事業
 - ・事業主体：墨田区、東京都、東武鉄道株式会社
 - ・事業範囲：一級河川北十間川を中心とした、浅草から東京スカイツリーまでの約1.2km
- 河川、鉄道高架、道路、および公園が隣接する特徴的な土地
- ・事業目的：2020東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けて、施設修繕を行い、浅草と東京スカイツリーの間に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する
 - ・事業着手前は施設の老朽化、耐震性能不足、浅草から東京スカイツリーを結ぶ動線が機能していないという課題があった

【公共空間等整備の事業経緯】

- ・平成18年6月に東京スカイツリー建設の決定を受け、北十間川を中心とした水辺活用によるまちづくりと観光推進を狙った「北十間川水辺活用構想」を墨田区が策定した

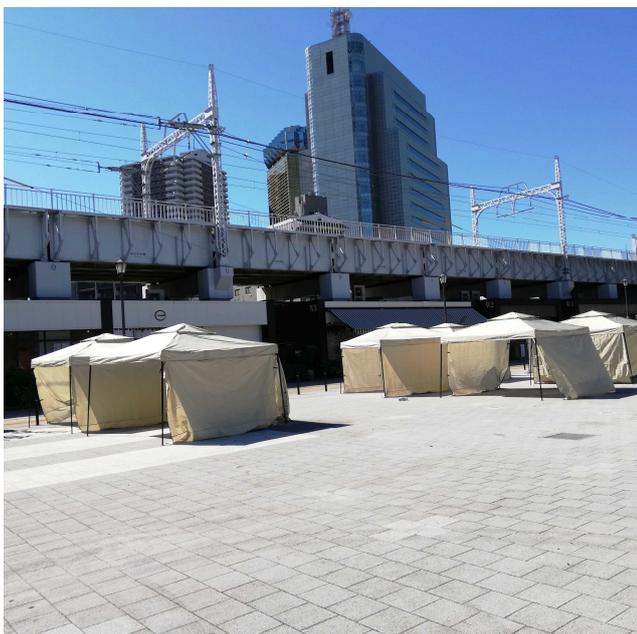
- ・平成26年9月には墨田区、東京都、東武鉄道および学術経験者により北十間川の水辺活用や賑わい創出に向けた検討を開始した
- ・平成30年3月には北十間川の水辺活用に向けた勉強会を発展させる形で、北十間川水辺活用協議会が発足され、現在も継続している
- ・同年8月に墨田区が隅田公園再整備（第1期再整備）に着手した
- ・平成31年3月に北十間川水辺活用協議会の下部組織である賑わい創出部会の議論をもとに、墨田区が北十間川周辺公共空間の活用方針を策定した
- ・令和2年に隅田公園再整備（第1期再整備）が完了した

【隅田公園再整備事業と利用状況】

- ・第1期の整備面積は約15,000㎡、主な施設としては芝生広場、舗装広場、花見丘がある
- ・第2期の整再整備工事の予定面積は約16,500㎡、現在実施中であり、令和6年度末の工事完了を予定している
- ・第2期の整再整備工事に当たっては、計画段階から指定管理者制度等の民間活力の導入を予定している
- ・当初はPark-PFI（公募設置管理制度）による再整備を検討していたが、サウンディング調査の結果、社会情勢や隅田公園の規模を考慮すると、指定管理者制度による施設管理と、設置管理許可による施設整備・運営を組み合わせた手法のほうが有効であると判明した
- ・占有可能なエリアは区道墨22号路線沿いの6つの区画 ※画像1を参照
- ・1区画当たり縦9.3m、横25mの232.5㎡程度、1区画の占有可能面積は139.5㎡程度
- ・屋外コンセントとして、鍵付きの蓋の中に2口のコンセント（100V、20A）が公園内に5か所ある ※画像2を参照

→使用料は1系統1時間につき90円

画像1



画像2



【所感等】

隅田公園のリニューアルは、2020東京オリンピック・パラリンピックを目標に、東京スカイツリーから浅草までの、北十間川を中心とする鉄道高架下の商業施設の整備や道路整備といった、周辺の一体的な整備事業であったと理解しているが、回遊性が高まったことにより、都民だけでなく観光客も気軽に訪れることが出来る公園になったであろう。

公共空間利活用という観点からも、遊歩道や緑地に加えて、イベントができるスペースがあり、また安価な値段でコンセント（電力）を利用できるという点も、イベント主催者からすれば大変魅力的であるように感じる。また都民の憩いの場としても、広大な芝生スペースがあり、視察当日も親子と思われる方々が木の下で休憩されている姿を見て、都会にある公園としては貴重な環境であると感じた。公衆トイレも大変きれいであり、今後ますますイベント等で多くの方に使用されると思うが、ぜひ観光客と都民が共存する、今の隅田公園の良さを維持して頂きたい、そして本市の観光事業の整備と公園管理に活かしていきたいと感じた次第である。

