

## 建築・都市整備・道路委員会行政視察概要

1 視察月日 令和7年10月27日（月）～10月29日（水）

2 視察先及び視察事項

（1）広島県広島市

平和大通りの自転車道整備について

（2）兵庫県神戸市

神戸ウォーターフロントの再開発事業について

（3）大阪府門真市

門真市における密集市街地整備事業について

（4）独立行政法人都市再生機構（大阪府大阪市）

うめきた地区の都市再生の取組について

3 視察委員

委員長	伊	波	俊之助
副委員長	東		みちよ
同	斉	藤	伸一
委員	白	井	亮次
同	関		勝則
同	中	島	光徳
同	森		ひろたか
同	深	作	祐衣
同	白	井	正子
同	興	石	かつ子

## 視察概要

### 1 視察先

広島県広島市

### 2 視察月日

10月27日（月）

### 3 対応者

議会事務局次長（挨拶）

道路交通局自転車都市づくり推進課課長補佐（説明）

### 4 視察内容

平和大通りの自転車道整備について

#### ア 広島市の自転車走行空間整備

平成29年に施行された自転車活用推進法において、市町村自転車活用推進計画を定めるよう努めることとされていたことから、広島市では、広島市自転車都市づくり推進計画を策定し、自転車走行空間整備に取り組んでいる。

自転車走行空間の整備形態に自転車道、自転車通行帯及び車道混在がある。車道通行を基本とする連続性を重視した自転車ネットワークを形成することとし、これまで約20キロメートルの整備を行ってきた。

自転車ネットワーク路線の整備として、通勤・通学、買物・観光といった利用特性や交通事故発生件数などの現状等を踏まえ、平和大通りなど整備効果の高い路線の整備により、連続性を重視した自転車ネットワークの形成を図るため、令和7年度～11年度に整備する優先整備路線を設定した。

#### イ 平和大通りの概要

区間は新己斐橋西詰～鶴見橋東詰の約4キロメートルで、標準幅員は約100メートル、交通量は1日当たり約4万台である。

広島市の平和大通りにおける自転車道整備は、上位計画であるひろしま都心活性化プランにおいて定めた「楕円形の都心づくり」の方針が背景としてある。同プランでは、広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の核として位置づけ、都市機能の集積と強化を図ることにより、相互に刺激し合い、楕円形の都心づくりを推進している。

平和大通りは東西の主要軸として、平和記念公園や比治山公園などの地域資源をめぐる都心回廊の形成を目指している。これにより、人が中心となる回遊ネットワークを構築し、歩行者や自転車が安全かつ快適に移動できる都心環境の実現を図るものである。

平和大通りの現状として、歩道は自転車の歩道走行により歩行者とふくそうしている。車道は自動車交通量が多く、路肩が狭いため、車道通行は危険である。また、歩道の樹木が根上がりしていることで、歩道通行に支障がある。

#### ウ 自転車道の整備形態

歩行者及び自動車とは物理的に分離し、双方向通行で、道路両側に自転車道を整備する。また、自転車道の空間は、基本的に現況の歩道と芝生等の空間を活用して生み出し、バス待ち客が待機するスペースを設置するバス停など、現況の歩道と芝生のみでは整備後の自転車道及び歩道の幅員が確保できない箇所については、緑地帯の一部も活用している。

起終点部には、走行方向及び注意喚起の路面標示や自転車道が始まる（終わる）標識を設置する。また、自転車ペダル対応歩車道境界ブロックを使用し、限られたスペースの中で最大限の有効幅員を確保している。

#### エ 樹木への対応

平和大通りは、被爆樹木や、戦後、各地から寄せられた供木など、多くの植樹がされている。自転車道・歩道整備に伴う地盤掘削で、舗装や側溝の工事により影響を受ける可能性のある樹木については、全て樹木医が調査を行い、残置を優先しつつ、必要に応じて撤去する方針で対応している。なお、撤去が必要となる樹木については、可能な限り移植する方針であるが、移植が困難と判断される場合は伐採によって対応している。具体的には、樹木医の調査により、現在の生育環境が悪く、移植後に生育が期待できないと判断される樹木や大径木で、移植作業を行う大型クレーン車の作業ヤード確保のため、当該樹木以外の他樹木の伐採等が必要になる場合等である。

#### オ 自転車道の通行ルール

自転車道が設けられている区間では、普通自転車は、歩道と車道は通行できず、自転車道を双方向に通行（左側通行）することになる。ルールについては、現地での交通指導、広報紙や市のホームページに掲載し、周知している。

