

行政視察報告書

令和6年5月22日

呉市議会議長様

呉市議会議員

山本良二

呉市議会議員

光宗等

呉市議会議員

中原明夫

次のとおり行政視察したので報告します。

1. 視察期日

令和6年5月14日(火), 15日(水), 16日(木)

2. 調査項目

静岡県 熱海市「観光施策について」

東京都 新宿区「新宿ゴールデン街まちづくり協議会について」

東京都 豊島区「IKEBUSについて」

3. 参加議員

山本良二議員, 光宗等議員, 中原明夫議員

4. 随行者

議会事務局議事課 課長補佐 蔦村和雄

静岡県 熱海市

■調査項目「観光施策について」

・調査対応者

熱海市 観光建設部 観光経済課 産業振興室 室長 芹澤元一

・調査期日

令和6年5月14日（火）午後2時～午後4時

※午後4時より商店街現地調査

・熱海市の概要〔令和4年4月末現在〕

人 口：33,621人

世帯数：20,850世帯

・調査目的

呉市には、昭和の歴史や雰囲気が色濃く残る商店街がある。一部にはリノベーションにより再生した商店もあるが、シャッターの下がったままの状態も多い。

熱海市では、民間主導のリノベーションまちづくり等によって、熱海銀座商店街を観光都市として再生している。その取組やプロセスについて調査する。

・調査内容

【熱海市の説明】

（１）熱海市の観光

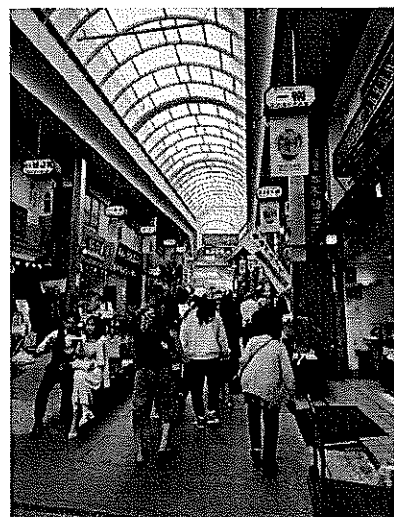
熱海市の観光客（宿泊者）の推移は、昭和44年に532万人とピークとなり、平成23年の東日本大震災に伴う自粛ムードで236万人、令和3年度の新型コロナウイルス感染症の影響により153万人となった。令和4年は229万人とコロナ禍前の7割まで回復。しかし、需要はあるが7割以上の回復は宿泊・観光施設の従業員不足に伴い難しいと推測している。

熱海市は別荘等所有者が9,000件存在し、人口や観光客にカウントされない消費者層が存在する。熱海市独自の「別荘等所有税」（床1㎡当たり650円）を徴収し、令和2年度の決算は5億2,684万円であった。

近隣の箱根市の外国人宿泊者は全体の13%、熱海市は1%と都市圏からの所要時間や観光資源に大きな違いはないが、差が生じている。現在、台湾をターゲットにしたインバウンド誘致を行っている。

平成19年策定の熱海市観光基本計画では長期滞在型の世界の保養地を目指した。

令和3年に策定した熱海市観光基本計画では、多様な地域の資源・価値を立脚し、時代・価値観の変化に柔軟に対応する。満足度の高い滞在空間の提供を基本理念に、「首都圏」顧客支持率ナンバー1温泉観光地を目指す。



これらを達成するため、現在行っている主要事業は「熱海ブランド認定事業」「観光ブランド・プロモーション」「熱海公式サイトリニューアル」「メディアプロモーション（ロケ支援）」を実施し、東日本大震災以降の宿泊者数はV字回復をしている。



（２）商店街のリノベーション

昭和５０～６０年代にかけて、ホテルや旅館、観光施設、別荘や市営住宅の建設がピークを迎えた。その後、観光産業の衰退や高齢化が進み、廃屋・空き店舗・空き地が増加している。熱海市も他市同様に空き家店舗活用補助金を平成２２～２５年度に実施した。１３件の実績があったが、多くは２、３年で廃業し撤退する状況であり課題であった。



