

建築・都市整備・道路委員会行政視察概要

1 視察月日 令和5年10月31日（火）～11月2日（木）

2 視察先及び視察事項

（1）京都府京都市

先斗町通無電柱化事業について

（2）兵庫県神戸市

神戸市地域公共交通計画について

（3）大阪府

2025年日本国際博覧会開催に向けた取組について

（4）大阪府吹田市

江坂図書館を核とした地域の魅力向上事業について

3 視察委員及び随行者

委員長 高橋 のりみ

副委員長 川口 広

同 くしだ 久子

委員 渋谷 健

同 松本 研

同 山下 正人

同 行田 朝仁

同 武田 勝久

同 花上 喜代志

同 白井 正子

同 坂本 勝司

視察概要

1 視察先

京都府京都市

2 視察月日

10月31日（火）

3 対応者

市会事務局次長

（受け入れ挨拶）

建設局道路環境整備課担当課長

（説明）

建設局道路環境整備課道路環境計画係長

（説明）

建設局道路環境整備課整備第一係長

（説明）

4 視察内容

先斗町通無電柱化事業について

ア 事業概要

先斗町は、市内中心部の鴨川と木屋町通の間に位置し、江戸時代の鴨川改修に伴い整備された地区として、鴨川と東山を一望に収める地理的条件等を背景に、京都においても有数の文化・遊興の中心地として発展したまちであり、品格とにぎわいを合わせ持つ独特の景観を形成している。この先斗町を南北に貫く通りは先斗町通と呼ばれ、市内有数の観光名所となっている。

先斗町通から沿道を眺めた際に、家屋の間に電柱と電線類がひしめき合い景観を損ねていたため、景観を阻害している電柱・電線類を取り除き景観の保全再生を図るとともに、地域の活性化や安全で快適な通行空間の確保、防災性の向上を図ることを事業目的としている。

事業期間は、平成27年から令和3年までの7年間で、電線共同溝工事期間は、平成29年2月から令和3年1月までの4年間である。また、事業区間は490メートルで、京都市負担の総事業費は約13億円となっている。撤去電柱は17本であり、地上機器は公共用地に21基、5箇所民有地に10基の合計31基を設置した。

事業の経緯としては、平成19年改正の屋外広告物条例により、平成23年に先斗町町式目という、先斗町地域独自の景観に対する取決めを制定し、野外広告物の自主改善の取組を実施したことにより景観意識が高まった。また、木造建築が多く密集していることから、

地震等で火災が起きた場合の燃え広がりなどの防災面の不安があり、防災・減災意識も高まっていた。そのため、平成25年に先斗町まちづくり協議会から無電柱化の要望があり、平成26年3月に無電柱化に対する京都市の対応方針の取りまとめを行った。

イ 先斗町通の特徴と課題

先斗町通は道幅が狭く、1.6メートルから4.4メートルまでの道しかなく、約30パーセントの区画が幅2.0メートル以下となっている。また、木造建築店舗が密集しており、約150軒の建物の中に飲食店が350店舗あり、一般住宅も数軒存在している。電力の需要密度も市内で最も高く、道路延長490メートルの中に、約480軒の電気契約がある状態となっている。

課題として、一つ目は、道幅が狭いため電線共同溝の埋設スペースの確保が少なくなってしまうことがある。すでに多くの飲食店があることから、上下水道管、ガス管やN T Tの回線の本管や引込管が通っており、そこに増設して電線を通すための空間確保と技術的な難しさがあった。二つ目は、道幅が狭いことに加え建物が密集しているため、歩行者空間を維持したまま地上機器の設置場所を確保することが難しいことがあった。三つ目は、今ある景観に調和した整備が必要であること、そして最後に、大型作業車が通れないため、基本的な作業のほとんどが人力施工を余儀なくされること、以上4点が事業上の大きな課題だった。

ウ 課題解決に向けて

(ア) 埋設スペースの確保

すでに埋設されている管がある中で、電線の埋設スペースを確保するため、当時、国土交通省が提案していた低コスト技術手法の導入を企画した。小型ボックスと呼ばれるコンクリート製の箱の中に電線を通し、そのボックスを埋設し上下水道管とガス管は、従来通りそのまま埋設する手法である。本来であれば道路面から50センチ離れたところにさや管に入れた電線や通信線を埋設しないといけないが、小型ボックスに入れることで道路面の直ぐ下に埋設が可能となっている。この手法であれば小型ボックスに電線と通信線を集約させることができるため、上下水道管やガス管のメンテナンス用スペースの確保もできる。どの程度のボックスサイズが必要か検証するため、関西電力とN T Tによる、実際に使用する電線と通信線を使用した、ボックスサイズの検証を行った。また、どこまでボックスを小型化できるかについても検討を行い、