#### カ 質疑概要

Q 分離型整備が難しい箇所では、どのように自転車道の空間を確保しているのか。特に、既存の歩道や緑地との関係はどのようになっているのか。

A 基本的に現況の歩道と芝生等の空間を活用して空間を確保している。バス待ち客が待機するスペースを設置するバス停など、現況の歩道と芝生のみでは整備後の自転車道及び歩道の幅員が確保できない箇所については、緑地帯の一部も活用している。

Q 歩行者空間やバス停との共存について、どのように調整を行ったのか。

A 自転車道整備区間へのバス停設置については、大きく分けて、バス待ちスペースを歩道側に設置するタイプと、同スペースを自転車道と車道の上に設置するタイプの2種類を採用している。県警やバス事業者と協議を行った結果、平和大通りについては、バス利用者が多いため、バス乗降時の安全性を踏まえ、自転車道と車道の上にバス待ちスペースを設置する型式としている。

このため、バス停部分においては、緑地帯部分を活用しながら、幅員を確保している。

Q 整備が完了しているのは一部区間かと思うが、整備後の利用状況や市民の反応はどうか。事故件数や自転車通行量の変化など、把握されているデータはあるのか。

A 事故件数については、現時点で県警から報告は受けていない。市民からの反応については、供用区間が短いこともあるが、苦情等はほとんどない。今後、供用区間を拡大していき、課題等が発生すれば、適宜対応していきたいと考えている。

Q 自転車道整備後、交通ルールの周知や利用者のマナー向上に向けた取組はどのように行われているのか。市民への啓発活動やサイン整備などの工夫は行っているのか。

A 自転車道の供用時に、県警と協力し、現地で指導を行った。また、その際に報道機関にも協力いただき、ルール等の周知を行った。

この他、広島市の広報紙「市民と市政」においてルール等の周知を行ったほか、本市HPにおいても、整備概要や通行ルール等を掲載するとともに、工事の進捗状況を随時更新している。

Q 平和大通りは都市の象徴的空間かと思うが、自転車道整備に当たり景観との調和で、配慮したことはあるのか。

A 景観づくりへの貢献の観点から検討を加え、広島らしい個性的

で魅力のある街づくりに寄与することを目的として設置している広島市都市デザインアドバイザー会議で審議し、専門家から幅広い意見を聴いた上で整備を行っている。

Q 自転車道整備と併せて、自転車利用促進でシェアサイクル、駐輪場整備や観光ルート設定などの施策は行っているのか。

A シェアモビリティとして、現在ぴーすくる、L U U P、H E L L O C Y C L I N G の 3 事業者が市内で展開し、ポート数や利用回数は年々増加している。また、駐輪場整備は路上の放置自転車が多い箇所をニーズが高い箇所と捉え、利用者の動向を踏まえながら、路上を含む付近の利用可能な場において、民間主導の管理運営を中心とした整備を進めることとしている。観光ルート設定としては、自転車を利用した観光ルート等を記載した自転車マップをHP等で掲載している。

Q 自転車道について、目の不自由な人方への周知はどのようにしているか。

A 自治会を通して、説明をしている。

Q 歩行者は自転車道を歩いてはいけないのか。法律的な問題はあるのか。

A 法律上、通常の道路と同様に歩行者は通行できない。

Q 整備する上で国費の目途は立っているのか。

A まだ予定としか言えず、国費がつかないこともある。要望しているものの半分しかつかなければ、整備も半分しか進まない。

Q 駐輪場の利用料金について、値段の差をつけていかないといけないかと思うが、運用としてどのようなになっているか。

A 利用料金については、年度単位で利用する登録利用でエリアによって値段の差をつけているが、一時利用については一律としている。条例の範囲内で指定管理者が自由に料金設定できるが、提案が指定管理者からなく、今後、提案があれば認めていく方向で考えている。

Q 自転車道の構造について、境界ブロックは設置されているが、柵をつけるなどの検討はしていないのか。

A 柵があると閉塞感があり、国のガイドラインにも記載があり、ブロックで対応している。

Q 排水はどのようにしているのか。

A ブロックには穴が開いているので、そこから流している。

Q 自転車道に速度に関するルールはあるのか。

A 規定はなく、法定時速はない。危険な運転は禁止している。

Q 幅員がない道路の整備はどのようにしているか。

A 実際に、自転車走行空間の整備形態で一番多いのは、車道混在である。空間を生み出すための幹線道路の整備が今後の課題と考えている。

Q 自転車ペダル対応歩車道境界ブロックは、既製品であるものなのか。

A 路面集水スリットが入っているものは、既製品としてあったが、スリットの入っていないブロックは既製品にはなかった。



(会議室にて説明聴取及び質疑)



