

# 交通臨海部活性化特別委員会行政視察報告書

1 日 程 平成 28 年 12 月 21 日（水）～22 日（木）

## 2 視察先及び視察項目

- (1) 大阪市 水都大阪の取り組みについて  
(2) 堺市 コミュニティサイクルの取り組みについて

## 3 視察委員

- |       |         |             |
|-------|---------|-------------|
| ・委員長  | 黒川 仁    | 大田区議会民進党    |
| ・副委員長 | 塩野目 正 樹 | 自由民主党大田区民連合 |
| ・委員   | 松原 秀 典  | 自由民主党大田区民連合 |
|       | 岸田 哲 治  | 自由民主党大田区民連合 |
|       | 鈴木 隆 之  | 自由民主党大田区民連合 |
|       | 松本 洋 之  | 大田区議会公明党    |
|       | 広川 恵美子  | 大田区議会公明党    |
|       | 大竹 辰 治  | 日本共産党大田区議団  |
|       | 菅谷 郁 恵  | 日本共産党大田区議団  |
|       | 湯本 良太郎  | 闘う改革の会      |

## 4 視察項目の概要・所感

**【所感】は、会派ごとに担当する視察項目を事前に割り振り、それぞれ担当会派が記載。**

### (1) 大阪市

#### ◆主要データの比較

	大阪市	大田区	単位
面積	225.21	60.66	k m <sup>2</sup>
人口（住民基本台帳）	2,553,871	688,102	人
世帯数（住民基本台帳）	1,342,540	360,543	世帯
年少人口比率（0～14歳）	11.55	10.88	%
平均年齢	44.75	44.11	歳
歳出決算総額	16,358.43	2396.07	億円

（東洋経済新報社「都市データパック 2016年版」から引用）

## ◆視察項目

水都大阪の取り組みについて

### 【概要】

かつて「水の都」と呼ばれた水都大阪再生の取り組みは、2001年（平成13年）に内閣官房都市再生本部によって都市再生プロジェクトに指定されたことが契機となり、以降“水の都”を取り戻すべく、水辺の生活を活気ある賑やかな場へと再生するためのさまざまな試みを展開している。

### ＜行政によるハード整備の例＞

#### 「とんぼりリバーウォーク」

2004年にオープンした遊歩道。水面に近い遊歩道にするのに、毎日1.5mほどあった潮位差をなくし、かつ船も快適に通過できることを両立するため、パナマ運河式の水門が2基設置され、乗船客の人気スポットにもなっている。

#### 「八軒家浜船着場」

国内最大級の船着場で、擁壁に開口部を設け、京阪電鉄・地下鉄の天満橋駅と船着場がダイレクトにアクセスできるようにした。河川区域内には、「川の駅はちけんや」という河川管理施設（レストラン、船着場、案内等）も新しい民間投資活用の仕組みによって整備された。

### ＜水都大阪の活性化のためのソフト事業の例＞

#### 「舟運」

観光集客に向けた舟運事業のブランド化と安全運航について、2つの関係団体が設立された。

#### ・NPO法人大阪水上安全協会

河川区域の安全航行を目的に2004年に法人化され、航行ルール策定や、公共船着場の統括予約・管理を担い、船着場使用料と会員会費の民間財源で運営されている。

#### ・大阪シティクルーズ推進協議会

舟運ルートや舟運商品、回遊性等の総称として、また、大阪の舟運サービスを国内外に広く普及するために2007年に設立された。舟運事業者や観光事業者、メディアなどによる民間組織で、舟運イベントなどの際には、一元的に調整する役割を果たしている。

#### 「大阪水辺バル」

道頓堀、天満橋など6つのエリアを船で巡り、飲食メニューや水辺のプログラムな

ど、各エリアが準備するおもてなしメニューをはしご。店舗は、趣旨に賛同した 97 の飲食店が参加。2011～2013 年の 3 年間、3 度実施された。「水都大阪フェス」・・・2009 年から続く水都大阪の水辺魅力創出の継続・発展的な取り組みを、2011 年より水都大阪フェスとして開催。2016 年は、9 月 11 日から 36 日間に渡って、産官学民協働の取り組みによる、水辺のまち大阪の「日常の魅力」を最大限に引き出す多くのプログラムを通じて、多様な方々に、水辺を使いこなし、楽しさを共有してもらった。