最終的に決定されたボックスサイズで京都市による入線・抜線の検証実験を行った。

工事は、飲食店の日中から夜間の営業に問題がないよう、毎日小型重機で採掘し、仮埋戻し材で埋戻しを行い、管路敷設、電線用の小型ボックス設置、通信線用の小型ボックス設置の作業を行った。

(イ) 地上機器の設置場所の確保

当初、36基の地上機器を設置する予定だったが、関西電力と調整を行い31基の設置に落ち着いた。しかし、公共用地のみでは31基の地上機器を置くスペースがないため、私有地にも設置せざるを得ない状況であった。そこで、模型や写真等を使い、先斗町まちづくり協議会、地権者や営業者との交渉を行ったが、私有地に置く理解はなかなか得られなかった。電線は無くすが柱の上に機器だけ残し、電柱は撤去しない手法など、様々な案を検討したが交渉は進まなかったため、一度地元の意思を確認するため意見交換会を行った。その結果、地上機器の道路上設置の意向を固め、実施に向けて関西電力に地上機器小型化の検討を依頼した。

地上機器には、基本的には高さ90センチ、幅120センチ、奥行き50センチの道路上に置く機器と、深さ150センチ、幅220センチ、奥行き120センチの道路下に埋める電力柵の2種類の設置を行うことになる。地下埋設部分は電力柵が大きいいため、私有地を大きく掘削する必要があったが、建物や管が密集している場所をこれ以上掘削することと、建物の安全性が懸念されていた。地上露出部分と地下埋設部分は、片方を大きくすればもう片方は小さくすることができるため、設置予定場所ごとに適した地上機器の設置を行った。例えば、先斗町歌舞練場では、大きな看板下にスペースがあり、道路上の機器を大きくする代わりに道路下の電力柵を小さくすることにした。その他にも店舗ごとに地上機器の形を変え、その上から景観を損なわないように装飾をし、地上機器を設置した。

エ 質疑概要

Q すでに無電柱化の作業は全て終了しているのか。

A 令和3年度で作業は終了している。

Q 事業費が市の負担分で約13億円とのことだが、全体ではいくらかかったのか。

A 関西電力でかかったコストについては非公表となっており、京

都市でも把握はしていない。

Q 事業費が13億円というのは、当初より見込んでいた金額なのか。

A ある程度予想された金額だった。従来であれば1キロあたり7億円でできるが、手法の難しさによりこの金額になった。

Q 事業費の13億円の内訳はどのようなになっているのか。

A 施設として地中に埋設する管、舗装や地上機器の化粧、民間企業への移設費用等が京都市の負担となっている。

Q 私有地に地上機器を設置していることに対して、占有料などは支払っているのか。

A 電柱を建てると、年間2～3千円を私有地側に支払うことになるが、今回はほとんどご協力いただいている状態となっている。

Q 事業終了がコロナ禍の時期だったが、現状の町の雰囲気等はどうか。

A SNS等でお店などの写真や風景等がアップロードされることで、それを見にくる観光客が増えた。

Q 事業としては、無電柱化の費用分の元は取れているのか。

A 実際に効果を計測していないので正確なことは言えないが、SNSでアップロードされている写真に、風景やお店の様子の写真も多く、無電柱化した効果はあったと考えている。

Q 無電柱化に向けた防災性の向上とあったが、電線からの火災等の他に、建物そのものの防災・減災に向けた取組は行ったのか。

A 建物については、建物独自の事業があるため、無電柱化等の事業では特段行っておらず、無電柱化事業との連携も行っていない。一方で防災訓練や防火啓発運動等を行っており、令和5年防災功労者内閣総理大臣表彰を受賞するなど、地域の意識は向上している。

Q 全ての地上機器に装飾がされているのか。

A 全てではない。裏路地や公園等に設置しているものは、化粧せずそのまま設置している。しかし、観光客が地上機器の上にごみ等を置いてしまうことがあるため、上部に三角形の笠を取り付け、平らにならないようにしている。