(広島市議会前にて)

## 視察概要

### 1 視察先

兵庫県神戸市

### 2 視察月日

10月28日（火）

### 3 対応者

ウォーターフロント再開発推進課係長（挨拶及び説明）

### 4 視察内容

神戸ウォーターフロントの再開発事業について

#### ア 神戸ウォーターフロント開発のあゆみ

神戸港は1868年に開港し、1900年代前半に近代港湾として新港突堤及び中突堤が世界に先駆けて整備された。その後、1960年から80年代に港湾物流において世界的にコンテナ化が進み、新港突堤及び中突堤の水深では物流機能に頼れないため、沖合のポートアイランドやロックアイランドという人口島にて物流機能が進展していった。

1970年から80年代には、インナーシティ対策としてもともと物流機能のあったハーバーランドやメリケンパークの再開発が始まった。

1995年には阪神・淡路大震災があり、ウォーターフロントエリアも甚大な被害を受けたが、約2年で復旧し、再開発が再度始まった。

2012年には現在のウォーターフロントの再開発が始まり、港湾施設の沖合展開として、かつて新港突堤と中突堤エリアが担っていた物流機能は、1960年から1980年代頃にコンテナ化で六甲アイランドの南側やポートアイランドの方へ移動した。この場所は約16メートルの水深があり、現在も機能している。残った新港突堤や中突堤にて、再開発を進めている。

#### イ ウォーターフロントのグランドデザイン

2025年4月、神戸市はウォーターフロントのグランドデザインを策定し、アリーナ開業や神戸空港の国際化開始など、大きな転換期を迎えた。グランドデザインは2040年頃までの施策方針を示すもので、そのコンセプトは「海、山、空を感じ、みなとまちの歴史と未来をつなぐ新たな価値創造」である。実現に向けて、4つの戦略を掲げている。

第1に、移動回遊性の向上を図り、ウォーカブルで居心地のよい

空間整備を進めるとともに、将来的なLRT導入も検討している。

第2に、緑とオープンスペースの充実により、海を望みながら自然を感じられる景観づくりを目指している。

第3に、夜景とナイトタイムエコノミーの強化として、上質なライトアップやドローンショーなど、魅力的な夜間コンテンツの導入を進めるとしている。

第4に、民間投資を誘導する公共投資の実施や規制緩和を進め、産官学が連携した質の高いまちづくりを推進する方針である。

ウォーターフロントのエリアについては、2040年頃に目指す将来像として、中突堤周辺エリアでは、ポートタワーを中心とする神戸を象徴する景観を生かしつつ、観光・商業機能を強化し、緑豊かで多くの人が集うウォークアブルな空間づくりを進めている。京橋エリアは、中突堤と新港突堤の間に位置し、都心とウォーターフロントをつなぐ重要な結節点であり、水際プロムナードにおけるLRTなど新たなモビリティ導入の検討が進められている。新港突堤西エリアでは、横浜市の事例を参考にしつつ、スーパーヨット向けの大規模マリーナ整備を進め、2027年の開業を目指している。夜間空間については、神戸市がナイトタイムエコノミーに注力しており、ポートタワーと周辺施設が連携して光とジャズ音楽による夜間演出を毎日実施している。

神戸は、海と山に囲まれた都心にウォーターフロントが隣接するという珍しい恵まれた環境である。また、神戸空港が国際化し、新たな発展段階を迎えたことも大きな契機となっている。市としては、港の歴史と新たな価値が交わる空間として再開発を進め、多くの人々が訪れたい魅力あるウォーターフロントの創出を目指している。

#### ウ マリーナ等水域活用

新港第一突堤と第二突堤間の水域ではマリーナ誘致が進められ、昨年12月に優先交渉権者としてジーライオンを代表企業とする6社の企業連合体が決定した。構成企業には、堺でマリーナ運営実績を有するクリエイション、瀬戸内クルーズを担う瀬戸内ブランドコーポレーション、海外スーパーヨット誘致を行うSYLジャパン及びSYL MONACO、収益施設を担う神戸オリエンタルホテルを運営しているPlan Do Seeが参画している。

本マリーナは、大型艇に特化した民設民営型として国内初の位置づけであり、75～130フィート級のオーナーバース約20艇、75～200

フィート級のビジターバース約10艇を整備する計画である。富裕層向けに限定しない運営方針として、緑地空間の公開性やレストラン・クラブハウスの開放性を条件に設定している。

また、本マリーナを拠点とした瀬戸内クルージングネットワークの構築や、国際ボートショー、船上ブライダル等のイベント開催も提案に含まれている。本事業はみなと緑地PPP制度を活用し、制度上最長となる30年間の契約期間を予定している。