※「水都大阪パートナーズ」ホームページ、「都市を変える水辺アクション」（学芸出版社、2015 年）から引用

## 【所感】

（自由民主党大田区民連合）

去る平成 28 年 12 月 21 日、22 日の両日、大田区議会交通臨海部活性化特別委員会にて行政視察を行った。わが会派は大阪における舟運事業の視察を報告する。

大阪府は「水都大阪」として、水と光の首都大阪の実現を目指し、水の回廊の整備を積極的に行っている。大阪は淀川をはじめ、東横堀川や道頓堀川など、いくつもの河川が交差し、それらの原型となる整備は、江戸時代はおろか安土桃山、戦国時代まで遡る。



八軒家浜でのレクチャーの様子

幕末から明治はじめの水都の賑わいも記録に残っており、多くの賑わいを見せていたが、昭和初期を経て、高度経済成長時には河川の上には高速道路が覆いかぶさり、護岸の整備も含め、親水性が失われ無機質な河川へと変化をしてしまった経緯がある。これらは東京日本橋の風景をはじめ、東京にも散見される光景である

と言える。

そこで大阪市は平成 13 年、東京圏や大阪圏などの大都市を対象とした都市再生プロジェクトとして、「水都大阪の再生」が採択をされた。そこでは河川空間の活用・舟運の振興及び水辺の賑わい・水と光の夜間景観などの明確な目標を設置し、プロジェクトを進行させていった。プロジェクトの柱を主にハード、ソフト、イベント、推進体制に分け、それぞれの分野で確実に計画を進めていくことになる。特に我々が注目したのは都市・地域再生等利用区域を指定できるとした、河川敷地占用の規制緩和である。平成 23 年の八軒家浜をはじめ、平成 24 年 3 月には北浜を含めた 3 地区が指定され、現在では 8 か所の規制緩和地域が形成されている。規制を緩和することによ

り川床など新たな水辺景観を活かした民間事業の創出を促し、社会実験から準則改正まで様々な取り組みがスピード感を持って行われていった。

当日は八軒家浜船着き場にて大阪市建設局下水道河川部河川課の方より大阪市の河川の歴史をはじめ、現在までの経過と進行状況のレクチャーを受け、その後市所有の船に乗り実際に河川側からの視察を行った。

大川、寝屋川の分岐点近くにある八軒家浜船着き場を出発し、中之島付近では水の都の夕涼みと題した、中之島オープンテラス開催の状況をご説明いただいた。これは中之島公園という公共空間を活用し、レストランを誘致したイベントであり、幅広い世代に好評を博した内容の説明を受けた。そして船は道頓堀川方向へ進み、ここでは名物となっている東横堀川水門を通過した。



この水門の役割としては、高潮や津波を防御し、まちを守る高潮防御機能。潮の干満による水位変動を両水門により制御し、遊歩道に近い高さの水位を保つ制御機能。水門の前の異なる水位を調整し、船舶の航行を可能とするためにこうもん閘門機能。最後に水門操作により、寝屋川の水の流入を制御し、清浄な大川の水

を多く取り入れる河川水質浄化機能等の4つの主な機能が挙げられる。当日はちょうど水門が開いていたため、残念ながらその光景は目にすることができず、そのままの通過となってしまった。そして水門を過ぎると川は右カーブに差し掛かるが、ここで目に留まったのがまだ未整備の護岸の一部が、親水性が保たれている数メートルのエリアが見受けられた。これは護岸の老朽化等でメンテナンスが必要とされた際に、せっかくの手を加える機会を見過ごさず、親水性の整備を行ったとのことであり、少しのタイミングとチャンスを逃さずに水辺整備を行う点は、舟運・舟景に対する市の力強い姿勢がうかがえる。そして船はいよいよ戎橋付近に近づくが、このエリアで代表的なものは、近年整備が目覚ましい道頓堀川を整備したとんぼりリバーウォークが挙げられる。

