

# 都市整備委員会行政視察報告書

1 日 程 平成 28 年 8 月 29 日（月）～31 日（水）

## 2 視察先及び視察項目

- (1) 函館市 北海道新幹線開業に伴うまちづくりについて
- (2) 東松島市 震災後の復旧・復興のまちづくりについて
- (3) 仙台市 東西線沿線まちづくりについて

## 3 視察委員

- ・委員長 深 川 幹 祐 自由民主党大田区民連合
- ・副委員長 玉 川 英 俊 大田区議会公明党
- ・委 員 安 藤 充 自由民主党大田区民連合
- 塩野目 正 樹 自由民主党大田区民連合
- 田 島 和 雄 大田区議会公明党
- 菅 谷 郁 恵 日本共産党大田区議団
- 荻 野 稔 東京維新の会大田
- 湯 本 良太郎 闘う改革の会
- 馬 橋 靖 世 大田無所属の会

## 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) 函館市

#### ◆主要データの比較

項目	函館市	大田区	単位
面積	677.86	60.66	k m <sup>2</sup>
人口（住民基本台帳）	270,674	688,102	人
世帯数（住民基本台帳）	143,149	360,543	世帯
年少人口比率(0～14歳)	10.91	10.88	%
歳出決算総額	1,363.71	2,396.07	億円
経常収支比率	86.5	82.2	%

※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

北海道新幹線開業に伴うまちづくりについて

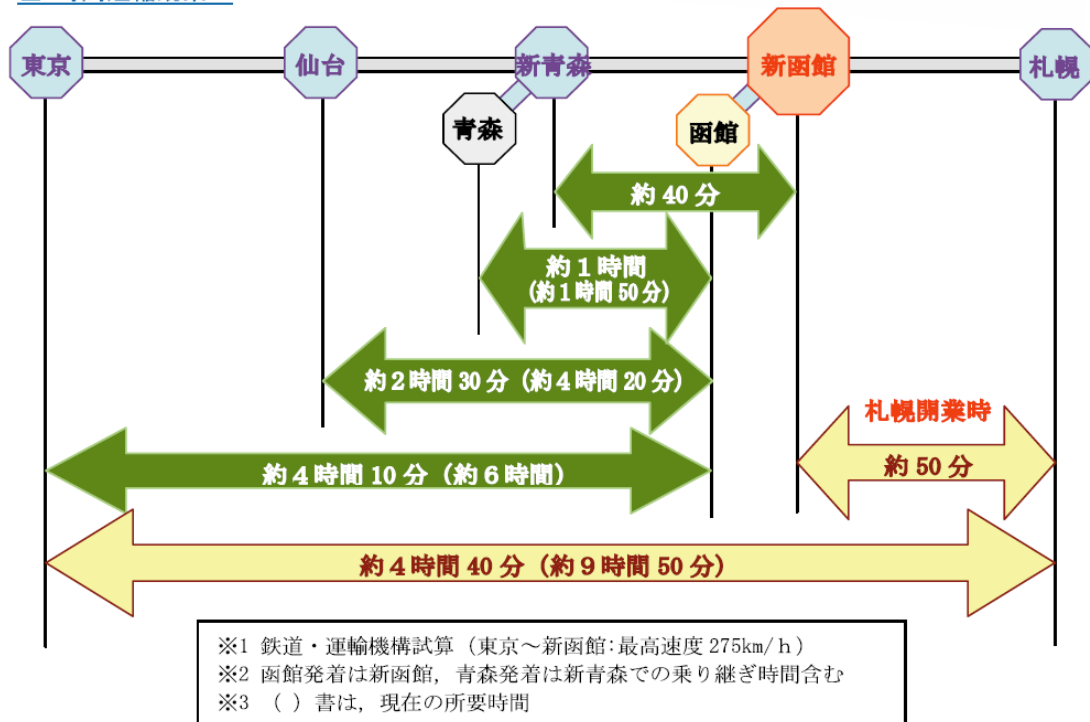
【概要】

函館市は、新幹線効果を最大限に生かしたまちづくりを進めるため、市内検討組織や、市や地域の経済界などで構成する協議会において検討を進めている。

平成20年3月に策定した「新幹線で未来を創るまちづくり構想」では、「観光の振興」、「まちの賑わいの創出」、「企業の育成・誘致」、「交通網の充実」を4つの柱に、各種まちづくり施策について官民連携を図りながら進めることとした。

このうち、「まちの賑わいの創出」では、函館駅前など中心市街地の住環境整備や公益施設用地の活用などの中心市街地活性化施策の検討や、自然や町並みの景観などの観光資源の魅力向上の取り組み（函館秀麗ポイントの整備）を挙げている。

■ 時間短縮効果



(函館市「新幹線で未来を創るまちづくり構想」から引用)

## 【所感】

(自由民主党大田区民連合)

函館市役所にて北海道新幹線開業に向けた取り組みについて伺いました。停車駅は、新函館北斗駅ということで、函館市の隣の北斗市です。しかし、北海道新幹線で新函館北斗駅に下車する人の多くが函館市への来街者が占めるということもあり、函館市は誘客を引き続き行っておりました。