スケジュールとしては、2025～26年に設計・工事及び国交大臣認定手続を進め、2027年春の開業を目指して事業が進行している。

## エ 質疑概要

Q 市内の観光消費の導線についてはどのように考えているのか。

A 神戸空港が国際化し、観光消費についても進めているが、三宮や元町エリアに一気に影響が出るという話は聞いていない。むしろウォーターフロントまで来てもらおうという努力をしているところである。ポートターミナルに豪華客船が止まるが、大型バスやタクシーで三宮まで移動しているので、今でも三宮や元町の方へ観光客が流れて行ってしまっているのが現状である。

そこでウォーターフロントにも立ち寄ってもらえるようマップの配布や公共道路に案内掲示板を張る等に取り組んでいるところである。

Q 2040年以降完成した後に、市内繁華街と水際線エリアで観光客が逆転する時期が来るかもしれないが、どう捉えているのか。

A そういう時期が来るかもしれないので、再開発を進めながら、定期的に経済観光の部門とは今でも連携しているため、観光見込客数の動向などの把握に努め、アリーナにもどれくらい客が入っているのかを集計し、データを取り、観光部門とも連携して対策を進めていく。

Q ウォーターフロントグランドデザインの夜間景観について、実施しての課題等があれば伺いたい。

A 警備体制には非常に課題があり、警察からもかなり言われている。民間企業の負担で警備体制は整えてもらうことになっており、民間としては客を呼び込みたいという思いがあり、呼び込んだ際の警備については、課題がある。ただ、1日集中ではなく、分散型でやっているため、大きな混乱は最近は聞こえてきていない。

Q 全体の夜間景観をつくるに当たって、照明デザイナーの方等に携わってもらっているのか。

- A ウォーターフロント開発機構には、外部の方に参画してもらい、夜間景観に関するアドバイスをいただきながら、夜型コンテンツを進めている。
- Q マンションもあり、居住地に近いが、にぎわいと静けさのバランスはどのように考えているのか。
- A 再開発が決まった当初というのは、本当に人けもない、ただトラックが通るだけの場所だったため、夜に人通りをつくるという意味では、タワーマンションに定住してもらうことは、1つのコンテンツとして、企業誘致するに当たっても必要な施策である。
- 今後このエリアで居住空間を増やしていくというのは考えていないが、当初の人を呼び込むための1つのツールであった。
- Q みなと緑地などのPPP事業において、民間投資を積極的に誘致するために、どのような経済的インセンティブや規制緩和を市として提供しているのか。また、長期的な運営を担ってもらうための戦略や、初期段階で実施している取組等はあるか。
- A 市としては、民間事業者の誘致を促すため、公共空間の整備を進めている。具体的には第2突堤のデッキや新港地区の憩いの場、マリーナ南側の空間などを整備し、事業者が参入しやすい環境をつくることを目指している。また、神戸ウォーターフロント開発機構のニーズ調査も踏まえ、戦略的に誘致を進めている。
- Q マリーナの水域活用について、スーパーヨットを活用していくということだが、誘致に当たって、潜在見込み客数はどのくらいで考えていたのか。また、誘致に当たって、戦略的に海外客を誘致する施策等は行っているのか。
- A あくまで民設民営の施設であり、スーパーヨットの誘致は、民間事業者からの提案であり、事業者の選定等に当たっては、外部の専門家に委託して審査をしている。そのため、市としてこの件については答えるのが難しい。
- Q 交通アクセスについて、アクセスに課題があるのではないかと思うが、現状、自家用車やバスに乗ってきている人は多いのか。
- A 約6割の方は三宮駅から徒歩で来られている。なお、LRTの導入や電動キックボード・レンタサイクルなどのステーションの増設もしている。
- Q コンテナの物流機能は別のところということだが、ウォーターフロントにつながる道路や新たに人を呼び込むための道路は別にルートがあるのか。

- A まだフェリーがある関係で、物流機能も完全にはなくなっていない。トラックも使っているので、交通量は減っているが、一定の物流はあるため、今後整理していく。
- Q 今後は道路を分けていくということか。
- A 道路を分けるというよりは、走行道を新たに再開発して、そこに物流機能は移転してもらおう予定となっている。
- Q 防災機能はどうなっているのか。
- A アリーナを防災の避難施設として市が指定をしている。  
先日も、市と民間が連携して、市民の方にも参加してもらい、アリーナで防災訓練をさせてもらった。



(会議室にて説明聴取及び質疑)



