

出張報告書

下関市議会議長殿

令和6年(2024年)2月20日

<p>職氏名 下関海峡エリアビジョン調査特別委員会</p> <p>特別委員長 板谷 正 特別副委員長 河野 淳一 委員 濱岡 歳生 委員 片山 房一 委員 星出 恒夫 委員 東城 しのぶ 委員 林 昂史 委員 阪本 祐季</p> <p>担当書記 議事課長補佐 高林 賢次 議事課主任 本田 知徳</p>	<p>用務 先進地視察・調査のため</p> <p>(1) みなとみらい地区 グランモール公園の整備について (2) 沼津市EVバス(グリーンスローモビリティ)の取組について (3) 神戸市都市景観形成の取組について</p>
<p>期間 令和6年1月29日から 令和6年1月31日まで</p>	<p>出張先 (1) 神奈川県横浜市 (2) 静岡県沼津市 (3) 兵庫県神戸市</p>

調査事項・意見

当特別委員会では、神奈川県横浜市のみなとみらい地区に所在する「グランモール公園」について現地視察を行ったほか、静岡県沼津市では、EVバス(グリーンスローモビリティ)の取組について概略説明を受けるとともに、本格運行の車両に乗車、さらに、兵庫県神戸市では、都市景観形成の取組、中でも夜間照明に係る取組について、先進地視察・調査を行った。

[神奈川県横浜市] 人口：3,755,793人 面積：438.01km²

横浜市は、1859年の開港以来、国際貿易港また西洋文明の窓口として発展している。戦後はベッドタウン化と工業地帯の拡張により急速に人口が増加し、現在では、業務・商業系の機能の集積が進むとともに、国際機関も多数立地し、世界有数の国際コンテナ戦略港湾都市として、発展を続けている。

(1) 「みなとみらい地区 グランモール公園の整備について」

〔出席者〕

横浜市環境創造局南部公園緑地事務所都心部公園担当 本橋担当課長

横浜市環境創造局南部公園緑地事務所都心部公園担当 白田担当係長

〔会場〕

みなとみらい地区 グランモール公園（現地）

冒頭に担当職員より概要説明を受け、その後、質疑応答、現地視察を行った。

【概要】

（成り立ち）

グランモール公園は、平成元年（1989年）に横浜市制100周年・開港130年を記念して開催された「横浜博覧会」にあわせて、平成3年に公開された。

面積は2.3ヘクタール、約700メートルの歩行者軸（グランモール軸の大部分）が南北を貫き、みなとみらい21地区の中央において、地区の内外を結ぶ重要な歩行者軸を形成している。（みなとみらい21地区は、横浜駅周辺と関内地区の一体化を目的とした横浜都心部の都市機能の強化であり、来街者数は年間7,900万人、就業人口10.5万人、事業の進捗率は、現在のところ約8割（暫定利用では9割）であるとのことである。）

業務・商業・MICE・住居の集積・来街者が増加し、発展していくにつれて、当該公園の活用方法や、にぎわいづくりへの対応、また公園施設の老朽化等の課題から、平成20年代中盤より、再整備に係る議論・取組が開始されている。

公園施設の老朽化の内容……設備機器の劣化、舗装面の不陸（ふりく・路盤などがでこぼこすること）、照明設備の故障など

（再整備）

平成20年代中盤から始まったグランモール公園再整備では、「横浜みどりアップ計画」「環境未来都市 OPEN YOKOHAMA」の考えが反映されている。

○横浜みどりアップ計画

「市民が実感できる緑をつくる」を柱に、緑の総量維持や質の向上のほか、関わりを増やし豊かな暮らしの実現を図る。

○環境未来都市 OPEN YOKOHAMA」

「みなとみらい21地区スマートなまちづくり方針・2050プロジェクト」の中で、「水と緑と歴史に囲まれた人間環境都市」の将来像の下、「快適な環境を次世代に継承するグリーン」として、公共緑地と民間緑地の一体的な景観形成、緑を活用した賑わい空間の創造などに取り組むものである。