平成２６年度の調査では、市役所周辺の繁華街（銀座通り商店街含む）では、８２０店舗中１８１件が空き店舗であった。

このような中、平成２５年に民間主導でリノベーションまちづくりが始まり、リノベーションスクールなどで多くの若手のメンバーが集うようになった。この時、市はノータッチであり、このような活動をしていることも把握していない状況であった。立ち上げは市来広一郎氏で、その後、空き店舗の解消、住民とのコミュニティ構築、行政との連携により商店街の活性化を実践した。

また、銀座通り商店街が長屋で構成する店舗が多く、建物全体ではなく空きとなっている店舗部分のみ改修する必要があったが、一貫した街並み形成（景観）のためにリノベーションを得意とした建築家の田辺雄之氏が関わる。

平成２８年度に入ると副市長を中心とした「リノベーション等に関する政策検討会」を設置し各課が横断的に課題解決に取り組んだ。基本的な事業は民間で推進し、民間が進めることにより経営の成り立つ、採算のとれる空き家の活用が都市経営の活性化につながると位置付けた。

民間主導の活動では、「ATAMI2030会議」による地域資源の再発見や民間プロジェクトを組成しセミナーの実施、これに行政は「熱海リノベーションまちづくり構想」をまとめ、街を変える方向性を示した。また地域ぐるみの創業支援として行政、金融機関、商議所、関係機関による支援体制を構築した。市内中心部にコワーキングスペースの「na edoko」を設置し、行政職員が常駐し創業等の相談、地域のヒト、モノ、チエのつなぎ役となった。

創業支援プログラムとして伴走型支援と情報発信する「９９℃」を実施している。

行政の支援は補助金ではなく、まちの価値を上げる対価としてパートナーシップ関係を構築している。この価値とは、前述した様々な観光プロモーションと結びつく。

【質疑応答】

（質問） 取組みの効果。

（回答） 銀座通り商店街の空き店舗が「ゼロ」になった。現在も数か所、シャッターは閉まっているが、次の店舗への改装工事中。

(質問) 多様な主体との連携体制を構築するに当たり、苦慮した点を伺う。

(回答) 商店街組合や町内会の意見を汲みながら進めている。地元出身でない若者が入ってくるため、理解を得るための苦労は相当ある。

(質問) 商店街で市民が消費することはあるのか。

(回答) 完全に観光客に対する商店街なので、市民が物品を購入したり、飲食することはない。日常的に3,000円の海鮮丼は食べない。

市民生活を対象とした商店街は別の場所にあるが、全国の商店街と同様に高齢化が進み、シャッター街になっている。

観光の商店街だから再生できたといえる。ただし、この取組を横展開し、他の商店街も活性化するように取り組んでいかなければならない。

(質問) 商店街に関わる方の合意形成は取れたか。

(回答) 合意形成して商店街一帯の面整備は無理。合意が取れたところから整備し点をつなぐ方法をとっている。

(質問) 合意形成を取らないと行政として立場が厳しくなるのではないか。

(回答) 民間主導の取組であるから、全体の合意形成が取れなくてもできると思っている。

(質問) 熱海に来る客層に変化があったか。

(回答) 商店街の再生にかかわらず、熱海の全盛期は団体旅行、慰安旅行、新婚旅行が主だったが、近年は個人旅行、小規模なグループ旅(女子会等)が多く、宿泊施設も宴会場を持つところは少なくなり、客層にあった客室、露天風呂付客室等の改修が行われている。

(質問) 観光プロモーションの委託費用はいくらか。

(回答) JTBに委託し年間3,000万円

【呉市での展開の可能性】

商店街を再生するプロセスは参考になるものがあった。行政の関わりは手続や繋ぎ役等の後方支援とし、民間主導で活性化を進めることは、同じ目的を持った人が集まり、方向性が一致し、統一感のある街づくりや商店街が形成できると考える。