(GLION ARENA 前にて)

## 視察概要

### 1 視察先

大阪府門真市

### 2 視察月日

10月28日（火）

### 3 対応者

市議会議長（挨拶）

まちづくり部地域整備課課長補佐（説明）

### 4 視察内容

門真市における密集市街地整備事業について

#### ア 密集市街地の形成

門真市では、昭和35年から昭和45年にかけての高度経済成長期に、急速に人口が増加し、その増加率は約180%と全国一位を記録した。この急激な人口流入により、土地の基盤整備が追いつかず、無秩序に建物が乱立した結果、現在の密集市街地が形成された。これらの地域には老朽化した木造住宅が密集し、防災性や住環境に大きな課題を抱えている。

#### イ 住宅市街地総合整備事業

地震時に著しく危険な密集市街地の解消を目的に、住宅市街地総合整備事業を進めている。旭町地区で初めて住宅市街地総合整備事業を開始し、土地がかなりふくそうしている区域であったため、土地の分筆等により道路や公園を確保した。末広南地区では、全国初の住宅市街地総合整備事業と土地区画整理事業の合併施行を実施し、老朽住宅を除却し換地手法で土地を整形、新しい住宅建設を促進した。その後も複数地区で同様の事業を展開し、現在は本町地区で住宅市街地総合整備事業と防災街区整備事業を組み合わせた取組を進めている。

#### ウ 本町地区での取組

本町地区は、かつて京阪電鉄の高架化に伴い商店街が形成され、にぎわいを見せていたが、老朽化した木造住宅や文化住宅が密集し、防災性に課題を抱えていた。そこで、門真市とUR都市機構が連携し、密集市街地の整備改善と防災性の向上を目的に防災街区整備事業を施行した。

平成10年に市営住宅の建て替え事業を開始し、平成17年から住宅市街地総合整備事業で借家人移転や建物除却、道路整備を実施した。さらに平成22年に防災街区整備事業を導入し、権利変換計画に基づき基盤整備を進め、共同住宅、防災道路、自治会館、公園などを整備した。

この事業により、消防活動困難区域は2.8ヘクタールから0.9ヘクタールに縮減され、市営住宅を燃えにくい建物に建て替え、耐火建築物ができたことにより、延焼遮断帯が形成された。また、道路舗装、景観統一により、良質な居住環境が実現した。本町地区は、門真市における防災街区整備事業のモデルケースとなっている。

#### エ 質疑概要

Q 防災街区整備事業について、UR都市機構と連携に至った経緯は。また、連携したことでどういった利点があったか。

A 市としては市営住宅や公設市場の跡地を有効活用したい、UR都市機構としては、密集のまちづくりに寄与したいという思いがあった。そこで、平成12年頃から大阪府を交え、3者で協議を進め、平成15年の密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律の改正により防災街区整備事業が創設され、同手法によるまちづくりの推進が確認された。

また、利点については、全国的にまちづくりを展開しているUR都市機構の実績、ノウハウや技術力を活用できた点である。

Q 防災街区整備事業の具体的な整備内容を教えてほしい。

A 道路は、4.7～6.7メートルに拡幅し、公園は200平方メートルで整備をした。また、建物更新は自治会館(150平方メートル)、民間による建て替え、防災街区整備事業による特定防災施設建築物を建設した。

