

行政視察報告書

1. 委員会または会派等 都市経済委員会
2. 視察期間 令和8年5月11日から令和8年5月13日までの 3日間
3. 視察先 ① 兵庫県 姫路市 ② 兵庫県 尼崎市 ③ 岡山県 岡山市 ④ 広島県 広島市
4. 視察項目 ① 姫路駅周辺整備について ② 尼崎駅周辺の再開発について ③ 市街地再開発事業について ④ 住民参加による公共地域交通確保の取組について
5. 参加者 〔委員（議員）〕（視察期間：5/11～5/12 視察先①～③、視察項目①～③） 松尾 哲也、豊福 達也、桑原 誠、徳永 春男、森田 義孝、大野 哲也、 平山 伸二、山田 貴正 （視察期間：5/13 視察先④、視察項目④） 松尾 哲也、豊福 達也、桑原 誠、森田 義孝、大野 哲也、平山 伸二、 山田 貴正
6. 考察 別紙のとおり
以上のとおり、報告いたします。 令和8年6月3日 報 告 者 松尾 哲也 大牟田市議会議長 殿

6. 考察

I. 兵庫県 姫路市

【視察事項】姫路駅周辺整備について

■兵庫県姫路市（【人口】516,989 人 【面積】534.35 km²）
議員数 45 人 R7.5月現在

■視察目的

本市は、2029年度に新栄町駅前再開発事業の解体・着工というスケジュールを予定している中で、姫路市の駅前の周辺整備の取組状況は、本市の再開発事業に生かすことができると思われたことから、視察先として選定したもの。

■概要

①実施事業

姫路市の整備の概要は、キャスティ21事業、駅前広場の整備（デザインコンセプトに基づく整備）、トランジットモール化などがある。

・キャスティ21事業

駅前道路を4本10車線から10本28車線拡幅したことに加え、JR線を高架化することで7か所の踏切をなくし、踏切事故や渋滞の解消を図った。

・駅前広場の整備（デザインコンセプトに基づく整備）

駅前広場の整備に当たって、計画を変更し、中央コンコースから駅前広場までビルを介さないような歩行空間の確保や、駅から姫路城への眺望の空間を確保した。計画策定に当たっては、市の素案に関するアンケート調査を実施している。

・基本コンセプトに基づく施設整備

基本コンセプトを「城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場」として整備を進め、姫路らしい空間の演出、くつろぎ・にぎわい空間の創出、便利で安全な歩行者空間の確保を図っている。

・鉄道高架下スペースの有効活用

バス・タクシーの待機所を高架下とすることで、駅前の環境空間を拡大している。

・トランジットモール

姫路駅を中心とした放射・環状道路を整備するとともに、歩行者・公共交通を優先した安全で快適な歩行環境を整えている。

②整備による効果

・地価変動

姫路駅周辺では、利便性が向上したことや姫路城を中心とした観光によるにぎわいの高まりにより、店舗、ホテル等の需要が高く地価が上昇している。

・民間開発やイベントゾーンの開発

コアゾーン（三つのブロック）への民間開発が行われ、ホテル・シネマコンプレックス等・医療専門学校が進出している。また、イベントゾーンにコンベンションセンター、総合医療センターを設置した。

・大手前通り再整備事業

トランジットモールから姫路城までの道をゾーン分けした上で、各ゾーンの特徴を持たせた演出を行い、歩いて楽しい道として再整備している。

【委員からの主な質問と回答】

Q：事業費の財源内訳は。

A：約 58 億円（国補助 46%）となっている。対象となる整備は駅前の広場整備に限る。（トランジットモール入口まで）

Q：地権者との調整において特に苦慮された点や工夫された点は。

A：関係者一同を集めて議論を進める点。

Q：物価高騰を見込んでの予算の考え方や対応について、また事業が長期化した場合の対応について。

A：事業期間を圧縮し短期間で進めていく点が重要。また、車両の乗り入れに対する配慮が必要になる。

Q：まちづくりの基本戦略として成功の評価指数は何を設定されているか。

A：1 日当たりの中心市街地の歩行者通行量。各地区再開発事業の進捗率。

Q：整備後に人が来る仕組みを持続させるため民間事業者の継続的な関与の仕組みがあるか。

A：ほこみち等の活用。

Q：バリアフリーや高齢者対応は重要だと考えるが、整備で実施された「歩きやすさ・滞在性」を高めるための具体策は。

A：トランジットモールの区間。歩道の幅員を約 2 倍に整備。街路樹を間引いてベンチを設置した。

Q：整備後、想定通りにいかなかった事例や現在の課題とそれに対する改善策についての考え方は。

A：一般車両の混雑。トランジットモール内への誤侵入。

■所感

・駅前から姫路城までがトランジットモールとなっていることで歩きやすく、にぎわいを創出しやすい広場としての活用もできる。余計なものがなく、空間を広く感

じる感覚もあった。駅前の整備と併せて、姫路城を生かすための工夫もあり、本市も新栄町駅前整備後の生かし方、例えば観光・人の流れ・交流人口も含めて検討する必要があると感じた。また、エスカレーターを設置する際には、必ず屋根付等で設置することの助言もあった。（雨に濡れると傷みも激しく、グリスが乾くことで維持管理に費用がかかる）