Q 京都市には先斗町のような街も多いかと思うが、同様の手法で無電柱化に取り組みたいといった声はあるのか。

A 今回、先斗町は国土交通省推奨の小型化ボックスを活用した低コスト手法を採用したが、街の状況や道路の状況により、その道にあった無電柱化を進めているので、同様の手法で無電柱化に取

り組みたいといった声はない。

Q 市として、他の地域の無電柱化を進めたいといった意識はあるのか。

A 平成30年度に今後の無電柱化の進め方を、平成31年におおむね10年間で整備を目指す道路を示した実施計画を策定しており、現在は計画に沿って整備を進めている。

Q 工事期間は4年間とあるが、夜しか工事をしていないため、工事期間としては長かったのではないか。

A 国では、300メートルで7年くらいかかると予想していたので、市としては最短だったのではないかと考えている。

Q 近隣や地域の方の負担はなかったのか。

A 無電柱化事業では国からの補助を使用しているため、金銭的な負担はない。



(委員会室にて説明聴取及び質疑)



(京都市役所前にて)

視察概要

1 視察先

兵庫県神戸市

2 視察月日

11月1日（水）

3 対応者

市会事務局次長 （受け入れ挨拶）

都市局交通政策課係長 （説明）

都市局交通政策課係長 （説明）

4 視察内容

神戸市地域公共交通計画について

ア 神戸市の公共交通網

神戸市の公共交通網は、六甲山南側の既成市街地を東西に結ぶJRや阪神、阪急の鉄道網と、既成市街地と郊外の市街地を結ぶ市営地下鉄と神戸電鉄の鉄道網を基幹として、これをバス路線網が補完するネットワークにより形成されている。

鉄道の令和2年度の利用状況としては、その年から市営化され運賃が大幅に下がった市営地下鉄北神線を除き、新型コロナウイルス感染症の影響によって全事業者について利用者が減少した。また、コロナ禍によるライフスタイルの変化のため、新型コロナウイルス感染症が終息した後であっても利用者は最大でも9割程度しか戻らないという予想の下で、各事業者は経営戦略を立てている。コロナ禍以前と比べ、高齢化が進む西北神地域を結ぶ神戸電鉄では、顕著な減少傾向が見られる。その一方で、神戸新交通では沿線の企業招致や大学進出などの理由から利用者は増加していた。

市営バスの利用状況としては、平成4年度をピークに減少が続いており、7割以上の路線で赤字が出ている。ピーク時では、約1億2000万人が利用していたが、令和4年度では5500万人の利用にとどまっている。人口減少や高齢化の進行によって、乗車人数の減少が続くことで将来的にバスの運行が難しくなるという懸念がある。また、バスの運転手の確保も難しく、令和元年度の市内バス事業者11社に対するアンケートによると、7割以上の事業者が運転手不足を懸念していると回答していた。

タクシーの令和3年度の利用状況として、乗車人数は平成元年の約9分の1まで減少している。バスと同様に、人口減少や高齢化の進行によって、乗車人数の減少が続くことでタクシーの健全な運行への影響が懸念されている。

神戸市は近畿圏の府県及び政令市と比較すると、鉄道、バス及び徒歩の利用割合が高いという特徴があるが、市内の地域ごとの利用割合では、鉄道網が充実している都心・ウォーターフロント、既成市街地、山麓部では鉄道利用割合が高く、ニュータウンや田園地域などの郊外部では、自動車の利用割合が高くなっている。バスの路線が限られていることや運行本数が少ないことが、自動車の利用割合が高い原因となっている。

イ 公共交通ネットワークの将来像

平成29年に令和7年度を目標年次として、旧神戸市地域公共交通網形成計画を策定し、令和2年度に実施状況や社会情勢を鑑みて、計画の見直しを行い、神戸市地域公共交通計画を公表した。基本方針を都市の魅力・活力の向上に資する利便性の高い公共交通の実現として、

- ①まちづくりの方針をふまえた公共交通ネットワークの維持・充実
 - ②都市の魅力を高める公共交通ネットワークの形成
 - ③地域のくらしを支える公共交通ネットワークの形成
 - ④安全・安心で誰もが利用しやすく快適な交通環境の形成
- の4つの目標を掲げた。

神戸市街地では、既存の鉄道駅を中心として、都市機能がまとまって立地しているコンパクトな都市構造がおおむね形成されている。神戸市地域公共交通計画ではこの特徴を生かし、鉄道が基幹、バスが補完する役割を担うことを基本とし、さらに、地域に密着した公共交通として、バスやタクシーによる地域コミュニティ交通の充実を図るとしている。