ここでは映画の公開イベントを船上で行うなど、新たな試みも実施されている。これは見た目のユニークさもあるが、不特定多数の聴衆を前に著名人が出演するため、川の真ん中の船上で行うことは警備上の観点からも非常に有効であるとのことであ

る。また、以前は川に完全に背中を向けていた河川沿いの商店も、徐々に川方向からの入り口を新設するほか、更には完全に商店が河川側へ向き始める動きも活発になってきており、私が 10 年以上前に訪れた道頓堀の風景とは比較にならないほどの親水性が保たれている。

そして船は港町リバープレイスに到着し、1 時間強の船上視察を終えた。今回は八軒家浜やとんぼりリバーウォーク等を実際に視察したが、この他にも大阪ふれあいの水辺やキャナルテラス堀江等 10 数か所の魅力あるスポットが整備されている。

この大阪市の取り組みで最も特徴的であるのが、官民一体となった積極的な民間企業の参入である。特に 2015 年はシンボルイヤーとし、大阪の陣から 400 年、道頓堀川開削 400 周年など、現代の大阪の都市基盤となるまちづくりが始まった節目の年であることから、大阪府、大阪市、経済界で構成する「水と光のまちづくり推進会議」において水の回廊を舞台に「水都大阪 2015」を開催した。これにより官民の相乗効果による取り組みがさらに加速することになり、水都大阪の魅力をお笑いはじめ、食やファッションなど大阪独自のコンテンツとカルチャーを融合させた「ミナ！キタ！フェスティバル 2015」や、水と命が輝く未来をテーマとした「inochi フェスタ」等様々な企画が開催され、裾野の広い取り組みを展開した。また、親水性や大阪を訪れるすべての観光客が楽しめるために、行政の<sup>しゅんせつ</sup>見えない努力も評価をしなければならない。関連事業としては道頓堀川・東横堀川における<sup>しゅんせつ</sup>浚渫事業が挙げられる。大阪中心部を流れる両河川は、環境基準値を超過したダイオキシンが確認されたため、水質改善対策として川への排水が抑制された平成 26 年以降、ダイオキシン類を含む土砂の浚渫を平成 29 年までの 4 か年計画で進められている。その他にも北浜から逢坂貯

留管までの区間に、直径約 6 m×延長約 4.8 km、貯留量約 14 万 m<sup>3</sup>の雨水貯留管整備などがあり、いずれも各種イベントや民間の観光舟運等の利活用のための安全性確保のための努力がうかがえる。

そして大阪市の今後の課題として、東横堀川は中之島と道頓堀川を結ぶ航路と



港町リバープレイスにて

なる河川であるが、すべての区間を阪神高速道路が上空占用していることから、水辺の魅力が活かしきれていないことから、拠点整備エリアを絞り込み、整備効果の高い箇所に船着場の整備を中心とした賑わい創出を行うほか、本町橋周辺やそれぞれの特定拠点の整備も計画的に進められていくとのことである。

現在大田区議会と品川区議会の両議会有志による「城南地区水辺活用推進議員連盟」が昨年立ち上げられ、2020年の東京オリンピック・パラリンピックまでの取り組みはもとより、将来に向けた中長期のビジョンも見据えた取り組みを展開している。本区は海老取川の防災船着場をはじめ、大森ふるさとの浜辺公園や京浜運河など、その潜在能力は非常に高いものを持っていると考える。今回の大阪市の視察を大いに参考にさせていただき、今後の本区における取組に積極的に活かして参りたい。

最後に今回の視察に関しご協力いただいた皆様に御礼申し上げ、今回の報告とする。

(大田区議会民進党)