- ・ 駅から姫路城までの空間を「歩いて楽しい、大好きなお城への道」と題して、道路空間の整備をし、歩行者利便増進道路制度を活用して民間による公共空間活用を促進している。駅前に緑を配置し、年齢に関係なく自由に過ごせる空間が必要だと感じた。

- ・ 世界遺産姫路城の玄関口にふさわしい駅周辺整備を長期的な視点で進めており、単なる交通機能の向上にとどまらず、人が集い、滞在し、まちを回遊したくなる空間づくりに取り組まれていることが印象的であった。特に行政だけでなく、鉄道事業者や民間事業者、地権者が連携しながら事業を推進している点は、大規模なまちづくりを進める上で重要な視点であると感じた。

また、駅前広場や歩行者空間の整備、誰もが安全で快適に利用できる環境が整えられていた。さらに、整備後のにぎわい創出についても民間主体の取組を促し、持続可能なまちづくりにつなげている点は大変参考になった。本市においても、新庁舎整備や中心市街地活性化を進める中で、歩きやすさや回遊性、にぎわいの創出を意識したまちづくりの必要性を改めて認識した。

- ・ 人を主体としたまちづくりをしていると感じた。その理由として、駅の東口と西口の機能の差別化による駅周辺に車両が乗り入れない工夫（バスターミナル・営業車両や一般車両）が施され、姫路城を中心にその大通りの歩道の確保や駅周辺の憩いの場所が確保されており、駅周辺のやすらぎの空間が肌で感じ取れた。

- ・ 姫路駅周辺整備事業は、交通利便性向上や商業エリアの活性化、観光資源の活用を目的として取り組まれた事業で、具体的には、駅周辺の道路網整備や電線類の地中化、歩行者空間の拡充、商業施設の新設や既存店舗のリノベーション、新規出店の促進、姫路城を中心とした観光資源の魅力向上と回遊性向上を図られていた。特に「歩いて楽しい、大好きなお城への道」は、「ひと」が集い「まち」とつながる大手前通りとして歩行者空間の拡充が行われ、街路としての風格を演出する統一感を緑と明かりの連続性で表現しつつ、三つのゾーンを設定し変化を待たせ、歩いて楽しい道に整備されていた。歩行者優先の空間が整備されたことで、観光客が快適に移動できる環境が整い駅と姫路城を結ぶ大手前通りの歩行者数が増加し、まち全体の回遊性が高まったとのことだった。

本市においても、観光資源の魅力向上と回遊性向上や「ひと」が集い「まち」とつながる歩行者空間の拡充による変化を待たせ歩いて楽しい道（歩道）の整備など参考にして行く必要があると感じた。

- ・ ほこみち制度により、歩道の幅員を約2倍にして、占用によるカフェやベンチの設置を可能にしている点は参考になった。車両の誤進入が課題との話で、観光地として地元以外の観光客に理解しやすい表示などの仕組みが必要だと感じた。

- ・ 本市のJR大牟田駅周辺を、いかににぎわいのある、そして市民の利便性を確保するためにどのように人口規模に適した整備を考えていくのかが課題である。本市の駅前東側の国道208号の横断歩道を、信号待ちせずに回遊できるようにする必要がある

あると考えるが、まずは、たたき台の計画を市が検討し、どれだけの予算が必要か、駅周辺商店街事業者の皆様や警察との調整や市民意見も取り入れながら、近年の物価高騰、世界情勢の影響による資材不足を考慮し、深い検討を行う必要があると考える。

・姫路駅周辺の「歩行者中心の空間づくり」は、大牟田駅前の再開発において極めて示唆に富むものだった。特に鉄道高架化に合わせた駅前広場の再整備と、周辺施設をつなぐ回遊性の高い動線設計は、市民の利便性向上と地域活性化の両立を実現していた。本市においても単なる箱モノ整備にとどまらず、姫路市の事例を参考に、市民が憩い、自然と足が向くような「滞留型空間」の創出を軸とした、持続可能な駅前拠点の形成を目指すべきであると強く感じた。

Ⅱ. 兵庫県尼崎市

【視察事項】尼崎駅周辺の再開発について

■兵庫県尼崎市 （【人口】約 45 万 5,000 人 【面積】約 50.70 k m²）
議員数 42 人 R7.6 月現在

■視察目的

尼崎市の「阪神尼崎駅周辺整備」の先進事例を調査し、中心市街地における滞留・交流機能の強化と、都市魅力の向上に向けた施策を学ぶ。特に、官民連携による広場活用や歩行者空間の整備が、地域のにぎわいや経済活性化にどのような波及効果をもたらしているかを把握し、本市の駅周辺整備やまちづくり施策の参考とする。