ウ 神戸市地域公共交通計画

(ア) 地域交通における協働の取組

地域公共交通を取り巻く背景は、大きく分けて4つある。1つ目として、利用者の減少と運転手不足があり、人口減少や高齢化が原因となっている。2つ目は、新型コロナウイルス感染症拡大による影響であり、コロナ禍前から利用者の減少があった中で、緊急事態宣言により、さらに利用者が減少することになった。飲食店等は休業要請があったが、公共交通については社会インフラ

を支えるものとして、事業の継続要請があり、外出抑制されている中での事業継続となったため、国帛市で連携し、支援や臨時交付金等を行ったが、事業者としては厳しい事業運営となった。3つ目は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正であり、改正により輸送資源の総動員による移動手段の確保（逆コンセッション&ダウンサイジング）の考え方が提唱されるようになった。行政関与を強め、需要に見合った交通手段で、地域の輸送資源を総動員しながら交通サービスの継続を図っている。4つ目は、データを活用したバス路線のあり方に関する基本的な考え方で、時間帯や地区ごとの利用状況をデータ化し、利用状況に応じた便数設定、ルート設定、交通手段の代替の検討を図った。

事業としては、行政や運行事業者だけでなく、地域の生活交通の課題を解決するため、地域住民も連携協力する取組について必要な支援を行うものとした。現在は2つの支援を行っており、1つ目は、神戸市地域コミュニティ交通支援制度として、鉄道や路線バス等の既存の公共交通サービスが行き届きにくい地域において、コミュニティバスや乗合タクシーといった新たな地域コミュニティ交通の導入を目指す取組を行っている。2つ目は、路線バス運行維持改善支援事業として、路線バスの運行と地域の移動ニーズにギャップが生じている地域において、運行ルートや停留所等の見直しによる運行改善と、運行継続が困難となる見込みの路線バスを乗って支えることで地域交通の維持を目指すという、乗って支える取組を行っている。導入、改善、維持の3つの考え方で、地域交通を維持、確保していこうとしている。

（イ）地域コミュニティ交通支援制度

上記の通り、神戸市では既存の公共交通では十分にサービスが行き届かない等、地域の生活交通に課題を抱えている地域において、地域住民が主体的に取り組む地域コミュニティ交通の導入を支援している。実現に向けて行政が主体となり、運行事業者に業務委託をするのではなく、地域・運行事業者・行政の3者が主体となり、連携して課題に取り組むとしている。

基本的な考え方は、地域の需要に応じた適正な運行形態、運行経費から運賃収入を差し引いた欠損補填、運行継続のための目標設定の3つを軸としている。運行形態では、ルート、時刻を事前に決めて定期運行する路線定期運行と、利用者の予約に応じて運行するデマンド運行の2種類を使い分けている。欠損補填は、定

額支援ではなく運行経費から地域が支える運賃収入を差し引き支援することで収支を合わせる形を取っている。運行継続のための目標の設定では、1日当たり何人以上乗るようにするなど、事前に最低限の目標を掲げ、乗って支える取組を実施している。これにより、路線定期運行では目標に応じた適正な車両サイズ、台数で運行し、運行経費の5割を上限として欠損補填を行う。デマンド運行では、路線定期運行を支えるだけの需要が無い地域が主になるため、1運行毎の運行単価を設定し、その5割を上限として補助している。残りの5割を利用者で負担するため、乗合が成功すれば、一人当たりの運賃は低くなる。乗合ができるかどうか分かるように、市指定の予約システムの孝行デマンドバスという、事前に設定している乗車場所と降車場所を選択し、日時を入力すると予約状況が確認できるソフトを導入している。

(ウ) 取組の流れ

初めに、運行事業への参画や利用啓発等の活動の乗って支える取組を行うために、地域住民が中心の地域組織の立ち上げを行うこととなっている。地域組織は、多くの地域住民に参加してもらうために、組織の設置と活動について地区の住民の過半数以上の賛同があることを認定の条件とし、認定されれば支援を行うシステムとなっている。地域組織の立ち上げ後は、需要調査を行い、需要調査は、出来上がったルート等のアンケートを取るのではなく、細かい需要を把握するために利用目的、目的地、利用時間帯、許容運賃等の項目ごとにアンケートを行った。アンケートを行ったことにより、需要が分かり移動ニーズに応じた公募を行い、運行事業者から出た提案を地域の方々と一緒に検討を行った。運行事業者が決定すると、運行ルートや停留所位置を客観的データに基づいて、地域・運行事業者・神戸市で運行計画の検討をし、その後、市の支援を前提に継続的に運行が可能かを見極めるための試験運行を短期（3か月）と長期（6か月）の合計9か月間試験運行を行った。令和5年度現在では、6地域で本格運用をすでに行い、2地域で本格運用が決定し、8地域で試験運行を行っている。