これらの計画や考えに加え、平成25年には周辺公園に隣接する施設などにヒアリングが実施されている。その中の意見や要望としては、「くつろげる溜まり空間」の創

出、「憩い・遊びの要素」としての水の活用のほか、光の活用などの意見や要望が出されている。

これらを踏まえ、「空間構成の見直し」「新技術の導入」「屋外空間の使い方の変化への対応」「パブリックスペースとしての存在意義の再確認」の4つの観点を基本スタンスに、まちづくりと一体的な都市公園の再整備プロジェクトを始動することとなった。

(コンセプト)

「Ranbling Park 歩行者軸を超え、賑わいの溢れる公園へ」

○空間の設定と景観の形成

(1) 空間の設定

「プラザ」(イベント利用に対応した各広場の結節点)の配置、「テラス」(日常のアクティビティを受け入れる、大小さまざまな溜まり空間)を「モール」(通景軸)でつなぎ、一体的なにぎわいを創出。

(2) 中間領域

「モール」と民間敷地の間に展開される「テラス」として、ケヤキ広場などを整備

(3) グリーンインフラの導入

雨水の貯留浸透と耐圧路盤・植栽基盤の機能を備えた技術の導入や、透保水性素材の舗装がなされている。また、空を映し出し雨水を受ける水盤や、賑わいをつくる噴水のほか、「みなも」を表現する独特なデザインのグレーチングなども備えられている。

※グリーンインフラとは……

従来の人工物(グレーインフラ)に対する概念で、自然環境の中で、雨水、土壌、植物などがたどる機能的なプロセスを、都市空間へと反映させることで、ヒートアイランド現象をはじめとする課題を解決しようとする仕組み。

(4) 施設デザインの考え方

これまでのデザインモチーフを継承、発展させ、ウォーターフロントに立地する公園としての特徴を、エリアごとに「港」「海」「船」といったテーマで、質の高いデザインを展開している。