平成28年12月21日水曜日、交通臨海部活性化特別委員会で大阪府大阪市の「水都大阪」について視察を行った。

天満橋駅から徒歩で川の駅「はちけんや」に向かい、駅中の会議室でレクチャーを受けた後、大阪市所有の船で市内を巡りながら市職員と意見交換をした。冒頭、御多忙の中対応してくださった大阪市職員の方々に感謝申し上げます。

江戸期から商業の中心都市として栄えた大阪は、水の都として明治初期、そして昭和初期の「大大阪」として活況を呈するが、その後長らく衰退期に入る。

21世紀が始まる平成13年、第3次都市再生プロジェクトにおいて「水都大阪の再生」が採択され、まちづくりと一体化した水辺空間の魅力の再認識・再発信が図られることになり、息を吹き返す。

河川空間の活用による地域活性化にむけ、舟運の活用による水辺のにぎわい創出、新たな取り組みとして、水と光の「夜間景観」など、イベントをからめて、ハードとソフトの両面を商業都市・大阪の名に相応しく官民連携で強力で強力に推し進める。

ハード面では、道頓堀や中之島公園、八軒家浜、大阪ふれあいの水辺、そして船着場などの基盤整備と橋梁のライトアップ化、川床の規制緩和による民間事業誘致などを行い、ソフト面では、イベントも含め、「水都大阪」、中心市街地を船で回る「とんぼりリバーウォーク」、ナイトクルーズ、ジャズボートなどを次々と展開する。

道頓堀川における賑わい空間の創出に向けた取組みでは、興味深いところが2点ある。1つ目は、東横堀川と共に水門を整備することで、高潮や津波を防ぐだけでなく、遊歩道に近い高さの水位を保つことや水門操作によって清浄な水を多く取り入れることが可能になり、河川の水質浄化が実現したところである。2つ目は、この取組

みに対する実施主体が、平成 24 年からの 3 年は公益法人が中心であったが、平成 27 年以降は占有・管理主体を民間に業務委託することで成果を出しているところである。

二重行政の解消を打ち出した首長の出現によって、府と市が連携した政策が、よりスピーディーにダイナミックに動いているという話も印象的であった。

今後、大田区においても水辺空間を活用したさまざまな事業が展開される予定である。官民一体的な取り組みは当然のこと、近隣自治体との連携による多摩川や呑川の有効活用もすべきである。

## (2) 堺市

### ◆主要データの比較

	堺市	大田区	単位
面積	149.82	60.66	k m <sup>2</sup>
人口（住民基本台帳）	835,743	688,102	人
世帯数（住民基本台帳）	376,046	360,543	世帯
年少人口比率(0～14)	13.98	10.88	%
平均年齢	44.29	44.11	歳
歳出決算総額	3,502.41	2,396.07	億円

（東洋経済新報社「都市データパック 2016 年版」から引用）

### ◆視察項目

コミュニティサイクルの取り組みについて

#### 【概要】

市では、環境に優しい自転車を活用する低炭素社会の実現への取組みの一環として「堺市コミュニティサイクル」の共用自転車の貸し出しを、平成 22 年 9 月から、実施している。

現在、市内 8 か所のサイクルポート（ゲート式有人ポート 5 か所、ラック式無人ポート 3 か所）に共用の自転車 690 台（軽快車 640 台 電動アシスト自転車 50 台）を配置しており、このサイクルポート間であれば、どこでも貸出・返却が可能となっている。

640 台の軽快車のうち、50 台をノーパンク自転車、10 台を幼児用座席付自転車としており、子ども用のヘルメットの無料貸し出し（数に限りあり）も行うなど、多様なニーズに対応している。

## 利用料金

利用種別		利用期間	利用料金		
			一般	学生等※1	障害者等
定期利用	自転車	1か月	2,000円	1,600円	1,000円
		2か月	4,000円	3,200円	2,000円
		3か月	5,400円	4,300円	2,700円
1日利用	自転車	1日	300円		
		5日 (1日5回分)	1,000円		
	電動アシスト 自転車	1日	400円		

※堺市 ホームページから引用

### 【所感】

(大田区議会公明党)