2. 福井県：港湾の多機能化について

【敦賀市の概要】※敦賀港所在地

・人口：63,039人（令和5年9月30日現在）

※世帯数：29,136世帯

・面積（行政区域）：251.41km²

・福井県のほぼ中央に位置し、北は日本海側に面し、他の三方は山岳が連なり、敦賀湾と平野部に囲まれている

・東西約14km、南北約26kmで若狭湾に大きく張り出た敦賀半島と海岸線が、敦賀湾を日本海の風や波浪から防いでいる

【敦賀港の主な沿革】

・1907年：横浜・神戸・関門（下関・門司）とともに第1種重要港湾に指定

・1940年：ユダヤ難民が敦賀に上陸

・1951年：港湾法により、重要港湾に指定

・1970年：北海道との間で小樽港とのフェリー航路が開設

・2002年：苫小牧港とのRORO船航路開設

・2019年：博多港とのRORO船航路開設

【敦賀港の位置と主な施設】

・若狭湾に位置し東は越前海岸、西は敦賀半島に挟まれた、湾の最奥部に位置する港

・太平洋側に最も近い日本海側の港湾であり、関西・中京圏

・北陸自動車道の敦賀ICから約5分の位置にあり、舞鶴若狭自動車道や中部縦貫自動車道により、敦賀港と関西圏・中京圏が複数の輸送ルートで結ばれ、大規模災害時の代替性が確保される

・公共の岸壁としては鞠山北地区、鞠山南地区、金ヶ崎地区、蓬萊・桜地区、川崎・松栄地区の5地区が利用されている

・鞠山北地区には北陸電力と敦賀セメント、金ヶ崎地区には敦賀海上保安部（巡視船用）の占用岸壁がある

・鞠山南地区では岸壁の整備に合わせて共用地の埋め立てを行っている

・鞠山南地区ではガントリークレーン（下記画像）が使用されている



【質問とそれに対する回答】

質問1. 港湾の多機能化に対する考え方

- ・定期船としてフェリー、RORO船、内航のコンテナ船、外航のコンテナ船、外航のRORO船、その他海上保安庁や県警の船が入港している状況であるが、港そのものとしての配分地があまりない。それぞれの船が空いている岸壁に張り付いている状況である。全体として効率的な分業ができていない。そのため鞆山南地区の共用地の拡大を行っている。それをしつつ、港の再配置をやっていきたい。
- ・国の状況を注視しながら勉強会などを実施して、導入できるものは積極的に導入していきたい。
- ・鞆山南地区に国土交通省が自動係留装置を設置して、実証実験を行っている。日本で初の装置である。これまでは船が着くと綱をとり係留をしていたが、この装置からアームが伸び、船の側面に吸盤状のものを付着させることで、船を引き寄せながら係留をさせていくことが可能になる装置である。国土交通省がいうには海外ではよく使われているとのことである。ただ日本海側は太平洋側と比べて波が高いため、なかなかこの装置だけで係留をするのが難しいという印象を受けている。



※自動係留装置

質問2. ガントリークレーンを利用した貨物の取り扱いについての有効性

- ・現在は鞆山南地区に1基設置されている。（平成22年度設置）
- もう1基の増設を検討している。

- ・効率的には従来の貨物クレーンの2倍から4倍の効率があると聞いている。
- ・コンテナを取り扱う際には非常に有用だと考えている。

質問3. 鞠山南地区国際物流ターミナル整備後の移転元の跡地活用

- ・移転元である鞠山北地区は現在RORO船とバルク船を扱っているが、移転後はいま他の地区でも扱っているバルク船を鞠山北地区に集約させる予定である。

質問4. 耐震強化岸壁の範囲

- ・いま敦賀港には耐震強化岸壁は3か所（蓬莱・桜地区、鞠山北地区、鞠山南地区）ある。
- ・今回整備した岸壁も耐震岸壁として整備した。

質問5. 災害対応の機能への考え方

- ・南海トラフ地震の代替機能として期待されていると考えている。
- ・トヨタ自動車は年に1回現地視察をしている。

【所感等】

港湾の多機能化という観点から今回視察をさせて頂いたが、私が一番注目した点は、鞠山南地区に設置されている自動係留装置である。国土交通省が実証実験の場として、敦賀湾を選んだと伺ったが、その有用性については慎重に検証していく必要があるのではないかと感じる。

