

視察報告書

都市整備常任委員会 竹岡 力

▼2023年10月16日 墨田区視察

「隅田公園における公共空間利活用促進について」

今回都市整備常任委員会の他都市視察で最初に訪れたのは東京都墨田区である。目的は「水と緑のサードプレイス、人が集い、つながり、文化を育む場」をテーマにした北十間川・隅田公園観光回遊路整備事業、並びに舗装広場・芝生広場等の憩いの場所の整備の概要と、民間活力を導入した公園の賑わいの創出・魅力向上への取り組みについてヒアリング、現地調査を行うためである。

人口は約28万人、面積は13.77平方キロメートルを誇る墨田区は南北に長く、荒川と隅田川に挟まれ複数の内部河川が流れているのが地理的な特徴である。北十間川・隅田公園観光回遊路整備事業に着手する前の課題としては、日本有数の観光名所である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ことがあった。それを2020東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機に、東京都・墨田区・東武鉄道株式会社の3者が同課題の解消を目的とした整備を分担して行った。東京都は北十間川護岸整備と水門の耐震補強、墨田区は耐震護岸上部の親水テラス整備と隅田公園のリニューアル、コミュニティ道路の整備等、そして東武鉄道は鉄道高架の耐震補強と高架下施設の建設、隅田川橋梁歩道橋（すみだリバーウォーク）の設置、といった具合であり、まさにビッグプロジェクトである。

今回現地視察を含め重点的に伺ったのが墨田区の役割である隅田公園のリニューアルである。特に公園整備の第1期再整備では公園・道路・高架下及び水辺が一体となった浅草から東京スカイツリー間の新たな賑わい空間の創出が目的となっており、周辺地域の回遊性の向上を促進するため、日本庭園南側一帯が再整備された。職員談によると再整備される前は樹木がうっそうと生い茂り、非常に暗いイメージで若い女性は歩きにくいほどであったということであったが、今回実際に現地を見ると非常に見通しが良く、広々とした公共空間が広がっていた。

特筆すべきは公園の利活用促進を見据え、イベント等が開催可能な舗装広場をただ整備しただけでなく、利用者目線に立った細部の工夫が施されている点である。具体的にはベンチ側面にフックや地面に固定金物があったり、イベント利用時に使いやすいような場所に電源・水道が備え付けられている。当初はこれらが18か所設置されていたそうだが、徐々に増え現在では約倍の数の設備があるとのことであった。本市の公園でイベントが開催される際に、運営・出店事業者等が電源がとれず、ポータブル発電機等を持ち込む姿をよく目にするが、近くですぐにコンセントを差すことができる設計はまさに目から鱗の工夫であった。

こうした発想の背景には、「どうやったら公園を使ってもらえるか？」というシンプルかつ最も重要な視点をもつために、行政職員自らが公共空間を利活用するという画期的な取り組みを行っていたことがある。例えば「そよ風会議室」と呼ばれる社会実験では、公園にテントを張り、職員が実際に会議を行った。会議を行うことが目的ではなく、職員が自ら公園占有許可手続を行うことが狙いである。そうした実体験を通し、活用者目線で手続フローの分かりやすさなどを検証することができるのである。

まずは自分でやってみる、という至って簡単な試みであり、しかも予算はかかっている。そんな職員自らのチャレンジ精神とユーザー目線での設計が、姿を変えた公園の広場の賑わいにつながっているのであろうと感じた。

▼2023年10月17日 福井県視察

「港湾の多機能化について」

2日目に訪問したのは福井県の敦賀港である。敦賀港は1907年に横浜・神戸・関門とともに日本で初めて第1種重要港湾に指定された歴史ある港である。地理的には日本海側の真ん中、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ある。地図を見るとよく理解できるが、日本海側にありながら、太平洋側に最も近い港湾としても知られ、関西・中京圏を背後に抱えた大きな玄関口と言える。距離としても敦賀港から名古屋市へは約120km、車で約90分、大阪市へは約180km、約120分という地理的には好条件がそろっている場所である。舞鶴若狭自動車道や現在整備中の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ることになり、大規模災害時の代替性が確保されていることも他の港湾に比べて優位な点だろう。現にトヨタ自動車や南海トラフ巨大地震等で太平洋港湾が被災した際の代替ルート確保のため、輸送訓練を行った実績がある。年に1回は社員が視察に来るとのことで、その期待は相当に大きいものであると感じられる。