堺市は鉄製品の加工産業で発展してきたそうですが、自転車のパーツ部門で高品質に比例した世界的シェアを持つ「シマノ」発祥の地でもあることから、「自転車のまち」として、平成13年より「自転車のまちづくり」を施策に掲げて取り組んできていました。

特筆すべきは、建設局内に自転車まちづくり部という独立した部を設置していることです。自転車企画推進課・自転車環境整備課・自転車対策事務所の3課体制で事業を進めています。

「さかいコミュニティサイクル事業」は、自転車企画推進課の所管で、過度の自動車依存社会から自転車や公共交通利用への交通体系の転換を促進し、CO2削減も含めた都市構造の変革を進めるために構築した「堺市環境モデル都市行動計画」に基づく取り組みの一環です。

「さかいコミュニティサイクル」の特徴は、通勤・通学の定期利用者を対象とし、定期利用者が利用しない昼間時間帯を1日利用に貸し出すという駅前集約型コミュニティサイクルであることです。

使用する自転車は、国産メーカー製の部品を組み合わせた堺製の軽快車で「堺」のロゴがあしらわれています。また、整備点検はポート最寄りの小売店を利用するなどして、地元の自転車業界との連携で事業を行っています。

利用実績として、1日利用者数は増加傾向にあるものの、定期利用がピーク時から若干下がった状態で横ばいとなっていることから、夜間利用者が減少傾向にあることが見て取れるとのことでした。

定期利用の減少によって、仕事等で堺市に来た人にとって使い勝手の良い1日利用に対する自転車のストック不足が起こっており、1日利用が制限されることも起こっているそうです。その他、多大な管理運営費や立地条件の悪いポートの利用率が伸び悩んでいることなどの問題点を指摘されていました。

これらの課題に対して、現在市の直営で行っている管理運営について、指定管理である併設の自転車駐車場と一体管理を行うことで、有人サイクルポートの人件費を削減すること、昼夜間の利用のアンバランスの解消策を講じて利用料の増収を図ること、利用率の低いポートの利便性向上を図るためのポートの再配置、民間事業者主体の新たなコミュニティサイクルの事業展開などが検討されているとのことでした。

来年度から導入する本区としては、民間事業者を活用することで事業経費を抑えることは出来るとしても、隣接区との連携を進めていくこと、地元自転車業界との連携なども含めて、コミュニティサイクル事業の導入効果の検証については今後の検討課題と考えます。



サイクルポート



コミュニティサイクル（軽快車）

(日本共産党大田区議団)

先ず、堺市の自転車とのかかわりの深さを説明を聞いて感じました。

堺市に自転車産業が根付いた経緯としては、古墳時代に遡り、古墳築造のため鉄製品加工の技術者が集まり、中世には鉄砲の一大生産地となりました。また、「堺の包丁」という地場産業ともなりました。

明治になって、自転車部品を製造する事業所が集積しました。戦後、高度成長期に自転車の需要が急速に増加し、堺の自転車産業が発展を遂げ、名実ともに自転車産業のまちとして世界に名を馳せました。「自転車のまち堺」の由来について、最初に説明を聞いて、自転車とのかかわりの深さを感じました。

次に、しっかりと条例で位置付けて推進していることです。

自転車のまちづくりの取組みについて、平成 13 年 9 月に基金条例を制定し、ボランティア活動の支援を実施。さらに平成 25 年 6 月に「堺市自転車利用環境計画」を策定、平成 26 年 6 月に「堺市自転車のまちづくり推進条例」を制定しました。

次に、この様な中でコミュニティサイクル事業が位置付けられていることです。

平成 27 年 4 月、自転車まちづくり推進室から自転車まちづくり部に組織改正するという取組みの中、平成 21 年 1 月環境モデル都市、平成 22 年 9 月社会実験としてコミュニティサイクル事業が始まりました。

次に、6 年間の事業内容が聞けたことです。

コミュニティサイクルの特徴、主に通勤、通学の定期利用者が 8 割と多く、駅から職場、職場から駅の利用なので、朝から夕方利用が主であること。大田区の場合は、自宅から駅までの利用が多いのではないかと感じた。