デザインモチーフは、ファニチャーを中心に展開し、舗装など軸方向につながるものは公園の一体化を創出するため統一の仕様とし、強調しすぎないものとしている。

グランモール公園の整形・整列の配置は、隣接街区のデザインとのつながりを図りながら、柔らかく自然なイメージ、あたたかみのある素材やディテールで表

現する。

【主な質疑応答】

Q：公園の年間の維持費はどのぐらいの規模であるか。

A：年間で6,000万円ぐらいである。

Q：公園内の清掃はどのように行っているか。

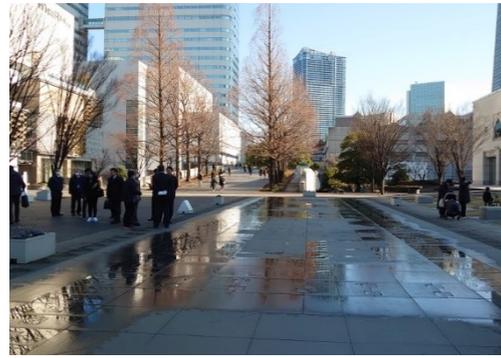
A：基本的には委託により行っている。

Q：夜間にはイルミネーションを行っているといると思うが、それはどこが行っているのか。

A：11月から翌年2月までの期間で、民間において行っている。



【担当職員より説明を受ける】



【グランモール公園】



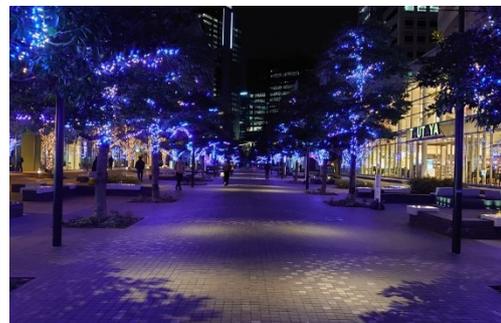
【公園の演出①（噴水・昼間）】



【公園の演出②（イルミネーション）】



【公園の様子（昼間）】



【公園の様子（夜）】

〔静岡県沼津市〕 人口：191,256人 面積：186.82km²

沼津市は、静岡県の東部、伊豆半島の付け根に位置しており、富士箱根伊豆国立公園の西玄関となっている。北は富士を仰ぐ愛鷹山麓が広がり、南は達磨山を最高峰に急傾斜面の山々が連なっており、変化に富んだ美しい海岸線が形成されている。大手工作機械メーカーの進出後は、工業が基幹産業であるが、水産業、農業も盛んである。大正12年に市制が施行されて以降、徐々に市域を拡大し、静岡県東部地域の発展の中心的役割を担っている。

（２）「沼津市EVバス（グリーンスローモビリティ）の取組について」

〔出席者〕

沼津市都市計画部まちづくり政策課 遠藤課長補佐（交通政策室長）

〔会場〕

沼津市役所3階 沼津市議会 第1委員会室

視察の冒頭、高橋沼津市議会議長より挨拶をいただき、板谷特別委員長の答礼後、まちづくり政策課の遠藤課長補佐よりEVバスの取組について概要説明を受け、質疑応答を行った。その後、沼津駅に移動し、EVバスに乗車した。

【概要】

沼津市では、郊外への商業施設の進出を契機に、駅前百貨店が撤退し、中心市街地が衰退する一方で、近年では海の幸が堪能できる沼津港が最大の観光スポットとなっており、多くの人々が訪れている。また、駅周辺においては、鉄道高架事業が進められており、駅周辺の回遊性の向上や、高架下の空間の有効活用など、「中心市街地まちづくり戦略」が策定されており、当該戦略の一つである「ヒト中心の公共空間の再編」において、人が集える広場化を目指す中で、ウォークアブルな都市を目指し、ゆっくりとしたスピードで、まちを眺めながら観光を楽しめる移動手段として、有識者からEVバスの導入について提案があり、実証を行うこととなった。

実証運行については、観光客でにぎわう沼津港－沼津駅を結ぶ形で、平成30年10月～11月の約1か月間行われ、運賃は無料、乗車定員9名のEVバス（グリーンスローモビリティ）を使用して行われた。

利用実績としては2,989人で、1便当たり7.1人という高い乗車率であり、利用形態としては、平日は地元利用が半分、土日祝日は県外・市外の利用者が6割、また利用年代については、10代から80代までそれぞれの年代で利用があったが、土日祝日は若年層の利用が多かったとのことである。

また、ルートの途中でバス停をいくつか設けていたが、ほとんどが沼津駅－沼津港間を乗り通す利用が多く、また最初から満席であったことから、途中のバス停からの利用をお断りせざるを得ない状況であったとのことである。

実証における利用者アンケートでは、時速19キロという低速運行にもかかわらず、遅いとの印象はなく、沼津港の賑わい創出に大きく寄与するものであること、さらには自動車利用の抑制により、環境負荷の軽減にもつながる取組であることなど、好意的な意見がほとんどであったことから、本格運行に向けて検討することとなった。

本格運行に向けて、事業主体の検討については、沼津駅と沼津港を結ぶ路線が民間バス事業者の路線が並行して走っており、また市内でも数少ない黒字路線でもあったため、民間バス事業者のバス事業として運行する形での提案がなされた。ただ、民間バス事業者側としては、これまでEVバスの取扱い例がないため、不安が大きかったそうであるが、車両の保管場所をはじめ、沼津駅－沼津港間のネットワーク強化という市の施策に、最終的には賛同いただいたとのことである。