エ 質疑概要

Q 地域からのニーズはどのようなものが多いのか。

A バス停の位置を家の近くにしてほしい、便数を増やしてほしいなどの要望が多い。

- Q 持続可能な地域交通の取組についての課題や対策はあるのか。
- A 運転手不足が一つの課題になっている。具体的な対策はまだできていないが、地域から担い手を出せるように、二種免許取得の支援等が考えられる。
- Q どこまで地域のニーズに応じていくのか。
- A 全てのニーズに応えることはできないので、地域と検討を行い満足できるような運行計画にしている。乗り合いができなくなってしまい個別輸送が増えていくと、交通計画というより福祉的な計画になり、福祉部門での対応も考えられる。
- Q 予算は地域ごとに差があるのか。
- A 地域によって運賃にばらつきがあるが、少ないところで年間約350万円、多い地域だと約1000万円となっている。
- Q デマンド交通は、自主返納した高齢者等が利用するイメージだが、デマンド運行だと若い世代の活用も多いのではないのか。
- A 地域差はあるが、高低差の大きい住宅地では若い世代の利用が多くなっている。
- Q 乗り合いについて、トラブルがあった場合は地域で対応してもらうのか。
- A 地域・運行事業者・神戸市で取り組んでいる事業であるため、3者で解決を行うが、地域絡みの問題の場合は、運行事業者や行政が対応しづらいものもある。
- Q 試験運行が終わり、実際に運行が始まると、想定より利用が少ないといったケースはあるのか。
- A 今回の地域交通の取組は令和2年度から行っているため、令和2年度以降に地域組織を立ち上げた地域組織の課題は想定通りになることが多い。しかし、令和2年度以前から課題があった地域は、有志による組織になっており想定通りに運行できないこともある。
- Q 国の方針ではライドシェアの話も出ているが、神戸市でも考えているのか。
- A 現時点では市内のバス会社やタクシー会社などを活用していくことを考えているため、ライドシェアの活用は考えていない。
- Q 敬老特別乗車証の使用等の考えはあるのか。
- A 現在、敬老特別乗車証は、路線バス利用のみが対象だが、地域交通でも使用ができるように、話し合いを行っている。
- Q アプリの使用についての苦情や操作方法等は、行政、地域のど

ちらが支援しているのか。

- A スマートフォンを持たない高齢者からは、電話予約を始めて欲しい等の要望をもらうが、その分人件費がかかり、運賃が上がってしまうため、理解してもらっている。操作方法や案内等については、神戸市でも行うが、支援しきれない部分は、地域で代理予約や説明をお願いしている。
- Q 現状はうまく運行できていても、将来的には高齢化等により、運行ができなくなるのではないか。
- A ニーズにあった運賃、運行計画を維持するために、目標の乗車人数等を掲げているため、年度途中でもニーズが変わった場合は減便や、運行計画の調整を行い事業の継続に取り組んでいる。
- Q デマンド運行の利用時間帯が9時から17時となっているのはニーズが多いからだと思うが、もう少し前後させれば、通勤通学の人も利用できるのではないか。
- A 運行計画が運転手1人を想定して計画をしているため、労働時間で考えると、これ以上利用時間帯を伸ばすことができない状況である。運転手を2人にすると、その分の人件費がかかり運賃が増加し、地域交通が持続できなくなってしまう。



(委員会室にて説明聴取及び質疑)



(神戸市役所前にて)