サイクルポートは 8 つのうち 5 つは駅前駐輪場と併設されて有人対応駅前集約型となっていることで経費を節約していること。

利用料は月 2,000 円で自転車駐車場利用料金と同じであり、利用者の負担感がないので、大田区の場合は利用料がいくらになるかが、利用率と直結することなど、大変参考になりました。

(闘う改革の会)

#### ◎堺市と自転車の由来

堺市は鉄製加工の技術者が集まった町であり、その歴史は古墳時代の仁徳天皇陵古墳の築造の時から始まった。中世においては自治都市として栄え、戦国時代には商人が鍛冶職人に鉄砲を作らせて、鉄砲の一大産地となった歴史を持ち、鉄の加工技術が都市の繁栄を支えてきた背景を持つことから戦後の高度成長期には自転車産業が発展し、「自転車のまち」という町の顔を持つ。

## ◎堺市 自転車のまちづくりについての取組

平成 13 年 9 月の堺市自転車環境共生まちづくり基金条例制定からスタートし、平成 27 年 4 月には建設局自転車まちづくり部が設置され、堺市の自転車と共生したまちづくりを進める意気込みが表れている。

自転車まちづくり部では

- ・自転車企画推進課（条例の整備/市民協働の取組/コミュニティサイクル事業/交通安全教育/普及啓発活動）
- ・自転車環境整備課（自転車通行環境整備）
- ・自転車対策事務所（放置自転車対策）

という組織編制をしてまちづくりを進めている。

平成 25 年 6 月には堺市自転車利用環境計画が策定され、

- ・基本理念
- ・3つの目標<10年後> 利用促進、事故減少、利用満足度向上
- ・4つの柱 利用促進、安全利用、駐輪環境、通行環境

以上のような構想を基に体系的にハード・ソフトを共に練り上げた。

上記の構想を進めるバックボーンが必要な為、堺市自転車のまちづくり推進条例(平成 26 年 10 月 1 日施行)が制定された。

## ◎コミュニティサイクル事業

### 事業目的

過度の自動車利用から、自転車や公共交通利用への交通体系の転換を促進し、都市構造の変革(モビリティ・イノベーション)を進める為に構築したもので、堺市環境モデル都市行動計画に基づく取り組みの一環。

- ①CO<sub>2</sub>排出量の削減
- ②放置自転車対策
- ③東西交通の交通軸強化をはじめ、市内の交通ネットワークを形成し、観光利用等回遊性向上を図る

としている。

堺市のコミュニティサイクルの特徴は

- ・主に通勤・通学の定期利用を対象にした駅前集約型
- ・1日利用の観光・ビジネス利用者もいる
- ・利用 IC カードと自転車 IC タグによるオンライン自転車管理システム
- ・駅前サイクルポートは 6:00~25:00 まで、まちなかポートは 24H
- ・利用料 定期利用 2000 円/月 1 日利用 300 円/日 平成 22 年 9 月のスタート時

は1日当たりの平均契約台数が200台にも満たなかったが平成28年11月には1,200台を超えている。

自転車1台当たりの平均収入は8,000円と伺った。

課題は

- ・管理費用が多大

コストが約7,000万円 収入が約2,600万円 実質収支は▲4,200万円

- ・昼間利用が多いが夜間利用が少ない
- ・ポートによっては立地が悪く利用が伸びない

夜間利用を増やせれば設置台数の増が収入の増となるが現在は試行錯誤を繰り返している。また自転車駐輪場と有人サイクルポートは管理が異なり、人員配置に課題がある。一体管理でコストカットを図る余地がある。

堺市の取り組みはまだコミュニティサイクルの概念や実施自治体、また、実施民間事業者が無かった頃に先駆けとして行ったものである。

市民の認知や利用の促進に時間と努力を要した点がうかがえた。

今後、大田区がコミュニティサイクル事業を行う際は行政の立ち位置と役割、コストと便益性を良く考察し、事業実施のあるべき姿を模索すべきであると私は考えます。