導入する車両としては、実証実験の状況を踏まえ、使用した車両より乗車定員が多い車両（16人乗り）を導入するとともに、さらに立席として乗車できるよう改修（16人→20人・運転士を除く）を行い、また運行に必要な電源についても、路線バスとして必要な機器等を搭載するためバッテリー容量を2倍に増やして対応しているとのことである。また、運行時間外の車両の保管場所が大きな課題であったが、沼津駅に隣接する商業施設「イーラde」の地下に留車できるスペースを確保しているとのことである。

本格運行にかかった経費は、車両本体が2,145万円、車両の改装費が約524万円、沼津市の仕様に合わせた変更費が約559万円、登録等費用が約100万円、そしてラッピング費用として約50万円で、計3,380万円ほどかかっている。この費用の負担割合については、環境省の国庫補助として約1,300万円、市費として約900万円、事業者負担として約1,200万円であるとのことである。

運行実績としては、コロナ禍であったこと、また去年は夏場のバッテリー故障等もあり、1年通して思うように運行ができていないところはあるが、一番利用人数が多かったのは、令和4年の約1万5,200人である。

街のメインストリートをゆっくり運行するEVバスは、ヒト中心のウォークブルな街となるのに象徴的な乗り物であり、市のまちづくりにとって存在価値が大きいと感じている。

また現在は、国の実証実験が採択されて、静岡県・沼津市・民間事業者とともに、自動運転（路車協調システムを活用した遠隔監視での操作）も進めているとのことである。

【主な質疑応答】

Q：現在運行しているEVバスのダイヤを見ると、土日祝日の午後の便は運休と書いてあるが、これには何か理由があるのか。

A：コロナが5類に分類されて以降、沼津駅－沼津港を乗り通す客が増加して、途中のバス停で乗車できない事例が頻発したため、運行事業者と協議して、運休することとした。

Q：実証運行のときの停留所と本格運行のときの停留所で、なくなったところもあれ

ば新たに増えているところもあるが、これは何か理由があるのか。

A：本格運行においては、民間バス事業者の既存の路線を利用する形を取っている。実証の際に、単に止めなかつただけである。

Q：年間の目標乗車人数というのは設定しているか。

A：目標値として何人というのではないが、実証運行の際の乗車人数が1か月で約3,000人であったため、これも参考にして、年間3万人の乗車を期待して取り組んでいるところである。

Q：沼津駅・沼津港間の運賃（200円）はどのように決定したのか。また、決定に際してのアンケートは取ったのか。

A：この区間の運賃は、通常のバス路線でもあるので、それと同じ金額で設定した。また、運賃を決定するにあたって、特にアンケートは取っていない。なお、EVバスは特別な乗り物であるという点からすれば、多少運賃を上げてもいいのではないかとといった意見もあるようである。

Q：黒字路線ということであるが、沼津駅・沼津港間を乗車する人数は分かるか。

A：具体的な乗車人数は分からないが、沼津港がアニメ（ラブライブ！サンシャイン！！）の聖地となっているようであり、そのアニメを見た方が沼津市に来て利用していることから、若年層の利用が多い一因となっていると分析している。また、そのアニメにEVバスが登場していることから、その視聴者が乗車するという好循環となっているようである。

Q：導入車両には耐用年数があると思うが、車両の更新についてはどのように考えているか。

A：今のところはまだ計画はないが、故障等もあり、事業者からは相談を受けている状況である。現在、自動運転の実証も行っており、今後は自動運転での展開を見据えて検討をすることとしている。

Q：乗車定員を20人まで増やしているが、現在の運行状況から、適正な人数なのか、もっと増やしたほうがいいのか。

A：乗車人数が多いため運休している状況からすると、もう少し多く乗れるものがほしいところである。なお、自動運転の実証車両は6人乗り～8人乗りと乗車定員が少ないため、大型バスの自動運転を次のテーマにしているところである。