■概要

尼崎市はR4からR6にかけて3年連続で人口が増加しており、R6は2,400人の社会増となっている。

コンパクトな市域が大きな強みとなっており、工業系地域が約3割、住居系地域が約6割で、市域のほとんどが公共交通徒歩圏となっている。

阪神尼崎駅は、「梅田～神戸三宮」と「大阪難波・奈良方面」との結節点・玄関口として機能を有しており、乗降客数は1日で約5万人となっている。

尼崎駅周辺の整備手法として、包括管理を導入している。導入のねらいは、市民サービスの向上・効率化による財源再投資、エリアマネジメントへの発展があった。また、中央公園整備も進めている。同公園は、日常的に利用されておらず、通過動線の確保が中心となっており、休憩施設やゆっくり過ごす場所がないことに加え、中高木が繁茂していることで公園の内外からの見通しを遮った状態となっている。

整備に当たっては、都市公園リノベーション協定制度活用したリニューアルを実施した。内容は、利用者の利便性の向上、エリア価値向上による民間投資の呼び込みを進めるため、民間施設から得られる利益を公園整備に還元することを条件に、設置管理許可期間や建ぺい率等の特例措置が受けられる制度を採用し、地域のにぎわいや魅力向上に寄与するまちのエントランスとして、円滑な通行性を確保しつつ、

利用者が思い思いに憩い楽しめる「心地よい滞留空間」が点在する広がりある広場空間の創出を目的とした。

今後の展望として、持続的にぎわいの創出を目指し、商店街や公共施設との連携強化、市民・大学など多様な主体による共創の仕組化、エリアブランディングの整備を進める。

【委員からの主な質問と回答】

Q：再開発の目的と経緯は。

A：昭和から平成当初に「市街地再開発事業」による面的な整備は一通り完了している。現在は、老朽化した駅周辺をリノベーションし、駅前の魅力を高めることで、定住促進や都市部からの集客、エリアブランディングの推進を目的としている。また、経緯として、尼崎市は震災後、都市基盤の「作る（再生）」に注力してきた。特に南部地域は産業の空洞化や人口減少が課題であったが、2021年の「タイガースファーム」の移転決定を契機に、阪神電鉄と「まちづくり協定」を締結し、官民連携による再生を進めることとした。

Q：計画策定から完成までの期間とプロセスの状況は。

A：プロセスとして、行政が一方的に決めるのではなく、市民や事業者が共感し、一緒に取り組むことを重視している。「都市計画マスタープラン」に基づき、ワークショップ等を開催して市民の意見を反映させながら進めている。事例として、中央公園の再整備では2023年度に包括指定管理を導入し、2025年3月末にオープンするなど、管理と整備を一体的に検討するプロセスを経ている。

Q：まちづくりの基本戦略（KPI）は。

A：既存のものを生かし、守り育てる「持続可能なまちづくり」が基本となっている。評価指標（KPI）を、社会増（転入超過）については平成28年から継続しており、令和4年から6年にかけて3年連続で増加していることを成果としている。居心地・滞留については、「歩いて行ける範囲に施設がある」「快適で居心地が良い」ことを目指しており、公園での滞留時間や、イベント時の交流創出、多様な年代（特に若い女性や子育て世代）の来園状況を重視している。

Q：行政と民間事業者との役割分担は。

A：「都市公園リノベーション協定制度」を活用しており、民間の役割として収益施設（イタリアンレストランやカフェ）の設置・管理をしている。収益の約1割を公園の整備費に充当している。行政の役割としては、制度面の優遇（建ぺい率の緩和や設置管理期間の延長など）を行い、公共空間全体の質の向上を図る。管理体制として包括指定管理制度により、民間（阪神電鉄を中心としたJV）が窓口を一本化して運営している。

Q：鉄道事業者との協力状況は。

A：阪神電鉄が南部地域の拠点である尼崎駅を元気にするため、市と協定を締結し、駅舎のサイン（案内板）を公園のデザインに合わせた木目調に変更するなど、駅と公園が一体となった空間づくりを行っている。

阪急電鉄と新駅（武庫川周辺）の整備や主要駅での再整備において、同様の連携・協議を進めている。

背景として、鉄道側もコロナ禍での乗客減を受け、駅周辺のまちづくりに深く関与したい意向があり、利害が一致している。

Q：事業費と財源内訳は。

A：全額を公費で賄うのではなく、民間収益を一部充当させている。

充当分として、イタリアンレストラン等の設置に伴う収益から、整備費の約1割分を民間が負担している。これにより市の持ち出し（一般財源や起債等）を抑制しつつ、高い質の整備を実現している。

Q：物価高騰に対する予算の考え方は。

A：官民連携や既存ストックの活用（リノベーション）を重視することで、新規の大規模建設コストを抑えつつ、効果を最大化する方針。

■所感

・尼崎市の阪神尼崎駅周辺整備事業を視察し、官民連携による「居心地よい滞在空間」の創出が、地域の価値向上に直結していることを実感した。特に都市公園リノベーション協定制度等を活用し、カフェなどの収益施設と公共部分を一体的に整備する手法が印象的だった。これにより民間資金を公園整備に還元し、持続可能なにぎわいを創出していた。大牟田駅前再開発においても、単なるインフラ整備にとどまらず、市民や民間事業者が主体的に関われる仕組みづくりが不可欠と考える。尼崎市の先進的な包括管理やエリアマネジメントの視点を取り入れ、本市の歴史や文化を生かした「歩きたくなるまちづくり」の実現に向け、提言していきたいと感じた。