しかし、温泉地として高いポテンシャルを持つ熱海市と呉市を同じ目線で見るとは難しい。熱海市の成功は多くの観光客が流入し、新たな店舗も経営が成り立っている。呉市においては、既存のまたは新たな店舗経営を支えるための継続的な賑わいの創出が必要と思う。

東京都 新宿区

■調査項目「新宿ゴールデン街まちづくり協議会について」

・調査対応者

新宿駅周辺整備担当部 新宿駅周辺まちづくり担当課 課長 小川 奨

・調査期日

令和6年5月15日（水）午後2時～午後4時

※午後4時よりゴールデン街現地調査（対応：新宿三光商店街組合 高野邦治）

・新宿区の概要〔令和6年5月1日現在〕

人 口：351,825人

世帯数：230,482世帯

・調査目的

呉市には、昭和の歴史や雰囲気が色濃く残る商店街がある。一方で、当該エリアには密集した木造建築物や、緊急車両が入れないような狭い道路が多数あり、呉市同様にまちの防災は課題である。

新宿区では平成29年に当協議会を設立し、風情を守りながら防災性を向上させたまちの実現に向けて取り組んでいる。

具体的な取組などについて調査する。

・調査内容

【新宿区の説明】

（1）新宿ゴールデン街の将来像

新宿ゴールデン街は昭和の風情が残る飲食店街として、常連には著名な文化人も多く、近年は国内のみならず海外からの観光客の人気スポットとして注目されている。

多くの人々を引き付ける魅力として、木造建築や看板が密集し、狭い道路が縦横に走る街並みである。

一方、こうした状況は災害時の避難や消火活動に支障をきたし、火災時には延焼の拡大につながる危険があり、街並みを継承しながら防災性をどのように向上させるかが課題となっている。

平成28年4月12日に発生した大規模火災は、複数の建物が被害を受けたことにより、平成29年1月16日に新宿ゴールデン街を代表する4つの組合が参加した「新宿ゴールデン街まちづくり協議会」を設立した。

協議会の活動には、まちづくりに必要な調査研究、区域内の土地建物の所有者、居住者・営業者への情報提供、まちづくりルール検討・作成等を行っている。

事務局は新宿区新宿駅周辺整備担当部まちづくり担当課に置く。

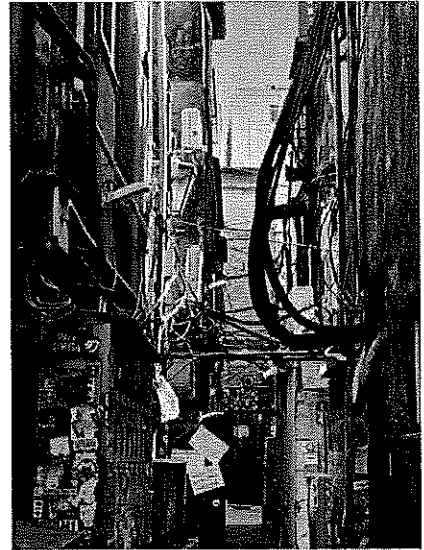


【質疑応答】

（質問）魅力ある景観の保全についての取組はあるか。

（回答）間口が狭く個性的な看板など、暗黙で守られてきたルールについて、協議会メンバーから「現在の雰囲気を壊したくない」「つくられたまちになってしまいうのは避けたい」との声があった。今後も継承していく必要がある。

勉強会等を開催し機運を醸成しながら、これまでの暗黙のルールも継承しつつ、将来的にはまちづくり協定などを取りまとめた
い。



(質問) 防災にかかる具体的な取組はあるか。

(回答) 建物の不燃化を進める、電気・通信環境を改善するため、東京消防庁や電力会社にも協力いただき、建物を改修する際のルールの取り決めやタコ足配線による電気火災の防止、込み合った屋外配線による火災の危険性など協議し、「新宿ゴールデン街まちづくりニュース」として紙面を配布している。