Q：グリーンスローモビリティは低速で走行することから、一般の車両や、乗客から苦情等はなかったか。

A：本格運用前に告知をした際に、使用車両が低速で走行することについて、お叱りのメールがあつたが、運行開始後は特に苦情などはない。また、走行路線は中心市街地を南北に走っているが、東西方向がメインの交通軸であり、道中は信号も多く、時速20キロ程度でも十分なスピードが出ている状況である。

Q：このグリーンスローモビリティを過疎地域などで使用する考えはないか。

A：考えていないことはないが、現在は観光としての利用をメインとしているところである。



【高橋議長による歓迎挨拶】



【板谷特別委員長による答礼】



【沼津駅に移動しEVバスに乗車】



【終点の沼津港にて】



【車両後方（車いすの方の乗降口）より】

〔兵庫県神戸市〕 人口：1,504,597人 面積：557.03km²

神戸市は、日本を代表する国際港湾都市で、京阪神大都市圏の中心都市の1つである。瀬戸内海に面し、六甲山系がそびえる異国情緒あふれる港町で、空港や新幹線の駅で各地と結ばれているだけでなく、明石海峡大橋で四国とも通じている。数多くの企業や工場、研究施設が立地する産業都市であるだけでなく、洋館が建ち並ぶ異国情緒のある通りや中華街などもあり、西日本でも有数の観光都市でもある。

（3）「神戸市都市景観形成の取組について」

〔出席者〕

神戸市都市局景観政策課 西尾係長

神戸市港湾局ウォーターフロント再開発推進課 北川係長

〔会場〕

神戸市役所1号館26階 神戸市会第1委員会室

板谷特別委員長からの挨拶後、景観政策課の西尾係長より神戸市の景観形成の取組及び夜間景観形成の取組について概要説明を受け、その後、港湾局ウォーターフロント再開発推進課の北川係長より、ウォーターフロントの再開発について概要説明を受けた。概要説明後、一括して質疑応答を行った。

【概要】

（都市景観形成、夜間景観について）

神戸市の都市景観の取組は他市に先駆けて早く、昭和53年の都市景観条例の制定に始まっている。国の景観法制定が平成16年であることから、それよりも二、三十年前から取り組んでいるとのことである。

また、神戸市では、平成7年1月に発生した阪神淡路大震災を契機として、復興のシンボルとしての「光」を重要視しており、平成16年に「夜間景観形成基本計画」を、また平成24年には、都心部及びウォーターフロントエリアについて重点的に取り組むため「夜間景観形成実施計画（都心・ウォーターフロントエリア）」を策定している。

神戸市都市景観条例の特徴として、1つ目が「まもる そだてる つくる」、2つ目が「地域・地区の指定」、3つ目が「市民の自主的な取り組みの支援」である。

1つ目の「まもる そだてる つくる」では、歴史的な町並みを保全であるとか保存していくといった視点は従来からあるが、それらを育て、つくるというところまで見据えた取組を行おうとするところに特徴がある。

その1つの取組として、景観の町並みのキーポイントとなるような建物や樹木などを「指定景観資源」として指定し、保全・活用を図るものがある。例えば、市の北部では、今も茅葺きの建物が残っているが、そのような建物の風景を残していこうとい

うことで指定しているところである。その指定に当たっては、所有者の同意が必要であるが、保全に当たっての必要経費について助成も行っているとのことである。

2つ目の「地域・地区の指定」では、守るべき景観を行政主体で指定しようとするもので、都心部の上質な大人びた雰囲気のある居留地エリアや、中華街がある南京町のほか、須磨・舞子海岸のように海岸部分の景観についても指定がなされている。かなり狭い範囲でエリアが入り混じっており、連続性に配慮した町並み形成に取り組んでいるとのことである。

3つ目の「市民の自主的な取り組みの支援」については、条例の制定当初から盛り込んでいるもので、景観形成に関わる市民の団体やルールを神戸市が認定したり、そのルールを策定、活動にあたり専門家の派遣を行うものである。