・14施設の指定管理と業務委託を一括して包括管理を行う新方式を導入されている点は参考になった。中央公園の芝生はきれいで多目的に利用されているので、過ごしたくなる空間だと感じた。

・尼崎市の駅周辺再開発について視察し、単なる施設整備ではなく、都市機能の集約やにぎわい創出を目的とした総合的なまちづくりであると感じた。特に、JRや阪神電鉄、民間事業者、地権者など多様な主体が連携しながら、長期的な視点で事業を進めている点が印象的であった。また、歩行者や自転車利用者に配慮した空間整備が行われており、市民や来訪者が快適に移動できる都市環境が形成されていた。本市においても、新庁舎整備や中心市街地活性化を進める上で、大変参考になる取組であった。

・ 尼崎駅前の中央公園整備事業は、都市公園リノベーション協定制度を活用し、民間が設置する施設から得られる収益を公園整備に還元することを条件に設置管理許可期間や建ぺい率等の特例措置が受けられる制度を活用した。

2023年度から包括管理を導入し、14施設（中央公園、駐車・駐輪場など）を指定管理＋業務委託を約2億5,000万円/年で委託している。公園での各種イベントの催しへの貸し出しは1日6円/㎡で行う。駅前には、ベンチや木を配置した公園や、イベントなどが開催できるような多目的な広場が必要と感じた。

・ 尼崎市の駅周辺の再開発は、地域の活性化と住民の利便性の向上を目指され、阪神尼崎駅周辺では、阪神電鉄と尼崎市が協力してまちづくりを行い、公共施設の包括管理事業や都市公園のリノベーションが進められていた。これにより、駅前の環境やイメージが改善され、エリアのにぎわいや魅力が向上していた。

公共施設の包括管理事業については、尼崎駅周辺にまとまって立地している公共施設、公共空間の管理を民間が包括的に受託することで、従来の管理費用の当該削減分をサービス向上やにぎわい創出の取組に充当し、駅前の環境やイメージの改善、エリアのにぎわい創出や魅力向上が図られていた。

都市公園のリノベーションについては、エリアのにぎわいづくりや魅力向上のために、公共施設の包括管理と合わせてハード面の整備を行い、相乗効果を発揮していくとともに、エリアの玄関に相応しいイメージ向上の象徴空間として、官民連携で阪神尼崎駅前の中央公園を再整備されエリアの価値を高められていた。

本市においても駅周辺の再開発を行うに当たっては、公共施設の包括管理事業や駅前への公園整備など参考にしていく必要があると感じた。

・ 駅前の中央公園の整備が主であり官民連携の大切さが分かる視察であった。阪神電鉄と連携してファミリー層をターゲットにし、駅前の整備はもちろんのこと、そこに阪神電車で来るような仕掛け、電車を利用する人を増やすためのビジネス感覚も含まれており交流人口、電車の利用促進にも貢献している。

・ 本市は今後、市庁舎の整備事業を控えており、市庁舎が笹林公園にできた場合、現庁舎付近が代替公園となるため、その代替公園整備をいかに市民に親しまれ集いの場とするかが今後の課題と思う。市民に最大限活用していただける憩いの場所となるようにしたいと考える。

・ 尼崎市は全域が市街化区域で、コンパクトシティを形成している一方で、産業機能・都市機能が集積し、市域のほとんどが公共交通徒歩圏で非常に多くの自転車を目にした。

昭和45年をピークに人口の自然動態は減少し、平成21年にはマイナスとなったが、社会動態では近年は増加に転じている。昭和46年以降、社会動態減数が自然動態増数を上回っており人口減が進んでいた。このことから、単身世代というよりも弱年層の子育て世代をターゲットにした駅前の公園化を進め、家族でくつろげるスペースの確保に取り組まれている。

Ⅲ. 岡山県 岡山市

【視察事項】市街地再開発事業について

■岡山県岡山市（【人口】709,799 人 【面積】789.95 km²）

議員数 46 人 R7.10月現在

■視察目的

本市においても今後、中心市街地地域の再開発事業に取り組むことが計画されている。市政規模の違いはあるが、岡山市の取組の良い点、注意しなければならない点などは、本市の取組の参考になるものと考え視察先としたもの。

■概要

岡山市は、古代に吉備国と呼ばれた地域の重要な一角を占めており、古代吉備勢力の繁栄を伝える遺跡群のほか、戦国大名宇喜多直家・秀家親子が拓いた城下町をはじめ、個性ある歴史・文化資産が数多く存在している。震度4以上の地震が全国で2番目に少ないなど恵まれた自然環境の地域である。また、近畿と九州を結ぶ東西軸と、山陰と四国を結ぶ南北軸の結節点に位置し、鉄道・道路・空路などの交通網が集中する中枢拠点都市となっている。