Q 住民の移転や建て替え支援での、地元住民との合意形成はどのように進めたか。また、反対意見への対応はどのように行ったか。

A 市、UR都市機構の担当者において、土地、建物所有者及び自治会役員等との協議を重ね、合意形成を図った。

反対意見に関しては少なかったが、建物補償や移転場所等の協議に時間を要した。

Q 防災街区整備事業開始から整備完了までの期間はどの程度かかったか。

A 事業認可は平成22年3月31日で、事業完了は平成24年9月30日である。

- Q 国や府の補助制度、URの資金・技術支援など、財源構成を教えてください。
- A 主に住宅市街地総合整備事業補助金を活用し、国が2分の1、大阪府が4分の1、本市が4分の1となっている。
- Q 密集市街地整備事業における課題や改善点はあるか。
- A 本市においては、密集市街地の解消に向け、住宅市街地総合整備事業を実施している。課題については、土地の所有者、建物所有者や建物に住んでいる管理の方など権利関係がふくそうしており、合意形成に時間を要することや住民に高齢者の方が多く、引っ越しが困難であること等がある。
- Q 整備後の防災性や住環境の改善効果はどのように評価しているか。今後の課題や、未整備地区の今後の方針はどのように考えているか。
- A 防災街区整備事業を行った当時は、不燃領域率や地区内閉塞度により評価をしている。現在は指標が変更になっており、想定平均消失率にて評価している。今後については、令和12年度末までに地震時等に著しく危険な密集市街地の解消に向け災害に強いまちづくりに取り組んでいる。
- Q 市有地や公設市場跡地などの未利用地をどのように活用したか。
- A 一部を道路、公園や自治会館用地として、権利変換を受けている。残りの土地は権利変換を希望しない旨の申し出により、施行者（UR都市機構）による給付金を受領している。
- Q 狭あい道路等の、消防活動が困難な区域の解消に対してどう対応しているのか。
- A 住宅市街地総合整備事業と土地区画整理事業の合併施工（面整備）及び優先主要生活道路整備事業による道路拡幅により解消を目指している。
- Q 今後、整備済み地区の維持管理や地域コミュニティーの活性化に向けた取組があれば伺いたい。
- A これまでの整備済地区についての取組はないが、現在施行中の地区については、整備が完了した際の取組を検討している。
- Q 不燃化対策しなければいけない中で、地権者などとの調整でかなり時間がかかっていると思うが、対策や取り組んでいることはあるか。
- A 面整備事業、優先主要生活道路整備事業という生活道路を確保する整備事業や除却補助制度という、条件を満たしている老朽化

した建物を解体した際に、その住宅解体費の一部を補助する制度がある。

Q 除却費用の補助はあるということだが、例えば能登半島の時には、開口部から延焼していったということが、現地で確認できた。もし建て替えの際に、延焼防止対策等の一定の基準を満たした住宅を建てた場合に、それに対して何か補助等検討されていることはないか。

A 現時点では、密集市街地で建て替えをする場合には、2階以上で耐火対策をした建物にすること等を示しているのみである。

Q 住民の方の合意を得るために、市とUR都市機構で何回も協議を重ねたと思うが、市の職員体制については、途中で増やす等したのか状況を教えてほしい。

A 途中で増やしたりすることも時期によってはあった。



(会議室にて説明聴取及び質疑)



(議場にて)

## 視察概要

### 1 視察先

独立行政法人都市再生機構（大阪府大阪市）

### 2 視察月日

10月29日（水）

### 3 対応者

うめきた都市再生事務所長（挨拶及び説明）

企画補償課担当課長（進行）

### 4 視察内容

うめきた地区の都市再生の取組について

#### ア うめきたにおけるURの役割

UR都市機構は、平成14年頃から約四半世紀にわたりうめきたプロジェクトに関与し、4つの主要な役割を担っている。

第1に、大阪市が策定するまちづくりの基本計画や方針に対する計画策定支援で、国際コンセプトコンペの運営事務局も担当した。

第2に、広大な24ヘクタールの土地を安定的に確保するため、先行して土地を取得・保有し、適切なまちづくりを誘導した。

第3に、基本計画に沿った条件を付して民間事業者を公募し、連携しながら開発を進める民間誘導を行った。

最後に、うめきた駅周辺の土地区画整理事業や、公園整備、防災公園街区整備事業など、都市機能更新を図る基盤整備を実施した。

これらの役割を通じて、うめきたエリアの価値向上を図っている。

#### イ うめきた2期まちづくり検討

平成14年に国際コンセプトコンペを実施し、約1000件の提案を基に平成16年に大阪市が大阪駅北地区まちづくり基本計画を策定した。同計画では5つの基本方針と土地利用ゾーニングを定め、うめきた1期はこれに沿って民間誘導で開発された。当初、うめきた2期には都市公園の計画はなく、スタジアム誘致が検討されていたが、緑地不足への指摘や地元要望を背景に、平成23年の市長交代を契機に都市公園整備方針が決定された。

その後、国・府・市・UR・民間による協議を経て、「緑とイノベーションの融合拠点」を目標とする方針が策定された。緑は約8ヘクタールを確保し、都市公園は4.5ヘクタールを配置することと

した。公募は二段階方式を採用し、民間事業者の意見を反映した。特徴的条件として、①都市公園を含む一体的デザイン提案、②公園形状の変更を認める柔軟性を付与した。

2017年に開発事業者を募集し、三菱地所を代表とする15社が選定された。令和5年2月、区域名称を「グラングリーン大阪」と決定した。計画は緑ファーストを基本とし、中央に都市公園を配置し、両側にオフィス・商業・ホテル・住宅を整備する構成である。建築は正方形ユニットを積層し変化を持たせるデザインを採用している。事業費は約7000億円である。