視察概要

1 視察先
大阪府

2 視察月日
11月1日（水）

3 対応者
万博推進局理事（受け入れ挨拶・説明）
万博推進局儀典課長（説明）
万博推進局儀典課長代理（説明）
万博推進局儀典課係長（説明）

4 視察内容

2025年日本国際博覧会開催に向けた取組について

ア 大阪・関西万博の概要

テーマはいのち輝く未来社会のデザイン、コンセプトは未来社会の実験場、開催場所は夢洲、開催期間は2025年4月13日から10月13日までの184日間である。入場チケットの価格は、前売り与会期中で分け、前売り券については入場できる期間を分けた券を作り、金額の差別化を図っている。会場内は、グリーンワールド、パビリオンワールド、ウォータープラザ&つながりの海の3つのエリアに分けて計画をしている。グリーンワールドは、会場の西側の海に面した緑地エリアで、屋外イベント広場、交通ターミナルやエントランス広場など大人数が滞留できる開けた空間を確保している。パビリオンワールドは、パビリオン等の施設が集まるにぎわいのエリアで、リング状のメインストリートを主動線として、離散的に大小の広場を設け、ここから全てのパビリオンにアクセスができるようになっている。ウォータープラザ&つながりの海は、水景を活用した憩いの場として、水辺に面した飲食施設を設置するとともに、水上イベントの舞台としても活用できるエリアとなっている。

イ 会場のインフラ整備

万博会場である夢洲は人工島であり、咲洲又は舞洲から橋やトンネルを利用し、自動車やバス、徒歩でアクセスすることができる。また、大型客船の発着はできないが、夢洲北側には水上からのアク

セスの拠点として船発着場の整備を行っている。また、咲洲側からは夢咲トンネルを利用した、Osaka Metro中央線でのアクセスも予定している。

会場へのアクセスは、3つの主要ルートを想定している。1つ目は現在整備を行っているOsaka Metro中央線の新駅からの鉄道でのルート、2つ目はJR桜島線の桜島駅からのシャトルバスでのルート、3つ目は淀川左岸線の新大阪駅等からのシャトルバスでのルートとなっている。自家用車は、夢洲への直接の乗り入れは認めない方針であり、舞洲、堺浜、尼崎の会場外駐車場から貸切りバスやタクシー、パークアンドライドバスを利用してもらうことを想定している。交通手段別来場者内訳は、想定日来場者数を22.9万人と見積もった場合、鉄道が12.6万人で55パーセント、シャトルバスが3.5万人で15パーセント、自動車は6.8万人で30パーセントを見込んでおり、自動車は上記の通り、会場外駐車場からパークアンドライドでの来場を想定している。

ウ 来場者への働きかけ

開催期間中に、通勤通学等の日常生活に支障をきたさないように、来場者へのチケットコントロールとトランスポーターション・デマンド・マネジメント（TDM）を行うとしている。チケットコントロールでは、開催期間終盤期になると来場者が増加すると考え、前期と後期でチケットの金額に差をつけて来場者の平準化を図っている。TDMでは、鉄道の混雑率が大阪圏の主要区間の混雑率120パーセントを超えないことを目標に、テレワークの呼びかけ等を行う予定である。道路も渋滞長が通常時の最大を超えないように、迂回等の呼びかけを行う予定である。

エ 質疑概要

Q 近くにユニバーサルスタジオジャパンがあるが、セットチケットなど、連携は考えているのか。

A ユニバーサルスタジオジャパンとは、連携協定を結んでいる。具体的なセット商品等は、旅行会社等がこれから発表をしていくことになる。

Q 宿泊先のホテル等のキャパシティーは足りているのか。

A 2025年に向けてホテルが増えていく予定と聞いている。また、宿泊先は大阪府内だけでなく、京都や奈良などの需要もあると考えているので、現状の見込みだとキャパシティーは足りている。

Q 万博開催期間中は夢洲内の新駅が終点駅になるが、万博終了後

は延伸の予定はあるのか。

A 現段階でOsaka Metro中央線の延長計画はないが、将来的にIR等ができた場合に、延伸する可能性はある。

Q 現在工事中だと思うが、工事車両の渋滞等、アクセスはどうなっているのか。

A 基本的な夢洲へのアクセスは、舞洲からか咲洲からになるが、地理的に北側の舞洲からくる車両がどうしても多くなってしまう。そのため、車両ナンバーから車両をコントロールするシステムを使い、なるべく渋滞しないようにルートや時間をコントロールしている。

Q 過去の大阪万博では、月の石が目玉の展示物として広報されていたが、今回の大阪・関西万博でも、多くの人が見に来たいと思うような展示物は何か用意しているのか。

A 大阪万博の月の石や愛知万博の冷凍マンモスも開催前から注目されていたわけではなかったことや、まだ内容を公表していないパビリオンもあることから、現状では用意していない。