岡山市は第7次総合計画において、魅力とにぎわいのあるまちなかの創出を掲げている。市街地再開発事業として、高次都市機能集積と利便性の高い居住空間の整備をバランスよく進めることや、規制緩和、低未利用地の集約化を進めている。

再開発事業により民間投資も進み、商業施設、マンション、複合施設が建設され、路線価、歩行者が増加、まちのにぎわいなどの成果が出ている。

【委員からの主な質問と回答】

（※印は事前質問に基づき、市街地再開発組合より受けた回答。）

Q：事業立ち上げ・推進体制について、再開発事業に向かうこととなった課題と経緯、また、その事業推進は行政主導でされているのか。行政主導の場合は、その理由。加えて、事業のキーパーソンとしての地元・行政・民間の状況等は。

A：市街地再開発事業は、岡山市の目指す魅力とにぎわいのある中心市街地の創出に向けた施策の一つであるため、まちづくりやにぎわい創出に貢献する事業として支援している。民間の資力やノウハウを活用し、土地の合理的かつ健全な高度利用、都市機能の更新、公共の福祉に寄与することを目的に、民間主導の再開発事業を促進しており、現在岡山市での事業は全て民間主導で進められている。

※駅前地区はJR岡山駅前に位置しており、老朽化した建物や平面駐車場等の低・未利用地が散在し、有効な土地利用が図られていない状況。また、交流

スペースや観光客の拠点となる施設の不足などにより、駅及び周辺施設から岡山駅前商店街をはじめとする周辺地域への回遊性が乏しく、にぎわいが十分波及していないという課題があったため、これらの課題を解決すべく、映画館やパチンコ店、レストランなど地権者であった複数の地元企業の代表者がキーパーソンとなり事業が推進した。

Q：組織体制・事業スキームについて、行政、民間事業者及び地元の役割分担、行政の関与レベル（出資・補助・人材等）について、具体的な内容は。

A：市からの出資や人材派遣等を行っておらず、市は事業の初期段階から組合等が開催する会議に参加し、地元に対して市が目指すまちづくりの方向性と整合する計画となるような指導・助言を行っている。市街地再開発事業等を推進する団体に対しては、事業の初動期における委託調査や研究事業を対象とした促進助成金や、国の社会資本整備総合交付金等で事業に対する補助を行っている。

Q：コンサルタントやディベロッパーの選定方法と、決定事業者との交渉において譲られた事項と譲られなかった点などは。

A：ディベロッパーは原則公募によって決めることとしており、参加組合員制度を活用することで保留床の処分先が早期に確保され、事業リスクが低減する。選定方法は、事業の初期段階において事業協力者として公募し、提案書等の審査を経て準備組合等の理事会にて決定した後に参加組合員としている。岡山市の事業の全ての地区においても、ディベロッパーが参加組合員として参加している。

※駅前地区では、コンサルタントは初動期に一部の地権者から相談を受けたコンサルタントから紹介を受けた別のコンサルタントが業務を引き継いで事業を推進している。ディベロッパーとゼネコンはJVの西日本不動産株式会社、ゼネコンは株式会社奥村組に決定した。2社のディベロッパーは、その後参加組合員となっている。組合と3社JV間では資金計画を成立させるため、保留床処分金やコスト縮減を協議した上で工事費の調整を行った。

Q：財源・採算性について総事業費と内訳（国・県・市・民間の負担割合）は。

A：駅前町一丁目2番3番4番地区は次のとおり。

総事業費：約405億円、補助額：約142.7億円、国費：86.0億円

県費：0円（県＝財政悪化）、市費：56.7億円（9割起債）

Q：物価高騰、資材高騰、金利上昇などへの予算面での対応は。

A：事業継続中の全ての組合が急激な資材高騰などに対して資金計画に苦慮している。組合は工事費のコスト縮減の検討を行っているが、市として、拡充された国の補助金の活用検討や長期優良住宅の認定取得等による補助金の嵩上げ適用の検討を行うよう助言を行っている。物価高騰、金利上昇に対しては、具体的

相談はないが、近年、国の補助の内示率が低下していることもあり、満額の補助を想定しない資金計画とするよう指導している。

※駅前地区でも、権利変換後の令和4年頃より急激な資材高騰の影響を受け、事業収支の成立が危ぶまれたが、国交省の新たな補助制度を活用したり、適切な時期で資金計画の見直し（V E C D、消費税還付金の予算化）や借入金の返済を行うことで、予算面の対応を行った。

Q：地権者との調整の状況について、特に苦慮された点や工夫された点などは。

A：※駅前地区で整備している3棟（住宅棟、ホテル棟、駐車場棟）の施設それぞれで、多くの打合わせ（勉強会）が開催されているが、欠席の地権者に対しても後日説明の場を設ける等、情報共有をこまめに行い、信頼関係の構築に努めた。

