

代 表 者

陳 情 及 び 行 政 視 察 報 告 書

令和2年2月5日

会 派 代 表 者 様

呉市議会議員

土井 正純  
中田 光政  
小田 晃士朗  
福永 高美  
橋口 晶  
定森 健次朗

次のとおり陳情及び行政視察したので報告します。

1. 視察期日

令和2年1月22日（水）～24日（金）

2. 調査項目

東京都 千代田区 特別交付税陳情

東京都 渋谷区 バスタ新宿について

東京都 豊島区 リノベーションまちづくりについて

3. 参加議員

土井 正純, 中田 光政, 小田 晃士朗, 福永 高美, 橋口 晶, 定森 健次朗

4. 随行者

なし

■特別交付税増額要望について

・要望先

地元選出国會議員 衆議院議員 寺田 稔  
衆議院議員 畦元 将吾  
衆議院議員 斉藤 鉄夫  
参議院議員 宮澤 洋一  
参議院議員 森本 真治  
参議院議員 柳田 稔

関係省庁 財務省 麻生太郎財務大臣 他8名へ要望  
総務省 高市早苗総務大臣 他13名へ要望

・陳情日

令和2年1月22日（水）13時00分～16時00分

・陳情目的

特別交付税の増額を要望するため

・陳情内容

特別交付税の配分に当たって、2,500,000千円の財源の確保を依頼

【陳情の詳細】

- 1, 災害復旧・復興等に要する経費（222,000千円）
- 2, 地域活性化対策に要する経費（2,008,000千円）
- 3, 安全・安心なまちづくりに要する経費（241,000千円）
- 4, 子育てしやすい環境づくりに要する経費（1,857,000千円）
- 5, 中小企業振興対策に要する経費（665,000千円）
- 6, 障害者福祉対策に要する経費（877,000千円）
- 7, 高齢者対策に要する経費（450,000千円）
- 8, 公営事業会計等への繰出しに要する経費（2,044,000千円）
- 9, 行財政改革に要する経費（977,000千円）
- 10, 農林水産業振興対策に要する経費（242,000千円）

東京都 渋谷区

■調査項目

バスタ新宿について

・調査対応者

国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所

藤坂 幸輔 副所長

荒井 昭人 計画課長

・調査期日

令和2年1月23日（木） 9時00分～11時00分

・調査目的

呉市では、呉駅周辺地域の再整備等の事業計画策定に着手している。この計画では、鉄道・バスなどの総合交通拠点の整備推進があげられており、バスターミナルの建造も検討されている。このため、鉄道の駅に隣接しているバスターミナルのさきがけであるバスタ新宿について調査・研究し、今後の呉駅周辺再開発に必要な知見を得ることを目的とした。

・説明内容

○バスタ新宿整備に至る問題点

・新宿駅南側の混雑

新宿駅南側は駅前空間が狭く、露店や駐輪も相まって歩行空間が不足していた。

・高速バスの分散

新宿駅西側に広範囲に分散しており、JR新宿駅の乗り換え負担があった。また、降雨時には、屋外のバス停の前で傘を差したまま並ぶ必要があった。

・国道20号新宿跨線橋の老朽化

大正14年に仮設された新宿跨線橋は耐震基準を満たさず腐食も進行していた。

○バスタ新宿跨線橋の架け替え

新宿駅は、日本最大級のハブ駅であり、施工にあたっては、国民活動に支障がないように留意する必要があった。このため、線路の上に新たに跨線橋の拡張部橋梁として迂回路等を建設し、この迂回路（道路の拡幅部等を除く）がその後のバスタ新宿の建造地となった。

○施設見学

・バスタ新宿2階は、JR新宿駅の甲州街道改札も含む駅関連施設があり、緑化された歩行者広場があり、近隣のオフィスビルで働いている方々の憩いの場になっている。改札を出てバスの乗車口である4階の直通エスカレーターがある。

・3階は、バスの降車場になっており、乗降客が入り乱れないように配慮されている。また、駅に向かう経路上に東京観光情報センターが配置しており、観光客に対応している。特に、観光情報は多言語（英・中・韓）化され、宅配クロックサービス、無料Wi-Fiサービスなどのサービスも充実している。