(質問) 建て替え時の道路の幅員についての考えはあるか。

(回答) 建築基準法による建て替えについては、道路の中心から2mずつ後退し幅員4m道路が必要となる(第42条2項)。このルールは、防火性や安全性を確保するための要件を満たした場合は、道路の最小幅員を2.7mにすることができる(第42条3項)。3項に指定された場合、道路の中心からの後退距離は1.35mとなり、従来よりも建築敷地を広く確保できる。消火活動など緊急時の対応として道路拡張は必要と考えるが、風情ある路地空間の維持、店舗面積の維持など、権利者からの意見もあるので慎重に対応し、より防火性、安全性を確保する取組やルールを運用していく。令和3年7月1日から運用を開始した「新宿ゴールデン街地区における火災予防ルール」では基本方針や改修に当たっての手續などを定め取り組んでいる。

(質問) 区道に編入したい話はないか。

(回答) 区は4m以上ない道路を編入していない。

(質問) 協議会が道路の維持管理費用について負担を感じていないか。

(回答) 現在、そのような話が出ていない。区が助成をしており、維持管理費用の内、所有者は1割負担としている。

【呉市での展開の可能性】

平成28年の火災後に当該地域の防災に関する取組が始まり、関係者の意識醸成を行いながら取組が進められている。ただし、区域内の店舗は土地の所有者、建物の所有者、飲食店など事業経営者と権利者が複数おり、すべての立場で理解を得ることは難しいと思われる。しかし、新宿区は火災以前にはなかった関係する4つの商店街組合が話し合いの場として協議会を設置し、できることからルールづくりを行っている。

当市においても、商店街における高齢化が進み、空き店舗が増え、建物や設備は老朽化していくなど防災上懸念するところは類似している。民間の商店街であっても行政が助言や主導して歴史と伝統の継承をしつつ、まちの安全に関する取組や新たな魅力づくりをする必要を感じた。

東京都 豊島区

■調査項目「IKEBUSについて」

・調査対応者

都市整備部 都市計画課 交通政策 担当課長 河野敬輝
都市整備部 都市計画課 地域公共交通 係長 和田吉也

・調査期日

令和6年5月15日（水）午前10時～午前11時30分
※午後11時30分よりIKUBUS乗車

・豊島区の概要〔令和6年5月1日現在〕

人 口：294,049人
世帯数：187,600世帯

・調査目的

豊島区で運行するIKEBUSは、単なる移動手段ではなく、人とまちを繋ぐ池袋のシンボルとして運行されている。また、環境への配慮や、災害時の移動式電池としての活用など、さまざまな場面での活用も可能であり、多面的な機能を持つ、画期的なシステムであることに大変関心を持った。

本市で同様の事業を展開できるか可能性を探る。

・調査内容

【豊島区の説明】

（１）IKEBUSの運行について

区内に鉄道は5社11路線が走り、中心の池袋駅は4社8路線が乗り入れを行っている。利用者は1日217万人で国内第3位。池袋駅は主要となる東及び西口に大規模な百貨店があり、百貨店に目的を持つ駅利用者は街に出ない状況になっている。

区内には東アジア文化都市2019豊島、2021年東京オリンピック・パラリンピックの開催に合わせ、文化交流を軸とする記念事業や施設の整備が行われてきた。これらの拠点となる区内4つの公園と池袋駅の東西を結び周遊するための交通手段として、IKEBUSの構想が平成29（2017）年にスタートした。平成29.30年には車両の実証実験を行い約210名より意見を募った。乗車料金は無料の検討もあったが、他路線との兼ね合いで、同等となる乗車1回につき200円とし、民業圧迫を避けた。車両は最高時速19Kmの㈱シンクトゥギャザー製eCOM-10で定員14名とした。バスのデザインは水戸岡悦治氏に依頼した。これまでの乗車実績は令和2年1月及び令和4年5月が13,000人、直近の令和6年3月は4,200人とばらつきがある。減便や特別運行便などで対応している。