Q：都市機能・回遊性について、駅・バス・駐車場との接続設計や歩行者動線の工夫について、特徴的な取組は。

A：※駅からは、地上の横断歩道や地下通路により明確な歩行者動線でアプローチし、歩行者や自転車が利用しやすい歩道状空地や広場、敷地内通路を確保している。また、観光客の利便性向上や地域のにぎわい創出のために、岡山駅バスターミナルとは別に、観光バスが駐停車できるスペースを敷地内通路に整備した。駐車場棟へは北側市道より入出庫することで、駅からアプローチするメインの歩行者動線とは交錯しない計画とした。

Q：周辺商店街との関係（競合または共存）はどのようなになっているか。

A：※再開発組合は、商店街振興組合総会へ積極的に参加し、再開発事業の状況を随時報告している。同振興組合からの申し入れについても、理事会にて協議・報告を行う等して迅速に対応することで、共存のための良好な関係を図っている。

Q：事業評価・現在の課題について、成功した点と、想定できていなかった事例は。

A：当該地区の本当の成功事例がわかるのは施設改良後になるが、開業前の現在においても岡山市の顔となる駅前地区の施設が大きく更新され、都市の格も大きく向上している。令和5年度に竣工した市の劇場が入る千日前地区（ハレミライ千日前）では令和7年の路線価が平成29年に比べて1.45倍に増加しており、歩行者通行量も施設完成前の1.36倍に増加していることから、再開発事業が地価の上昇やにぎわいの創出に大きく寄与していると考えられる。

※駅前地区のこれまでに成功したと感じる点は、物価高騰、資材高騰、金利上昇の状況においても、先に述べた適切な対応により事業進捗スケジュールに大幅な遅れがなかったこと。総じて、地権者や地元の方が喜んでいただいているように見えること。想定できていなかった事例は、駐車場棟の供用開始

後、当初の想定を上回る駐車需要であり、入退出の渋滞が発生したこと。そのため、組合は北側道路の形状について県警・道路管理者・地元と協議することで車両の入退出の円滑化に努めた。

Q：現在の課題（空床・維持管理費など）は。

A：組合から、当該地区の保留床についてマンションは完売し、商業テナントも概ね決まっていると聞いているため、施設開業に向けて順調に事業が進んでいると認識している。しかし、物価高騰により、施設建築物完成後の管理費・修繕積立金の収支が以前よりも厳しくなっている旨も聞いている。

Q：人口規模・商圈が小さい都市でも再開発が成立する条件や、民間投資を呼び込むための最低条件について、貴市の経験に基づく考えは。

A：成立する条件は以下のとおり。

- ・事業の主な収入は保留床処分金と補助金であるため、事業を成立することが確実となる保留床処分金の確保が必要となる。
- ・人口規模や商圈が小さい都市の場合は、その難易度が上がるため、市役所や図書館などの公共施設を導入することも手法の一つであるとする。

民間投資を呼び込むための最低条件は以下のとおり。

- ・周辺住民だけでなく、広域からも多くの人を呼び込むことのできる魅力的なテナントを誘致することが重要。

Q：市役所のような公共施設を導入することについて、メリット・デメリットは。

A：メリットは以下のとおり。

- ・確実な保留床処分が見込めるため、事業全体の採算性が向上する。
- ・駅前などの交通の便が良いところに公共施設を導入すれば、市民の利便性も向上する。
- ・耐震性の高い最新の建物であることから、災害時の防災拠点としての機能を強化できる。

デメリットは以下のとおり。

- ・建物全体の維持管理区分や、将来建て替えを計画する際の権利関係の複雑さ。
- ・週末や夜間は人が減るため、にぎわいが限定的となる。
- ・賃貸の場合は長期的な財政負担が発生する。

■所感

・岡山市は本市の約7倍以上の人口規模であるが、その中での取組を聞き、いかに本市の市街地再開発に役立てるか大きな課題であると思う。他都市への示唆について、様々な助言をいただいた。それを参考にすることはとても大事であると感じた。

・「都市の成長・活力の創出」を掲げ、民間活力を最大限に引き出す戦略的なまちづくりを深く学ぶことができた。特に、容積率緩和などの柔軟な制度設計で優良な民

間開発を誘導し、魅力ある都市空間を創出する手法は、本市の駅前再開発においても極めて重要であり、単なる建物の更新に留まらず、多世代が交流し、にぎわいと居住機能が調和した持続可能な拠点整備が必要だと感じた。

- ・岡山市の市街地再開発は長期的な展望に立ち、分散した市街地再開発を行っており、本市の現状に合っていないように感じた。岡山市ではマンションの居住確保が求められていると感じた。一方で、建物を建設する場合、第一種市街地再開発は保留床の相手先確保が必要となってくる。岡山市は政令指定都市でもあり、その需要は有ると思われるが、本市の場合は公的施設または人を呼び集める集積施設の確保が重要と感じた。

- ・ディベロッパーは、原則公募によって決めることと、参加組合員制度を活用することで保留床の処分先が早期に確保され、事業リスクが低減されるとのことだった。本市においても市街地再開発事業を行うに当たっては、市が目指すまちづくりの方向性と整合する計画を地元に対して指導と助言を行うことと、民間の資力やノウハウなどを活用した再開発事業の取組を推進することが必要だと感じた。