Q 空飛ぶクルマが話題に上がっているが、この空飛ぶクルマを会場内だけではなく、会場外へ飛ばし輸送等を行うといった考えはあるのか。

A 現状は、会場内の飛行を考えているが、ユニバーサルスタジオジャパンや大阪城近辺まで飛行する計画も考えている。

Q 夢洲は周りを海に囲まれているが、津波などの防災面はどのように考えているのか。

A 航空写真等ではわからないが、大阪湾最低潮位海面からの高さが9.1メートルあり、市内でも津波には強くなっている。しかし、孤立する危険性があるので、備蓄などの準備はしている。

Q 名称が大阪・関西万博となっているが、取組は大阪府と市が主に行っているのに、大阪・関西とした理由は何かあるのか。

A 正式名称は2025年日本国際博覧会であり、愛称が大阪・関西万博となっている。万博の規模が関西を含めた経済圏となっているため、この愛称となった。



(応接室にて説明聴取及び質疑)



(特別応接室にて上空から会場を視察)

視察概要

1 視察先

大阪府吹田市

2 視察月日

11月2日（木）

3 対応者

土木部長（受け入れ挨拶）

土木部総務交通室主任（説明）

4 視察内容

江坂図書館を核とした地域の魅力向上事業について

ア 吹田市の概要及び都市公園等現況

吹田市は、大阪府の北部に位置している。面積は36.09平方メートルで、人口は毎年増加しており、38万人を超える中核市となっている。また、複数の鉄道が市内を通っているため交通利便性が高く、大阪大学や関西大学など5つの大学があることから、学生の多い都市となっている。

都市公園等の現況として、令和3年度末では530か所が整備されており、府内の自治体の中でトップクラスの整備水準を誇っている。主要な都市公園8か所は市内の様々な各地域に配置をしている。

イ 江坂公園魅力向上事業

（ア）事業背景と概要

吹田市が管理する都市公園等の課題として、公園施設の管理水準の向上と補修・更新、行財政運営の一層の効率化、様々なニーズとまちづくりに対応する再整備の必要性などがあった。このような状況の中、平成29年度に都市公園法の改正があったため、令和元年度にサウンディング調査を実施した。サウンディング調査の結果、令和2年度に吹田市都市公園等整備・管理方針を策定した。基本方針として、主要な都市公園の活性化による都市魅力の向上、基本公園等の配置・規模・機能の再編と適正管理の推進、多様な主体とのパートナーシップに基づく都市公園等行政の推進を掲げ、桃山公園・江坂公園の魅力向上事業に取り組むこととなった。

事業概要は、公園の魅力向上を図るためのパークマネジメント

の取組として、官民連携による再整備と管理運営を実施することとした。再整備に関しては、P a r k - P F I を活用し、民間事業者が運営するカフェやレストランなどの収益施設を設置し、トイレや遊具等、既存の公園施設の改修費用への充当を実施した。また、指定管理者制度を活用し、民間事業者との連携による公園のきめ細やかな管理運営を実施した。

(イ) 事業スケジュール

令和2年の8月から10月にかけて、公園の魅力向上にあたっての利用実態・ニーズの把握のため、カウントによる利用者数調査とアンケートによる意識調査を行った。アンケート調査以外にも、公園利用者や近隣住民への街頭インタビューも行った。その後、江坂公園の目指すべき姿について、市民意見の募集を行った。

令和3年2月にアンケートや市民意見を基に、江坂公園の課題と将来像を載せた、江坂公園の目指すべき姿を策定した。また、P a r k - P F I と指定管理者制度の導入のため、市議会で条例等の一部改正が承認された。

令和3年の夏には、住民説明会の開催と募集要項の策定を行い、秋には事業者の公募と選定を行った。事業者選定後は、事業者との設計等の協議を行い、10月から翌年3月までを工事期間とし再整備に取り組んだ。

ウ 質疑概要

Q 江坂公園及び江坂図書館の再整備に至った経緯は何か。

A 図書館の書架や閲覧スペースの狭溢、江坂花とみどりの情報センター跡地や江坂公園駐車場跡地の利活用、施設の老朽化等の課題解決のため、再整備に取り組むこととなった。

Q コンセプトテーマに新しいにぎわいを街へとあるが、どのような工夫をしているのか。

A 江坂公園は、江坂駅に隣接しているため地元企業やマンションに囲まれた立地となっている。そのため、地域住民や地物企業の理解や協力が鍵になると考え、幅広い協力関係の中で、活動ができるような仕組みづくりに取り組んでいる。