#### ウ うめきた基盤整備

うめきた公園は「未来のひらめきの原動力となる緑」をコンセプトとし、南北に異なる性格を持つ公園を配置している。南側は芝生広場やイベント対応施設を備えたアクティブな空間、北側は池や樹木を配した穏やかな憩いの空間である。両公園は「ひらめきの道」というデッキで接続される。

防災機能として、広域避難場所の役割を担い、約3.4万人の一時避難者を収容可能な整備を行っている。津波等の災害時には隣接する民間施設と連携し、避難誘導を行う体制を構築している。

公園内には民間事業者が設置したテーマ性のある施設（スポーツキューブ等）が点在し、利用者の活動データを収集しビッグデータ化することで新産業創出を目指している。これにより、公園の利便性とイノベーション機能を高めている。

整備は公民連携で進められており、URが防災機能を担保する基盤整備を行い、民間事業者が高水準の公園施設や景観整備を負担している。これにより、緑とイノベーションの融合拠点としてのうめきた公園が形成されている。

#### エ うめきた公園の管理運営

うめきた公園の管理運営は、開発事業者が設立した一般社団法人うめきたMMOが担っている。特徴的な点は2点あり、まず1点目として、指定管理期間の超長期設定である。開発事業者募集時に20年から50年の間で提案を求め、最終的に50年という超長期の指定管理期間となった。通常は3～5年であるが、高質な公園空間を長期的に維持するために設定されたものである。

2点目が、市からの代行料なしの自立型運営である。通常の指定管理では市から代行料を受けるが、うめきた公園では代行料なしで募集し、MMOが完全自立型で運営している。このスキームは、公

園単体ではなく、南北の民間賃貸施設を含めたうめきたエリア全体で収益を確保することで成立している。大阪駅前という一等地で集客力があるため可能な仕組みであり、他の公園では適用が難しい。

#### オ グラングリーン大阪の環境・防災・緑の効果に関する取組

グラングリーン大阪では、環境マネジメントに関する先進的な取組を実施している。国際的な環境性能認証を含む6つの認証を取得し、令和5年度には国土交通省の脱炭素まちづくり大賞特別賞を受賞している。環境負荷低減のため、国家戦略特区制度を活用し、全国初の耐水槽蓄熱や大阪市内初の地下熱・下水熱利用など、省CO<sub>2</sub>技術を導入している。

防災面では、隣接する民間施設と連携し、災害時に電力を約3日分備蓄し公園へ供給できる仕組みを整備している。また、津波対策として重要設備を上層階に配置するなど、災害に強いまちづくりを推進している。

さらに、うめきた2期では「緑ファースト」の都市づくりを実現しており、その効果を検証するため、日本政策投資銀行と共同で調査を実施中である。緑の直接的・間接的な効果を数値化し、今後の都市政策やグリーンインフラの水平展開に活用する方針である。調査結果はURのホームページで公開予定である。

#### カ うめきた2期のまちびらき範囲とスケジュール

まちびらきの範囲は、南公園全体と北公園の一部、民間開発部分の北・南賃貸棟、JR新駅直上の商業施設「うめきたグリーンプレイス」である。これらは令和5年9月から令和6年3月にかけて開業済みである。

残る開発は北・南の分譲棟であり、北分譲棟は令和7年末に竣工し、令和8年4月から入居開始である。南分譲棟は令和9年度末(令和10年3月)竣工を目指し工事中である。全体のまちびらきは令和9年度末から令和10年春を予定している。

なお、区画整理事業の一部(尻尾部分)は令和10年度中まで整備が続く見込みであるが、うめきた2期の基盤整備はあと2~3年で完了する予定である。

#### キ 質疑概要

Q 防災公園について、一時避難所ということだが、ヘリコプターが降りられるスペースはあるのか。

A 水盤があり、災害時には簡単に水が抜けるようになっているので、そのスペースにヘリコプターが降りることができる。

Q 大型のヘリコプターはどうか。

A 大型のものは難しい。一応、緊急車両は園内を走れるような設計にはしており、災害時の一定レベルの対応ができるようにはなっている。

Q この周辺でこのような広域な拠点はあるのか。

A 周辺の、北側の中津や福島などの住宅地が張りついているエリアには、広域避難所となるようなスペースがないため、うめきたに都市公園をつくろうということになった。

Q マンホールトイレは、下水道直結というよりは、下に落とすというようなイメージか。

A そのとおりである。

Q 防災備蓄品の管理維持の費用負担等は、民間と役割分担をしているのか。

A 基本的には、備蓄倉庫等の管理を含めて指定管理者のMMOで行っている。

Q MMO関連で、市民の方々と共にこの公園を運営し、市民の方々の意見を取り入れながら、いろんな展開をしていくために、MMO、また指定管理の方々がどういうふうに取り組んでいるか。特徴などを教えてほしい。