- ・岡山市の市街地再開発事業について、事業成功の背景には行政・民間・地元関係者が長期的な視点で連携し、粘り強く合意形成を重ねてきたことがあると感じた。特に、地権者調整や公共施設導入によるにぎわい創出、駅周辺との回遊性向上など、都市機能の集積を意識したまちづくりは大変参考になった。一方で、物価高騰や維持管理などの課題もあり、再開発は完成後の運営が重要であることを再認識した。

本市においても、民間投資を呼び込みながら持続可能な中心市街地活性化を進める必要があると感じた。

- ・本市の予定事業費（99億円（2ha））と比較すれば、六つの再開発が実施されているかなりコストがかかっているようであった。物価高騰の今、建設費用も上がり続けているので、他の事例も参考にして工夫しながら、これまでの建設費用の抑制も視野に入れることも必要であると感じた。また再開発が全てではないが、歩行者通行量も増え路線価も上がっていることにより、価値の高いエリアの一つになっている。

- ・岡山市総合計画に基づき岡山市は、1キロ四方内に13の市街地再開発事業を取り組んでこられた。現在、岡山駅前1丁目2番3番4番地区第1種市街地再開発事業をはじめ、七つの市街地再開発事業に取り組んでいる。令和8年度に改正予定の「岡山市市街地再開発事業等補助金交付要綱」では、都市の緑化や誘導施設の導入など市の施策にあった要件を満たす事業へ補助上限額の割り増しを行う予定。岡山市からは、保留床処分金の確保、市役所や図書館などの公共施設の導入も手法の一つと言われた。本市も、限りある財源の中、有利な財源の確保や補助の上乗せを検討する必要がある。

- ・民間投資を呼び込むためには、初出店などの魅力的なテナントを誘致することが重要との指摘は参考になった。市役所のような公共施設を導入すると、確実な保留床処分が見込めることや市民の利便性が向上するというメリットがある一方、週末夜間のにぎわいが限定的になることや、建て替えを計画する際に権利関係が複雑になるなどのデメリットもあるとの話は参考になった。

IV. 広島県広島市

【視察事項】住民参加による公共地域交通確保の取組について

■広島県広島市（【人口】1,170,866人【面積】906.69k㎡）

議員数 54人 R8年5月現在

■視察目的

人口減少・高齢化や運転手不足が進む中、広島市における地域主体の乗合タクシーの導入経緯、住民組織との合意形成、行政・交通事業者・地域の役割分担、財源確保及び利用促進策を調査し、本市における持続可能な地域公共交通の確保に生かすことを目的として視察先として選定したもの。

■概要

広島市は、JR、アストラムライン、路面電車、路線バス等を階層的に位置づけ、基幹・準基幹・郊外部の補完交通を構成している。一方、急傾斜地の団地や中山間地域では、路線バスだけでは生活交通を十分に確保できないため、地域主体の乗合タクシーを導入している。現在は7地区で本格運行、1地区で実証運行を実施している。

乗合タクシーは、地元の社会福祉協議会、町内会・自治会等を母体とする協議会が運行主体となり、タクシー事業者、広島市、国の運輸局等が連携する。実証運行の費用は市が負担し、本格運行では運賃収入を除いた収支不足額を原則として国2分の1、市4分の1、地域4分の1で負担する。地域は協賛金、広告料、イベント収益等も活用し、自ら公共交通を守り育てる仕組みとなっている。

【委員からの主な質問と回答】

Q：乗合タクシーの導入に当たり、地域の合意形成はどのように進めているのか。

A：地域からの発意を出発点として市が制度説明を行った後、住民アンケートで移動課題や利用意向を把握する。社会福祉協議会、町内会・自治会等を母体とする協議会を設立し、運行ルート、便数、費用負担等を地域自らが検討する。市は主導し過ぎず、交通事業者や運輸局との調整、手続面を支援している。

Q：路線バスやタクシーとの競合をどのように避けているのか。

A：乗合タクシーは既存の路線バスへ接続するフィーダー交通として位置づけ、運行時間やルートを調整して競合を避けている。住民から中心市街地まで直接運行してほしいとの要望が出る場合もあるが、既存交通を補完し、路線バスの利用促進にもつなげる役割を丁寧に説明している。

Q：運行費用と地域負担はどのような仕組みか。

A：実証運行は広島市が全額負担する。本格運行では、運賃収入を除いた収支不足額について、原則として国が2分の1、市が4分の1、地域が4分の1を負担する。地域負担は7地区平均で年約70万円であり、企業・病院・スーパー等からの協賛金、広告料、自動販売機やイベントの収益等で財源を確保している。

Q：利用促進や利用が低迷した場合の改善はどのように行っているのか。

A：免許返納者や子育て世帯への割引、地元スーパーとの連携、買物時のボランティア添乗、地域広報紙による周知等を行っている。また、各地区の協議会代表による意見交換会を開催し、財源確保や利用促進の好事例を共有している。一方、利用者が回復せず、定時定路線からデマンド型へ変更しても改善しなかった黄金山地区では、令和7年3月に運行を終了している。