また、活動を行うに当たっては費用がかかることから、活動費の助成であったり、建物の改修など、いい景観にするための取組に対し、補助を行うような取組も行っている。市では、景観形成市民団体として14団体を認定しており、それぞれの団体が景観に係るガイドラインやルールを作るだけではなく、地区内で開発をしようとする事業者と事業内容について協議や調整までも行うところに特徴がある。

新たな開発の協議の際には、行政としては直接的な指導をせざるを得ないため、事業者と距離感を生じることが多いが、地元の市民団体の方から言ってもらうことで、丸く収まるケースが多々あるとのことである。

また、神戸市では、近年、都心の再整備が進められており、具体的には市役所のある三宮から西の元町エリア、南京町エリア、ウォーターフロントのあるエリアなどで顕著である。中でも市役所周辺から新神戸駅までの幹線道路沿いに関しては、官民連携により、神戸市としてふさわしい玄関口をつくっていかうということで、令和4年6月より「景観デザインコード」という取組が行われている。これは、道路や歩道といった公共的な空間と、民間側が整備する敷地内の建物の1階部分の境について、特に民間の敷地側を、公共的な空間の使い方をしていくための町並みの考え方・ルールである。

このほかにも、一定規模以上の建物になると、景観アドバイザー専門部会、公共空間デザインアドバイザーといったところで、専門家との協議、意見聴取が行われることになっている。これは民間の建物だけでなく、行政の建物も対象となっている。専門家の内訳としては、建築、夜間景観、ランドスケープ、緑化といった分野の方々に入っていただいているとのことである。

夜間景観について、現在「KOBELIGHTUPDAY」といった取組が行われている。これは市内を舞台としたイベントの開催や、キャンペーンの期間にあわせて随所でテーマカラーに沿って点灯しようという取組である。特に年配の方は震災後の光が戻ったときのうれしさから、この取組についても興味を持っていただいているとのことである。また市民団体が取り組む夜間景観の形成についても支援制度を持っており、まちなかライトアップ事業として取り組んでいるだけでなく、市役所の職員に対しても、専門家の関与の下、実務者の研修ということで、夜間景観に対するスキルアップを図っている状況である。

(ウォーターフロントの取組について)

神戸市のウォーターフロントの取組としては、2022年12月に策定した「神戸ウォーターフロントビジョン」がある。これには、2030年代前半の将来構想図が描かれているが、この中にあるアリーナ（神戸アリーナ・仮称）は、民設民営の形で2025年ごろにオープンの手配であるとのことである。

神戸市では、夜景は観光資源として、現在も魅力ある空間が作られているが、最近ではフルカラーLEDへの交換、民間建物も含めた改修を進めているとのことである。

「ナイトタイムエコノミー」の考え方の下、様々な取り組みが行われており、令和5年度には、神戸ポートタワーの耐震改修工事に併せて、音楽と連動させる形で、プロジェクションマッピングの実証を行ったりしている。

また、都市再生特別措置法にある「都市利便増進協定」の制度を利用し、株式会社神戸ウォーターフロント開発機構という外郭団体を立ち上げ、民間との調整のほか、コンテンツづくりなどを行うこととしている。この制度では、行政が持っているインフラをまちづくり団体やエリアマネジメント団体へ貸し与えて、その団体に運用することが可能となるだけでなく、そこで生まれた収益について、まちづくり活動に還元することも可能であるとのこと、今後を期待して取り組んでいるとのことである。

【主な質疑応答】

Q：景観形成市民団体について、市のほうからの働きかけで立ち上げていったのか。

また、その構成メンバーは地元の方だけなのか。

A：発端としては、どちらかというと行政のほうからの声かけの事例が多いと思われる。また、構成メンバーについては、地域で店舗を構えている個人の方や企業の方が実態としては多く、住民という観点でいくと、参加者は非常に少ないと思われる。

