

出張報告(復命)書

- 1 件名 令和7年度 建設企業常任委員会行政視察
- 2 日時 令和7年8月19日(火)～21日(木)
- 3 場所 愛知県名古屋市、神奈川県川崎市、長野県長野市
- 4 報告内容 以下のとおり(資料別添)

【視察日】 令和7年8月19日(火)

【視察先】 愛知県名古屋市

【調査項目】 N a g o y a まちなかウォーカブル戦略について
地下街について

【調査目的】

名古屋市では、令和6年3月にN a g o y a まちなかウォーカブル戦略を策定し、戦略に基づき、「居心地がよく歩きたくなるまちなか」の形成に取り組んでいる。本市においても、同趣旨の下、各種施策を推進しているところではあるが、名古屋市の先進的な取組及び名古屋市の地下街について研究し、本市への知見を得る。

【調査概要】

名古屋市役所において、ウォーカブル推進・景観推進課及び街路計画課から調査項目についての説明を受け、質問・応答を行った。

【調査内容】

・N a g o y a まちなかウォーカブル戦略について

N a g o y a まちなかウォーカブル戦略の概要として、名古屋市の現状はスライド11のとおりであり、官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地がよく歩きたくなるまちなか」を形成していくため、その基本方針を示すN a g o y a まちなかウォーカブル戦略を令和6年3月に策定した。

目指すまちの姿として、サードプレイスあふれる「NAGOYA」を掲げ、住む場所でもない、職場でもない、サードプレイスがあふれるまちを目指している。また、ウォーカブルなまちづくりの必要性として、都市部における低未利用地や開発の中で生まれた公開空地などがある。有効活用しきれていない官民のパブリック空間が存在していることから、これらを新たな魅力や価値を生

み出す地域資源として活用することで、ウォークブルなまちを実現できる可能性があると考えている。

戦略に基づく具体的な取組として、いくつか例を紹介する。地域まちづくりを推進し、まちづくりに一緒に取り組む仲間づくり、まちのビジョンづくり、まちづくり実践活動などへのサポートを行っている。また、地域まちづくりの担い手づくりとして、POC UP スクール NAGOYAを開催している。このスクールでは、講座・ワークショップのほか社会実験まで実施している。また、公開空地の活用促進として、Nagoya まちなかオープンスペース制度を創設し、憩いや賑わいを創出し、まちの魅力・活力の向上に資する活用（商取引を含む）を可能とする基準を新たに設け、土地の所有者と共にイベントを企画・実施している。リノベーションについて、市内にいくつか事例があるが、それらのリノベーションがエリア内での連鎖につなげていくことをイメージし、エリアリノベーション促進事業を実施している。

今後の取組として、新たな路面公共交通システムとしてSRTの運行開始を予定している。SRTの運行と併せ、走行経路の沿道においてウォークブルなまちづくりを推進することで、SRTが走る都心風景など、新たな都市の魅力の創出につなげていく。

・地下街について

地下街とは、道路または駅前広場の区域内にあって公共地下歩道と店舗等が一体となった地下施設のことである。

名古屋市内の地下街の成り立ちとして、建設時期により概ね三つに分けることができる。第一期（昭和30年代）では、地下鉄の建設に合わせて地下街が一体的に施工された。第二期（昭和40年代）では、自家用車の急激な増加により、都心部の駐車場不足が顕著になり、地下駐車場と共に地下街が開業した。第三期（昭和50年代）では、昭和47年の大阪千日ビル火災をきっかけとして、地下街の防災上の問題が指摘され、国から「地下街の新增設が公益上真にやむを得ないもの以外は厳に抑制する」という基本方針が出された。名古屋市における地下街の新設は、昭和53年開業のセントラルパークが最後となった。

名古屋市の地下街の多くは、民間により管理・運営されているが、名古屋市として、道路法、都市計画法等の関係法令による指導のほか、「名古屋市地下街基本方針」を定め、管理会社に対し安全性の確保及び向上等を働きかけるとともに適切に指導を行っている。また、今後予見される大規模地震発生時においても地下街が有する公共用通路としての安全性を継続的に確保していくため、地下街防災推進事業として、地下街の防災対策に対する助成を行っている。

【主な質問・回答】

質問 S R Tの導入に至るまでの議論の経緯を教えてください。

回答 平成30年に構想がスタートしているが、都心部のまちづくりの議論の中で始まったものと理解している。当初が軌道系も含めて議論があった。

【視 察 日】 令和7年8月20日（水）

【視 察 先】 神奈川県川崎市

【調査項目】 都市公園リノベーション協定について

【調査目的】

川崎市では、東急武蔵小杉駅南口に隣接する都市公園「こすぎコアパーク」において、東急株式会社との連携の下、都市公園リノベーション協定制度を活用した取組を行っている。川崎市における先進的な取組について研究し、本市への知見を得る。