Q：人口減少・高齢化地域で地域交通を持続させるための重要な点は何か。

A：サービス水準を高め続けるのではなく、地域の財源と利用実態に応じた身の丈に合う運行とすることが重要である。週2回の運行日に合わせて買物や通院を行うなど、住民側も生活スタイルを調整し、「乗らなければ交通はなくなる」という当事者意識を持つ必要がある。行政には、地域・交通事業者・住民をつなぐ調整役としての役割が求められる。

■所感

・広島市の取組で最も印象的であったのは、行政が交通サービスを一方的に提供するのではなく、地域が運行主体となり、費用の一部を負担しながら「自分たちの交通」として守り育てる仕組みである。地域負担を伴うことは容易ではないが、協賛金や広告収入を地域自ら確保することで、利用促進と当事者意識の醸成につながっている。また、路線バスとの競合を避け、乗合タクシーをフィーダー交通として位置づける考え方は重要である。本市においても、既存の路線バス、タクシー、スクールバス、福祉輸送等の地域資源を整理し、地域ごとの実情に応じて組み合わせる必要がある。導入時には住民アンケートだけでなく、実際に利用する意思と地域負担の可能性を確認し、実証運行後に利用者数、収支、生活への効果を検証する仕組みが必要である。今後は、予約・配車システムの共通化や電話予約を併用したデジタル化、地域協議会への事務支援など、地域主体を損なわない範囲で行政が基盤部分を支えることが有効と考える。公共交通を「行政が残すもの」から「地域と行政、事業者が共に維持するもの」へ転換する視点を、本市の地域交通施策にも生かしていきたい。

・広島市での視察を通じ、改めて「住民主体」と「公的支援」をいかに高い次元で融合させるかの重要性を学んだ。本市でも玉川校区などで公共ライドシェアの試行が進んでいるが、広島市では市の技術支援や、本格運行時の収支不足を市が4分の3（国庫補助含む）支援する財政スキームが確立されている。今後は、本市の既存の取組をさらに一歩進め、住民の「守り育てる」意識を土台としつつ、行政が持続

性をより強固に保障する広島型の支援体制を参考に、市内各地区の特性に即した安定的な交通網の構築を目指していくべきと感じた。

・広島市では12の事業者によって1日約2,700人のバスが運行されている。しかし、赤字の慢性化、運転者や車齢の高齢化で、利用者の利便性向上を重視した乗合バス事業の存続は極めて困難な状況。公共交通全体の利用者数は、ピーク時の約8割に落ち込んでいる。地域が主体となった乗合タクシー等の導入や運行の取組に対して、技術的・財政的支援を実施している。技術的支援としては、制度の説明、チラシの作成、アンケート結果の分析、運行計画策定のサポートなどを実施している。

本市でも、バス事業の存続はもとより、地域と一体となった交通手段の確保、誰もが安心して移動できる公共交通を再検討する時期が来ている。

・公共交通に力を取り入れている自治体であると感じた。スマートムーバーという取組ではA I オンデマンドバスと路線バスを連携し、より利便性を高めてあり、各地域での取組としては乗合タクシーを七つも導入している。乗合タクシーについては地域主導で身の丈に合った取組であると感じた。

地域からの発意という部分が非常に大切で地域自らが育てることが必要である。利用促進・資金確保についても、地域の愛着や誇りがカギとなる。

・広島市の人口規模及び面積は本市の約11倍の都市である。その中でも広島市北部地域などの郊外部等では、中心部に比べ人口減少の急速な進展が予測されており、バス利用者の減少が見込まれていた。やむを得ず減便・廃止の対象となり、その確保、維持が大きな課題となっている。そのため、地域主体の乗合タクシー等の導入・運行支援を市が支援している。やはり、高齢化による免許返納や人口減少による郊外部地域の地域交通の問題は全国的に広がっていることを感じた。

・持続可能な生活交通の実現を目指し、地域が主体となった生活交通の導入・運行の取組に対して広島市は、各段階において様々な支援を実施されていた。また、地域の取組に対するさらなる支援策として、生活交通の導入・運行の取組に係る具体的な手順やノウハウ等を記載したマニュアルを作成されていた。地域、交通事業者、行政など公共地域交通確保の取組に関わる方々にマニュアルを活用していただくことで、様々な場面で連携・調整が効果的かつ円滑に進められているとのことだった。

地域主体での利用促進と資金確保の取組も展開されていた。

本市においても、日常生活を支える公共交通の確保は重要な課題となっていることから、広島市の取組を参考にして行く必要があると感じた。

・地域主体で取り組むことが、地域の独自性に対応し、誇りや愛着につながり、結果として持続性につながり、合意形成もしやすいという点は参考になった。運転者不足の解消の方策の一助として、自衛隊、消防などの大型自動車免許を持つ退職者に対して、再就職の斡旋を行っていることは良いアイデアと感じた。