Q：まちづくり団体は、町並み環境の整備について、どこまでを自分たちでやっているのか。市からの助成によってやっているのか。

A：金銭的な部分の支援というのは、ほぼしていない状態である。各エリアで、皆さんでルールを決めて取り組んでおり、それぞれ市民や事業者の方々のご協力で成り立っているところである。

Q：市民団体がつくっている協定や計画以外となると、行政が地区計画を定めるといった手法があると思われるが、市民団体がつくった協定や計画以外に、市は地区計画を定めているのか、それとも、市民団体の協定や計画だけで取組を進めているのか。

A：地区計画は、神戸市の都心部のエリアではほとんどがかかっているが、地区計画では、景観の誘導までは難しい部分があるので、細かいところは景観計画といったところで方針を掲げている。

Q：専門家の活用状況はどうであるか。

A：年間に2～3件程度であったところが、コロナ禍の影響もあり、利用がなかった時期もあった。昨年度、久しぶりに1件の活用があった。

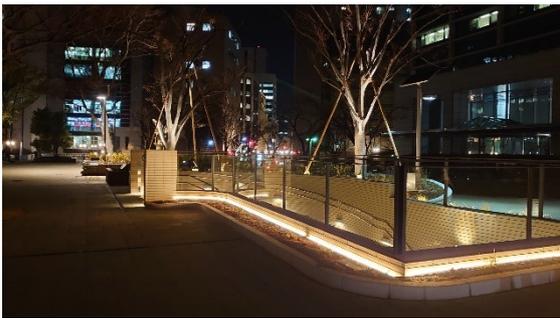
- Q：メリケンパークにおいて噴水を設置しているが、横浜市の公園では、噴水の水は循環水が使用されていた。こちらではどうか。
- A：水道代が高いので、循環式ということで行っている。
- Q：水質管理はどのようにしているか。
- A：小さい子供も入るようなものなので、そのような場面も想定して、水質管理もしっかりと行っている。
- Q：ウォーターフロントの関係で、新港突堤西地区ではアリーナを建設中ということであるが、ハーバーランドのほうへ移動するとなると距離があると思われる。その辺りの検討は行っているか。
- A：ウォークラブルなまちを推進しているとはいえ、移動手段・回遊性の向上の観点もあるので、接続バス（車体が2連以上つながっているバス）のような移動手段を誘致・確保しているところである。また、シェアサイクルといった取組も進めており、返却用ポートの増設など、利便性の向上に向けて、日々議論を進めているところである。
- Q：ウォーターフロントエリアに車でアクセスされる方も多い中、渋滞も発生すると思われるが、それに対して何か対策を取っているか。
- A：特に連休などに渋滞が発生している状況であるが、渋滞がひどい状況になれば、道路改良を行って抜本的な解消をしなければならないと思っているところである。
- Q：渋滞対策との関連で、駐車場の整備方針についての考えはあるか。
- A：駐車場の整備については、ウォークラブルな街の取組や都心の貴重な土地をどこまで駐車場に割くのかといったことで、庁内でも議論が続いているところである。なお、ウォーターフロントビジョンの将来構想図の中では、意思表示として現在ある大規模な駐車場はあえて消しているが、駐車場がないことで、施設としての価値が損なわれないかというところは、議論をしているところである。大規模な駐車場をアクセスのいいところに整備をして、そこに交通を寄せ集めるということが現実的であると思うが、庁内、市議会も含めて、議論をしている最中である。
- Q：下関市では、港湾緑地について、今から整備の計画を進めていくような段階である。関門海峡が臨めて、関門橋も見ることができて、すごくいい場所にあるにもかかわらず、市民から見ればちょっと距離の遠い公園である。神戸市ではライトアップや親水の水盤などで市民が集えるような形で整備をされているが、再整備をしてライトアップをした効果はあったと認識をしているか。
- A：夜間照明の効果は非常に大きかったと思っている。



【板谷委員長による挨拶】



【職員による説明】



【地下道へ続く階段のライトアップ】



【公園のライトアップ(東遊園地)】



【議場にて】