また敦賀港の大きな特徴として、公共岸壁を5か所も有し、様々な種類の船舶が出入りしている。内航RORO航路で博多と苦小牧、フェリーでも同様に苦小牧、内航フィーダー航路では神戸までを結び、外航定期航路では韓国まで船が出ている。今回現地を視察させてもらったが、港湾の大きさは本市の新港とははっきり言って比べ物にならないほど大きかった。その大きさ故に取り扱い貨物量は本州日本海側で第2位を誇り、外貿・内貿ともに安定した実績がある。

今回視察のテーマが港湾の多機能化ということであるが、現在更に海を埋め立て、ふ頭用地を造成している最中であった。それが鞠山南地区での国際物流ターミナルの整備である。国土交通省直轄の事業である岸壁の整備と並行して県はふ頭用地の整備を進め、トランシップの効率化を図っている。具体的には新しいふ頭に現在別々の場所で運用している北海道と九州とのRORO船を並べ、スムーズに連結をするというのが現時点での構想ということであった。また同地区では自動係留装置の実装が注目を集めており、令和4年度から実

証実験が行われている。高規格ユニットロードターミナル形成の具体的な取り組みの1つとして、これまで人が行ってきた船舶係留作業の効率化・安全性向上等が期待されているそうだ。実物を目の前で見ることができたが、ボタン操作でアームが動く仕様になっており、港湾でもテクノロジーの進歩が大きな影響を及ぼしている様子を垣間見ることができた。

ただ今回視察したのは県の事業であり、敦賀市には港湾を担当する部は存在しないということであった。県事業レベルならではのスケールの大きさは随所で感じられたが、果たしてこれを参考に本市の港湾事業が何かを進められるかという疑問も残る視察となった。

▼2023年10月18日 瀬戸市視察

「空き家等に対する取り組みについて」

2泊3日の行程の最終日に伺ったのは愛知県瀬戸市である。瀬戸市では平成28年3月に「瀬戸市空き家等対策計画～せとで住まもいプロジェクト～」を策定し、空き家等対策事業を実施してきた。そして令和3年4月に改定があり、現状の空き家率を維持することを目標に、令和9年度までの新計画期に入っている。

上記計画策定に当たっては定住・交流人口の増加や観光、産業振興など地域活性化の観点から空き家の有効活用方策を検討し、3つの基本目標が掲げられている。①ツクリテ支援と中心市街地の活性化②空き家コーディネーターの活用③子育て支援や特定空き家への対策である。

アクションプランとして主だったところを以下に挙げると、ツクリテの定着のためにまず空き家情報バンク・空き家工房制度の一元化がある。窓口のワンストップ化、多様な空き家ニーズに応えられる体制が目指されている。空き家バンクは今や全国的にどこの自治体でも見られるようになったが、空き家工房制度を持っている点が瀬戸市ならではの点だろう。

また居住支援住宅としての空き家活用も目指している。これは市内に活用されていない空き家が数多く存在する一方で、住宅の確保に困窮する人もいるというミスマッチを解消するものだ。空き家を居住支援に活用していくために、福祉部局とも連携し、空き家を住宅確保要配慮者の居住先として紹介できる仕組みの検討を行っているそうだ。ちょうど今年9月定例議会の委員会質疑の中で私も市営住宅を所管する都市部と福祉部局の連携について触れたが、これからの時代、全国で欠かすことのできない検討テーマであることを強く感じた。

そして今回の視察では2つの事例の現地訪問も実現した。1つは松千代館という大正時代創業の旅館を学生シェアハウス兼レンタルスペースに改修した事例である。愛知工業大学と連携し、20～30年空き家だった旅館をなるべく原形の良さを残しつつ、個室化して現在では男女6人のゼミ生が居住していた。この実現にはクラウドファンディングも活用し、約400万円でDIYを施したそうだ。返礼品に街歩きのサポート等も用意されており、大学と自治体とのユニークな連携事例であった。

もう1つは瀬戸くらし研究所という名のシェアキッチン兼飲食ブースである。こちらは

かつての洋品店をリノベーションし、約 10 年空き家だった店舗を再生させた。1 階に定食屋、カフェ、シェアキッチンが 2 つ入り、若者や女性でも入りやすい雰囲気に仕上がっている。2 階にはコワーキングスペースが整備され、1 日利用で 1000 円、マンスリー契約で 5500 円のスペースが広がっていた。瀬戸市には様々な分野のセミプロ人材が多くいるらしく、そういった方々の応援もしたいと運営者が語っていたのが印象的であった。上記 2 か所ともシャッター街となりつつある同じ商店街に位置しており、地方が直面する空き家対策の新たな形としてシンボリックな事例となるかもしれないと感じた。