【調査概要】

川崎市役所において、みどり・多摩川事業推進課から調査項目についての説明を受け、質問・応答を行った。

【調査内容】

こすぎコアパークは、「まちの玄関口」として、武蔵小杉駅周辺地域の核に位置し、東急武蔵小杉駅南口に隣接する都市公園である。もとは小杉第一公園として整備されたものが、平成16年決定の第一種市街地再開発事業に伴い、平成26年に移設・再整備された公園である。面積は1,000平米ほどで、都市公園リノベーション協定を活用した整備の前は、資料の写真のとおり施設も入っていないものだった。また、整備前の管理運営状況だが、町内会や商店街、NPO法人小杉駅周辺エリアマネジメントから構成されるこすぎコアパーク管理運営協議会が平成27年9月に設立され、地域イベント等の利用調整、清掃等の日常的な維持管理が行われていた。

当時の課題として、休日はイベントなどが開催され、賑わいもあったが、休憩施設等が少ないこともあり、イベント開催時以外は通過経路としての利用が多く、賑わいや憩いの場としての利用が少なかった。また、公園の植栽帯と駅高架下のフェンスにより公園と駅が分団されており、まちの玄関口にふさわしいような回遊性が確保されていなかった。

こういった現状、課題を踏まえ、平成31年2月にこすぎコアパーク管理運営協議会から川崎市に「こすぎコアパークの活性化に向けた地域要望書」が提出された。内容としては、回遊性を高めるための取組や、清掃費を持続的に賄う仕組みの構築、イベント誘致のさらなる促進などが主なものだった。

その後の取組の方向性として、日常的な賑わいと憩い、出会いと交流の空間づくりや、公園の美化の推進、地域コミュニティの活性化の場づくりなどを掲げ、それらの取組を着実に進めていくために、こすぎコアパークの駅前の立地特性とこれに隣接する鉄道施設の公共性を相互に活かし、東急株式会社と連携・協力して取り組んでいくこととした。

東急株式会社との連携においては、令和元年8月30日に覚書を交わし、令和2年8月3日に公園施設の整備等に関する協定書を締結した。

整備に当たっての東急株式会社との調整事項としては、飲食施設の設置許可について、20年間と協定に明記できないかといったことや、飲食店を2店舗設置したいといったことがあったが、いずれも都市公園法の規定により難しいものだった。

そこで、国の制度である都市公園リノベーション協定制度（公園施設設置管理者協定制度）を活用することとし、都市再生整備計画に基づき、川崎市と東急株式会社において、こすぎコアパークにおける公園施設の設置及び管理等に関する「こすぎコアパーク及び周辺地域のさらなる魅力向上に向けた公園施設の設置管理等に関する協定書を、令和3年3月10日に締結した。同制度により、都市公園法上の特例が付与され、協定期間を20年間とし、その間は設置許可の更新を保証することと、飲食店についても建蔽率の上限緩和が可能となった。

資料には整備イメージや工事中に写真を掲載している。令和3年10月26日にリニューアルオープンとなった。リニューアルオープン後は、武蔵小杉エリアプラットフォームによる社会実験として、こすぎコアパークの利活用を推進し、イベントの開催など、施設の魅力向上や、得られた収益による環境美化等の地域貢献を図っている。

【主な質問・回答】

質問 こすぎコアパークにおけるイベントは企業に関するものが多いのか。

回答 企業に関するもののほか、地域住民の発表の場とするようなイベントもある。また、タヒチに関するイベントを定例で開催しているが、これは民間のイベント運営会社が、この場所を見つけて、この場所で開催しているものである。

質問 こすぎコアパークは、地域住民にとって自分たちのものであるという認識はあったのか。単に駅前のスペースという認識だったのか。

回答 当時の認識までは分からないが、当時の住民たちには、公園として残っているのだから活用していこう、盛り上げていこうという思いがあった。

【視 察 日】 令和7年8月21日（木）

【視 察 先】 長野県長野市

【調査項目】 除雪の取組について

【調査目的】

長野市では、長野市除雪計画に基づき、冬季の雪対策を実施している。金沢市においても、克雪都市づくりを進めているところではあるが、長野市における事例や、先進的な取組を研究し、本市への知見を得る。

【調査概要】

長野市役所において、長野市議会の西沢利一議長の挨拶に引き続き、維持課より調査項目について説明を聴取し、質問応答を行った。

【調査内容】

除雪計画と市道の除雪についてだが、毎年、長野市除雪計画を作成しており、必要に応じて更新し、計画に基づいて実施している。長野市の面積は834.81平方メートル、市道総延長は4,339.4キロメートルである。この市道全てを除雪することは、財政面や人手不足等から困難であり、バス路線や幹線道路などを中心に、交通量が多いなどで除雪が必要な路線を選定し、その路線を除雪路線として位置付けている。

除雪路線の延長だが、令和6年度では、車道で1,354.7キロメートル、歩道で33.9キロメートルであり、車道については市道の総延長に対して3割程度である。また、長野市は中山間地と平地とに分かれており、除雪路線延長の割合では、中山間地が7割程度、残りの3割が平地となっている。