駅周辺の賑わいが区全体に広がるよう利便性の向上や取組を行っている。



【質疑応答】

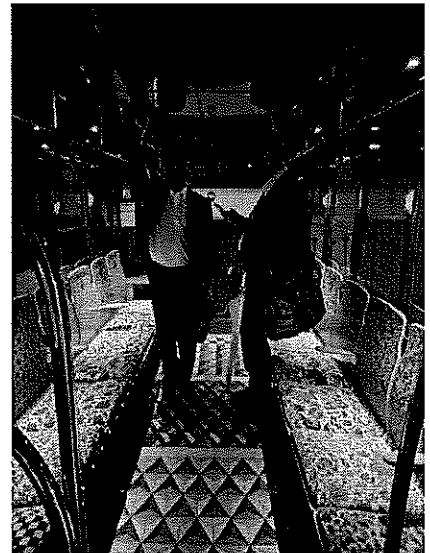
(質問) なぜ、シンクトゥギャザー製eCOM-10を選んだのか。

(回答) エコバス大手の車両は需要が高く、運航開始までの期間に納車が間に合わない可能性があった。また高額であった。eCOM-10は運行に必要な装備を付けて1台3,000万円程度。納車後、不具合はあったが致命的なものはない。年間の維持費はランニングコストを含め区から運行会社に1~1.5億円を負担している。10輪駆動、充電時間8時間、かなりゆとりをもって2時間走行にとどめている。



(質問) 水戸岡氏の選定理由はあるか。

(回答) バスのトータルデザインは近隣に住み池袋をよく理解している水戸岡悦治氏に依頼した。水戸岡氏はJR九州ななつ星をはじめとする多くの車両デザインを手掛けている。水戸岡氏には車両のラッピングから内装、運転手の制服、バス停のデザインまですべてを依頼した。委託料は3,000万円程度。



(質問) 補助は活用したのか。

(回答) 最初の7台は都の1/2補助を活用し、次年度は国のグリーンスモールモビリティの補助を活用した。

(質問) 広告収入はあるか。

(回答) サポーター企業を募集している。現在22社で年間3,000万円程度。車内装、車外装、停留所に企業名を掲示。今後も増やしたいと考えている。



(質問) 災害時の活用について

(回答) 日常で活用する車両としての役割と、災害時の非日常で活用する役割の双方を両立することが可能。災害時には電源を必要としている場所へ移動し供給する。バッテリー容量は25,000whで100W電球25個を10時間使用可能。iPhoneの充電であれば2,000~2,500台が可能。

(質問) 区と運行会社などの役割について

(回答) 区は車両を購入し運行会社へ貸与する。運行会社は高速バス事業を全国で展開するWILLER㈱。IKEBUSの路線運行やIKEBUSを使った貸切バス運行を実施。貸切バスの運行は(一社)とし、アートカルチャーまちづくり協議会が受注しWILLER㈱に発注している。市民団体にも利益が循環するようになっている。またこの団体はIKEBUSに関するグッズを販売している。

【呉市での展開の可能性】

地域にあった新交通(モビリティ)を検討しなければならない。呉駅周辺を発着し大和ミュージアムや中通り商店街を周回する市内循環型でターゲットが誰なのか、市街地と離れた交通弱者の多い島嶼部などで必要とされる交通事業とは何か、多様な考え方を検討する必要がある。

乗客や市民の安全は前提とし、より効率的で環境にやさしく持続的な交通手段の展開が必要である。

この地域内交通は全国様々な場所で実証され展開されているが、呉市における正解を導くことは難しい。呉市の地域性や将来性を十分に考慮し地域の声を十分に反映し慎重に進めることが必要。呉市と近い状況の市町の成功事例を待つことも選択肢と思われる。