Q 今後もP a r k - P F I は活用していくのか。

A 現在、中の島公園の再整備においても、同様の手法の活用を検討している。

Q 利用状況や、利用者の声はどのようなものがあるのか。

A リニューアル前と比較して公園利用者は150パーセント、図書

館利用者は70パーセント増加している。また、利用者の声は「きれいになった」、「利用しやすくなった」、「スタッフが親切」等をいただいている。

Q 公園の建蔽率の限度を上げることで、公園の緑が減ることになるが、市民から反対はなかったのか。

A 江坂公園と同時期に再整備を行った桃山公園では、反対の声が多かったため、再整備にあたり1本も木を減らさないように募集要項を策定した。江坂公園では、最低限の伐採は行った。

Q 事業者からの応募が少ない気がするが、募集要項が厳しすぎたのではないのか。

A サウンディング調査では、様々な事業者から興味をもってもらったが、新型コロナウイルス感染症の影響で、飲食施設から収益が得られないと判断したためと考えている。

Q 図書館の管理運営はノウハウがないと大変だと思うが、指定管理者はどのように行っているのか。

A 司書業務等の蔵書管理は事業者ではなく市で行い、施設、本の管理や窓口業務などの司書資格の必要ない部分を指定管理者が行っている。

Q リニューアルして半年ほど経つが、今後の課題や公園を持続させていく上での不安はあるのか。

A 公園内の飲食施設の収益で先行投資や公園の維持費を賄っているため、今後の収益について不安はある。

Q リニューアルによって、図書館の面積はどのくらい増えたのか。

A 約2.7倍大きくなっている。

Q 図書館をリニューアルする際に、どのくらいの規模にするのか構想等はあったのか。

A 構想等はなく、既存の江坂図書館と坂花とみどりの情報センターをリフォームして、今の江坂図書館としているため、できる限り広くなるように設計は行った。

Q リニューアルしたことで、吹田市民以外の利用は増えたのか。

A 飲食施設ができたことによって、幅広い層の利用ができるようになり、吹田市民以外の利用も増えたと実感している。

Q 市内の大学とは、何か連携等は行っているのか。

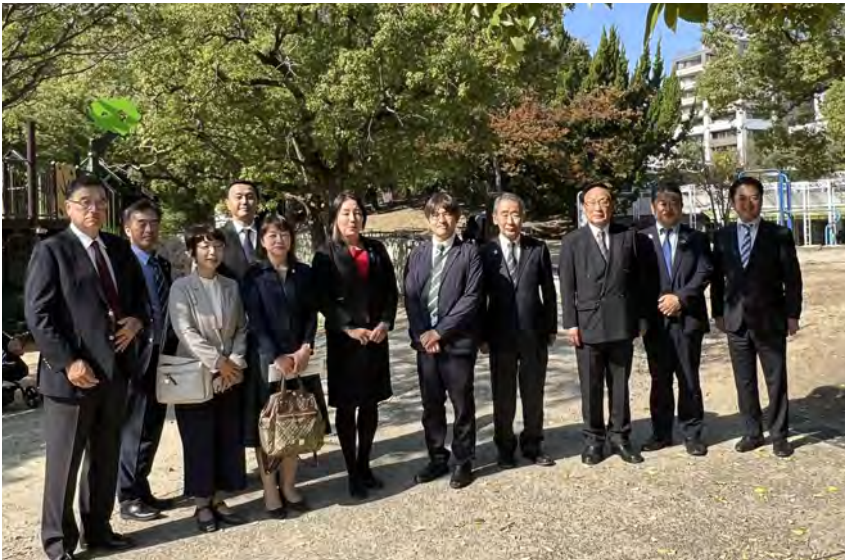
A 公園内でのイベントの際に、ワークショップの開催をするなどの連携は行っている。

Q 吹田市内には、図書館はどのくらいあるのか。

- A 現在市内には、分室も含め10施設ある。
- Q 飲食施設の整備について、反対はなかったのか。
- A 飲食施設そのものにはなかったが、P a r k - P F Iによる収益施設の整備に反対の声はあった。
- Q 遊具の再整備にあたり、何か工夫したことはあるのか。
- A バオバブの木をモチーフにした、インクルーシブデザインの遊具になっている。災害時には、公園利用者の待機場所となることも想定して、照明器具は太陽光発電パネルで電気を供給している。



(委員会室にて説明聴取及び質疑)



(公園内にて)