また、タクシー乗降場、コミュニティーバスの乗降場も配置され、長距離バスと電車の接続性が強化されている。近隣の渋滞緩和の効果も考えられている。

・4階は、露天となっているが、乗降スペースは屋根があり、待合スペースが完備されている。基本的には乗車専用のスペースであり、12バースあり、10分間隔で日本中に向けてバスが発出する。購買スペース（土産店とコンビニ）やバリアフリー（床の案内表示、有人カウンター、無人券売機）も考えられて作られており、利用者目線の施設となっている。

・発着を監督する管制室があり、一日最大1720便、運行事業者数117社をかかえる日本一のターミナル拠点となっている。

・高速バスロケシステム実証実験（大型ディスプレイ表示、スマートフォン表示）を平成30年3月から開始しており、利用者への情報提供等の充実を推進している。

・貨物混載の実証実験（地方の新鮮な農作物を貨客混載による高速バス運行）を行い、輸送の効率化を図っている。

#### 【質疑応答】

Q：平成6年に新宿跨線橋の事業化が開始され、バスタ新宿のオープンが平成28年になっているが、約22年の期間がかかった理由はなにか。

A：新宿バスタは、1日あたり約353万人の乗降客の影響を局限するため、鉄道の上空の拡張工事を夜に行ったりしたため非常に長い時間をかけた。

Q：新宿バスタの発着枠は、ほとんど残っていないとのことだが、新たに乗り入りたい場合は、どのようにすればよいか。

A：現時点で、新しいバースの増設等の考えはないので、現在受け入れている運行会社と乗り合わせを模索する等の処置をお願いすることになる。

#### 【呉市での展開の可能性】

呉市は、駅前の再開発に当たって、バスのターミナルを建造する予定である。新宿駅は、日本最大級のバスターミナルであると同時に、活用しやすいバスターミナルのさきがけでもある。日本国内外を問わず観光客の動線上に細や

かな気遣いがなされている。呉駅は、長らく旧そごう跡地が活用されなかった。呉駅の電車，旧そごう跡地のバス，中央棧橋の船の動線上にたくさんの方が行きかい，そこの利便性をよくすることによって，滞在時間が増え，消費が増えることは間違いない。呉駅前が，全国的に有名な地方型の交通拠点化になるようにしっかりと議論していきたい。

## 東京都豊島区

### ■調査項目

#### リノベーションまちづくりについて

##### ・調査対応者

株式会社 nest 飯石 藍 取締役

##### ・調査期日

令和2年1月24日（金） 9時00分～11時00分

##### ・調査目的

呉市では、今年度からリノベーションまちづくり事業が展開されている。本視察では、「公共空間の活用」、主に公園や道路の有効活用について、プロセス、現状や課題などの知見を得ることを目的とした。

##### ・説明内容

###### ○公共空間をつかう4つのステップ

「社会実験→暫定利用→サウンディング/民間提案→民間貸付」のスキームである。空間利用ができるこれまで（計画→作る→使う）のプロセスを逆転することが成功の秘訣となっている。まずは活用実験を行い、この空間にあったらいいなと思うお店やコンテンツを集めていく。プロジェクトの当事者化である。公共空間の使いこなし方でまちの価値・イメージは変わっていく。建物単体でなく、公園や道路などを含めたエリアで考えていくことが重要である。

例) タイムズスクエア：社会実験：車を止めて、人通りを優先→恒常化

仙台市：コインパーキングを活用し仮設出店

キッチンカー、トレーラーなど

沼津市：INN THE PARK 山と公園でお互いにとって有利な関係で、マーケティング可能と感じて挑戦

###### ○南池袋公園リニューアルプロジェクト

ホームレスが多く昔は、怖いイメージの場所だったところを、公共空間（道路と公園）を使いこなして、エリアの価値を上げていく実験だった。

近隣のグリーン大通りの路上駐輪問題の解決や東京電力変電所の移設の話を生かし、駐輪場、公園&カフェ・レストラン、変電所を区が一体的に整備し、公募により地元が運営していくスタイルを採用している。指定管理会社の方式は、地元の声が届きにくいいため、行政が管理している。区は、税財源に頼らず維持管理できる公園として、思い入れが強い地元飲食店を公募したり、東京メトロや変電所の占有料・賃料を活用して、地元の造園会社に委託している維持管理費を捻出している。