除雪の方法だが、全路線が委託業者による除雪である。除雪計画書にも書いてあるが、令和6年度は132社と全て随意契約方式で契約して作業してもらっている。

除雪の出動基準だが、車道では一次路線と二次路線に分けており、一次路線では、積雪深10センチメートルを目安として出動してもらっており、二次路線では積雪深20センチメートルを目安に、一次路線の完了後に除雪を進めてもらうこととしている。ただし、実際には、中山間地では、この目安に関係なく、降雪があれば出動してもらっている状況である。また、歩道の除雪として、歩行者の多いまちなかの歩道を指定しており、出動基準は積雪深15センチメートルを目安としているが、実際は業者の判断で作業してもらっている状況である。凍結防止剤散布だが、本市は気温の寒暖差があることから、除雪した後もしばらく日陰になるなどで凍結することがあり、凍結防止剤を散布している。除雪と同様、指定した路線に散布している。散布している路線の延長は611.9キロメ

ートルである。委託業者は37社であり、除雪と同じく随意契約方式で契約している。この中には、除雪業者と重複しているところや、散布のみの業者がある。散布の出動基準だが、凍結の恐れがある場合に、通勤時間で交通量が多くなる前までに作業するように指導している。凍結の恐れがある場合としており、曖昧ではあるが、実際には業者の判断で行ってもらっている。

委託業者との契約期間だが、除雪、凍結防止剤の散布ともに、11月1日から3月31日までの5か月間としている。

生活道路などの市で除雪していない路線については、地域住民にお願いしている。お願いの方法としては、市ホームページや市報に掲載するなど周知をしているような状況である。

現状の課題や今後の取組、除雪業者・オペレーター不足に対しての取組についてだが、人材不足等により、除雪業者の確保、除雪体制の継続的な維持については課題となっている。本市では、地形的に南方面の平地の地域では降雪量は少ない。この地域で契約している業者においては、あまり除雪機械の汎用性がなく、所持しているだけでも費用が発生するような状況であり、除雪シーズンになると機械をレンタルしてもらっているということもある。これら機械に対して、ある程度適正に利益が確保できるよう、平成20年からは機械管理費として費用を見ていた。令和4年までは、この機械管理費と、実際に稼働したらその稼働した費用を見ていたが、令和5年からは国の通知に基づき、固定的経費についても見ている。この固定的経費をしっかり積算することで、あまり雪の降らない地域でも、除雪業者と何とか契約させてもらい、除雪体制を確保している。

オペレーター不足に関してだが、現状で2人体制としている除雪作業を、1人体制でも安全に実施可能かどうかの検討を進めている。長野市内にある主な業者で組織されている長野市建設業協会に対し除雪作業の安全性や体制等について聞き取りを行ったほか、昨年契約していた業者にアンケートを取るなどして検討している。

地域における除雪活動とそれに対する市の取組だが、市では3割程度を除雪しているだけであり、残りはほとんど住民にお願いしている状況である。その中で市として、生活道路の除雪に関する支援事業を行っている。1つ目は、ダンプトラック等無償貸出事業である。生活道路の排雪を対象として、運転手付きダンプトラックやスコップを貸し出すとともに、必要に応じて交通誘導員を手配している。2つ目は、小型除雪機の貸与事業である。中山間地域を中心に、手押し式の小型ロータリー除雪機を貸与している事業である。令和6年度は330台を地域へ配備した。費用だが、定期的な点検や修理代、保険の加入、燃料費については全額市の負担である。3つ目は、塩カルボックスの設置である。急

勾配の坂道などに、地域住民からの要望により設置しており、袋入りの塩化カルシウムを格納しているボックスを設置し、周辺住民などに利用してもらっている。4つ目は、凍結防止剤の市民への無料配布である。袋入りで5kgと25kg入りの塩化カルシウムと塩化ナトリウムの計4種を本庁舎及び各出先機関に配置し、直接市民に取りに来てもらっており、市道への散布を条件に、1回に配布する量を決めて配布している。

ICTを活用した取組についてだが、令和5年度にGPS端末を活用した除雪管理システムを更新するとともに、県のシステムと同じものとした。この更新により、除雪費算出作業の効率化を図っている。また、今年度からは予報アプリを導入している。

【主な質問・応答】

質問 除雪管理システムについて、令和5年度から県のシステムと同じものとした経緯を聞く。

回答 委託業社から、県と市で異なる2種類のシステムを使うことへの負担感から統一を希望する要望があり、県と同じシステムとした。

質問 ダンプトラックの貸出について、あわせてバックホーの貸出などは考えていないのか。

回答 道が狭く機械が入れないような場所が多い。他の重機との併用は考えていない。

質問 民間の大型商業施設の除雪は民間が担っていると思うが、それによって委託業者の業務が逼迫するような問題はないのか。

回答 除雪を行うタイミングも異なることから、今のところ問題はない。

以上