A 地元の住民の方々との連携についてはMMOもこれからだと考えているところで、例えば植栽の植え替えなどの市民参加型のイベントを行うことで、うめきた公園に馴染みを感じてもらって、どのような連携を進めていくのかをこれから考えていく予定である。

Q 大阪駅前のこの一等地を、商業施設等ではなく、余白とも言える緑にするという決断をする決め手は何か。

A 大阪市としては、大阪と言えばうめきただと思ってもらえるような特色のあるまちづくりをしないといけないという危機感があった。そのため、普通にビル、オフィス等を入れるのでは限界があるだろうということが分かっていた。加えて、大阪は緑が少なく、どこかに防災公園の機能を持った緑を確保しないといけないという複合要因もあった。

また、2段階候補で、一時募集した民間と対話する中で、民間もこの計画に参画するという話だったこともあり、最終的にこの計画で踏み切った。

Q MMOが代行料なしで、うめきたを運営されるということで、

南北の賃貸と合わせて、そろばん合わせをするという話があったが、それは緑をつくることで地価や評価額が上がることで賄えるということか。

A おっしゃるとおりで、うめきたは大阪駅前の一等地で地価負担力もあり、こういった開発をすることによって、地価も上がる。また、この公園の存在を中心としたグリーンインフラの活動に賛同していただける企業が非常に多く、そういった企業から協賛金をいただいている。それを活動資金に当てており、そういった部分も含めて、民間として、公園単体で考えず、うめきたというエリア全体で考えて、おそらく採算が取れ、事業者としての企業価値も上がるであろうというような考えがあり、最終的にこの条件に合意していただけたのではと考えている。

ただ、天然芝のため、年間の半分は養生期間となっており、維持費はかなりかかっている。そのため、現状事業者も苦勞しながら管理をされているかと思う。

Q 大阪市が公園管理者になっているが、大阪市は指定管理料を負担しないということで、企業の寄付金等で賄っているように聞こえたが、養生等の公園の最低限の費用負担はあると思うが、それもゼロということか。

A 当初も基盤整備が行われており、基盤整備に必要な最初の土地代や整備費等に関しては、当然のことながら大阪市が負担している。ただ、日常管理である芝生の入れ替えや枯れた木の植え替え等に関しては、民間が行っている。

Q この後のURとの関わりはようになっていくのか。

A 残念ながら区画整理事業をやり切ったら、基本的には終了する予定である。

Q 防災公園について、先ほど役割分担の話が出ていたが、URは総務省関係で、いわゆる国の独立行政法人として、広域連携を視野に入れた役割は課せられていないのか。

A そこについては、例えば国や地方自治体の方で考えていただく話で、URはそこに直接的には関与していない。URに各地方自治体からいろんな防災公園をつくってくれないかという願いはされるが、URとしてお手伝いすべき案件か検討させていただき、判断をさせていただいている。

Q 防災公園に何の機能をどう持たせるべきなのかという、中身についての議論のプラットフォームは大阪市にあるのか。

- A 基本的に防災計画等について、その計画を立てる議論の中にはURも参画しているが、最終的に決めるのは大阪市である。
- Q 都市公園は大阪市がお金を出して取得したという話だったが、従前の大阪市の土地と完成した時点での大阪市の土地の面積はどうか。
- A 土地自体はJR T T（鉄道・運輸機構）からURが取得し、URと民間で整備が完了した後に、大阪市に譲渡する形となる。
- Q 道路も区画整理事業の中に含まれているが、その道路はどうか。
- A 道路も例えば、鉄道が走っていた鉄道用地等も含めてURが取得して、JR西日本や日通等の従前の地権者に、土地をきれいに整形した上で返し、一部は公共用地とする。公共用地にするためには、減歩をした上で区画整理事業の手法で道路や広場等にする。
- Q 区画整理事業の中に大阪市の土地はなかったということか。
- A ない。
- Q なかったが公園は4.5ヘクタール大阪市が払って取得したということか。
- A おっしゃるとおりで、もう少し厳密に言うと、区画整理事業の区域内に公園は入っていない。公園までを区域に入れてしまうと、かなりの減歩を地権者に要求しなくてはいけなくなってしまうため、区画整理事業エリアから切り出した上で、公園事業として大阪市に譲渡する。それを除く範囲について、減歩をかけて公共用地として道路にして、民間では宅地にするなど、きれいに整理して地権者へ返している。



(会議室にて説明聴取及び質疑)



(うめきた公園サウスパークにて)