公園のオープニングイベントでは、テープカットではなく、スタート式のような形で区民のためのイベントを開催した。カフェ・レストランは、地域貢献施設としても活用しており、今では、芝生公園などの居場所ができ、親子連れが増えている。

#### ○「としま」会議

毎月1回、街の人5人を呼んで話を聞き、地域に根付いて活動している人を掘り起こす取り組みを行って、「シビックプライド」を醸成している。ハードも大事だが、それ以上にソフトが大事と考えている。

#### ○グリーン大通り社会実験

2016年にこのエリアが国家戦略特区の適用区域に認定される。大通りにワークスペース、ダイニングスペース、リビングスペースなど、イベントという名のたくさんの社会実験と検証を繰り返し実施した結果、その成果が基となり、行政のハード整備が進んでいった。

#### 【質疑応答】

Q：前回、呉市に講演しに来てくれた御社の青木氏が、芝の公園をつくる上で、地元からクレームが相次いだということがあったが、実態はどうだったか。

A：区の幼稚園は自体で園庭を持っていないというのが多いので、芝の公園の評判は非常によかった。しかし、芝を根付かせるため、オープニング早々に立ち入り禁止となった。問題なのは、造園会社が単に立ち入り禁止と書いて、警備員に注意喚起の指示のみをしていたことである。

このため、私達街づくり会社やカフェの関係者で、なんで入れないかということの説明した。はじめはSNSだけで発信したが、SNSだけでは見ない人がいるというので、現地で黒板を掲示したりした。丁寧に説明することで、利用者の不安が取り除かれ、クレームは激減した。また、余談であるが、公園の立ち入り禁止は造園会社が行ったことであっても、利用者からのクレームは区に行く。区のクレーム対応の時間を局限できたことも効果の一つである。

芝へのベビーカーの進入禁止やヨガ教室の際のラグの利用推進（ビニールは芝が痛む）、コザの貸出等々の大事な情報は、SNSや黒板による説明をすることで、大きな問題にならなかった。特に、情報を得たママさんが友達のママさんに口コミで伝えてくれるため、公園の使用方法などの情報はすぐに浸透する。また、外国人は日本と違って公共空間の使い方に慣れているため、外国人を真似して、活用方法が増えていっているということもある。

Q：グリーン大通りの期待値は低かったにも関わらず、実験によりハード整備が進んだとのことだが、その肝は何か。

A：グリーン大通りは、銀行などが並んでいる、いわゆるビジネス街だった。従って、道路としての活用しかなく滞在時間も短くなりがちである。他方、立地

的には、駅の正面から伸びており、かつ、かつての道路整備の一環で広い歩道スペースがあった。こんなところで、店を出しても無駄だという意見もあったが、店やベンチを出すと思いのほか人が止まってくれるようになる。グリーン大通りの変化・期待感を伝える看板の設置や民間が主導で作る意図的な地図（行政が地図を作ると全部の情報をいれないといけないので、ごちゃごちゃしてくる。）を掲げることで、人の滞在時間が伸びてくる。人が少しずつ集まったことで、街頭が暖かいものに変わったり、屋台のスペースが整ったりしてくる。エリアの価値を上げるためには、実験を継続し、少しずつでも動くことが重要である。

#### 【呉市での展開の可能性】

本市では、今年度から、リノベーションまちづくり事業がスタートしている。また、公共空間を活用した社会実験も一部地域で行われはじめている。この事業の中で、公民連携（PPP）の連携、キャスティングのできる人材が輩出されることを期待する。そのためにも、リノベーションスクールの継続化を推進しながら、パブリックマインドを持つ「民間」とプライベートマインドを持つ「行政」が、互いの役割を果たして持続的な運営ができるシステムの構築に向け、議会として後押しをしていきたい。