また、北陸新幹線の延伸が決まっている敦賀市は、今後おそらく観光客が増えることが予想されるが、それを見据えて新たなクルーズ船や、フェリー船の誘致など、物流だけにとどまらず、交流の拠点港としても期待をされていると思う。そのための整備事業を各地区で行っていると理解をしているが、その他、社会情勢の変化とともに、求められているニーズに対して、例えば、災害時の太平洋側港湾の支援体制としての機能の確保や、環境に配慮した港湾整備等を行っており、様々な面から学びのある視察場所であったと感じた。

3. 瀬戸市：空き家等に対する取り組みについて

【瀬戸市の概要】

・人口：127,568人（令和5年10月1日現在）

※世帯数：58,085世帯

・面積（行政区域）：111.40km²

・中部経済圏の中心地である名古屋市の北東約20km、濃尾平野の東、尾張丘陵の一角に位置している

・北部、東部は山間地帯になっており気候も温暖である

【瀬戸市の空き家等対策について】

・平成28年より瀬戸市空き家等対策計画～せとで住もまいプロジェクト～を策定し、空き家等対策事業を実施している

・住宅数約58,000に対し7,000戸が空き家であると言われている（約12%）

→その約半数の3,500戸が次の用途が考えられていない住宅である

→そうした空き家に対する利活用、周囲に影響を与えるような老朽化した空き家の解体に注力している

【質問とそれに対する回答】

質問1. 流通促進に向けた不動産事業者との連携について

・公益社団法人愛知県宅地建物取引業協会東尾張支部と協定を結び、空き家バンクの仲介をしてもらっている。

質問2. 定住促進策や子育て支援策などプロジェクトに関連する政策について

・空き家対策に子育て支援を兼ねた市外在住者を市内に呼び込むための、子育て世帯を対象とした補助を実施している。

質問3. せとで住もまいプロジェクトを開始するにあたってのきっかけ

・瀬戸市には明治時代や大正時代に建てられた古い建物が多く点在しているため、もともと空き家が多く存在し、その中で空き家等対策の推進に関する特別措置法に基づき、空き家等対策計画の策定が必要になった。

質問4. 空き家の情報をどのように得ているか

・ほとんどが近隣住民からの相談や通報で、危険な状態になった状況で相談がある。

・令和4年度は、試験的に自治会と協力をして、自治会のほうから空き家と思われる物件を抽出して上げてもらい、市のほうから納税通知書の送付書が異なる物件を抽出し、空き家の把握を行った。

- 地域からの要請で行った。地域としても空き家はかなり問題になっていて、特に瀬戸市や近辺の都市では空き家を狙った空き巣が多く発生していた。
- 空き家の数を把握し、空き家と思われなくしたい、という地域の思いがあった。
- 駐車場に近隣の方の車を止める、庭の一部を畑として利用して住んでるように見せる、また所有者の連絡先の把握に努めるなどの工夫を行っている。

【松千代館と瀬戸くらし研究所】

- ・両施設ともにせと末広町商店街内にある空き家を活用した事例である。
 - ・松千代館は1階がレンタルスペース、2階が学生たちのシェアハウスとして利用されている。
- 視察時も実際に近隣の大学に通われている学生が住んでいた。
- ・クラウドファンディングの制度を活用して部分的に耐震補強を行った。
 - ・奥のスペースは1000万円ほどの予算でキッチン等生活に必要なスペースを増築した。



※松千代館

- ・瀬戸くらし研究所はシェアキッチン、ギャラリー、レンタルスペース、コワーキングスペースを含む施設である。
- ・松千代館と同様にクラウドファンディングにより改修工事を実施した。
- ・シェアキッチンは時間単位で借りることができるため、「金曜の夜にカレー屋」「平日の朝にモーニング」のように限定的にお店を始めることができる制度を整えている。



※瀬戸くらし研究所

【所感等】

瀬戸市では空き家等対策計画の説明に加えて、実際にいま使用されている、空き家を活用した事例を2か所見学させて頂いたが、両施設ともに空き家の再生に向けて、努力をされた方の情熱を感じた。松千代館、瀬戸くらし研究所、ともにクラウドファンディングを活用し、改修工事を行ったと伺ったが、空き家再生の課題の1つに資金調達があると感じている。各自治体で空き家の解体に関する補助金や助成金等を設けることによって、空き家の改善を国単位で進める必要があると認識しているが、今回の瀬戸市の事例のように、改修することで発生する費用をなるべく抑え、また活用することで定期的に収益が発生するのであれば、多くの個人または事業者がリノベーションに踏み出すであろう。本市の浦賀地区でも、元々学童保育に使われていた建物をリフォームし、宿泊施設を営んでいる方がいらっしゃるが、これからもさらに増えるであろう空き家が有効活用されるために、私ができることに取り組んでいきたいと考えている。