こういった背景もあり、街では市街地再開発プロジェクトが動き始めていました。古き良き函館の雰囲気を残しつつ、老朽化したビルの再開発を進め、より一層の誘客に取り組むこと。また、函館朝市があるという観光の特殊性があり、晩ごはんは地元で、そして朝ごはんは朝市でということもあり、ホテルに素泊まりのお客が多く、売り上げとして問題があるとの話も伺えました。

そして、新幹線でのお客さんを増やすという課題と共に、飛行機の便数を減らさないようにするなど、課題は様々にあるようでした。北海道新幹線が札幌まで延伸する計画があり、その際の北海道新幹線と航空路線の住み分けも課題になること、東京－北海道間についてはやはり航空路線が優位であり、もっぱら函館－仙台など北海道と東北地方を結ぶことが中心となっているとのことでした。

今後は、羽田空港の発着枠との兼ね合いもあり、鉄道と航空の需要数については大田区としても注意しなくてはならないと感じました。

(大田無所属の会)

### 1. 背景

国の都市整備計画が決定してから 40 年以上の月日を経ての開業であり、大きな期待を背負った新線である。

いうまでもなく、これまでの本州以南から函館を含む北海道へのアクセスは航空機が主であり、一部の寝台列車などを除き、鉄道での簡便なアクセスは充分ではなかった。

開業前の東北新幹線の乗車人員数を見ても、東京が圧倒的に多いものの、以降は大宮、宇都宮、仙台、盛岡などが続いており、自宅から最寄りの空港へのアクセス、到着地の空港から目的地までのアクセスを考慮すると、新幹線開通による時間短縮効果は非常に大きかった。

また、函館市の都市整備としては、函館市に直接の乗り入れは無いものの、新函館北斗駅の開業に向けた街づくりが急務であり、新幹線開業に向けた様々な組織づくりを行ってきた。

## 2. 課題

新幹線の停車駅である新函館北斗駅と函館市の市街地とのアクセスについて、これまでのインフラでは不十分であったことが冒頭に挙げられた。そのため函館市では新函館北斗駅・函館駅間の鉄道アクセス、また、函館新道や新しい外環道路などを整備し、来訪者へのアクセス機能向上に徹底して取り組んできている。また、函館市中心市街地活性化基本計画を策定し、回遊性の向上と歴史・文化・観光の機能強化にも取り組んでいる。各種イベントを通して、街の賑わいと充実した市民生活の両立を達成している。

## 3. 展望

平成 47 年開業予定の新函館北斗～札幌に向け、新たな需要創出と集客拠点の創出が課題であり、合わせて並行在来線などアクセスについての課題も残っている。また、青森市や弘前市、八戸市などとの青函圏観光都市会議も組織されており、道南、東北が一体となった広域的な連携の取り組みが期待される。

## 4. 大田区へのフィードバック

大田区でも今後、新空港線の導入が国、都で検討されており、大田区としても大いに期待を寄せているところである。しかしながら、京急線快速の蒲田駅素通りなど、羽田空港から都心部への鉄道アクセス強化と、大田区の観光・ビジネス機能の強化の折り合いをどう融合させていくかが大きな課題である。拠点駅から、大田区内への導線の確保と回遊性の向上、また、魅力ある街づくりが必要不可欠であり、函館市の取り組みは大いに参考になる。今後の大田区発展の為、益々研究を深めていきたい。



## (2) 東松島市

### ◆主要データの比較

項目	東松島市	大田区	単位
面積	101.36	60.66	k m <sup>2</sup>
人口（住民基本台帳）	40,107	688,102	人
世帯数（住民基本台帳）	15,083	360,543	世帯
年少人口比率(0～14歳)	14.40	10.88	%
歳出決算総額	831.90	2,396.07	億円
経常収支比率	83.9	82.2	%

※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

震災後の復旧・復興のまちづくりについて

#### 【概要】

大田区は、東日本大震災後、宮城県を通じて支援要請のあった東松島市へ継続的に支援を行っている。また、自治体間の信頼関係が構築されたことを契機として、平成23年7月に「災害時における大田区と東松島市との相互応援に関する協定」を締結した。

東松島市は、震災発生から100日目の6月18日に震災復興本部を立ち上げ、12月には復興まちづくり計画を策定した。この計画で、平成23年度から平成32年度のうち、前期5年間で「復旧・復興期」、後期5年間で「発展期」としている。

(大田区HP、東松島市HPから引用)

## 被害の状況 (平成24年1月5日現在)

### 人的被害 東松島市民死者数 1,002人、行方不明者数 61人

- ※平成23年3月11日現在の住民基本台帳登録者数43,225人
- ※東松島市内での遺体収容数 1,047人  
(うち市民920人、市民以外98人、身元不明29人)

### 住家等被害

全壊	5,465 棟 (うち流出1,264棟、全壊4,201棟)
大規模半壊	3,047 棟
半壊	2,484 棟
一部損壊	3,534 棟
計	14,530 棟 (※り災証明発行件数)

※平成23年3月1日現在の世帯数 15,080世帯

### 避難所・避難者数 (ピーク時)

避難所数	91 施設 (H23.3.19)
避難者数	15,185 人 (H23.3.16)

※平成23年8月31日で全避難所を閉鎖。

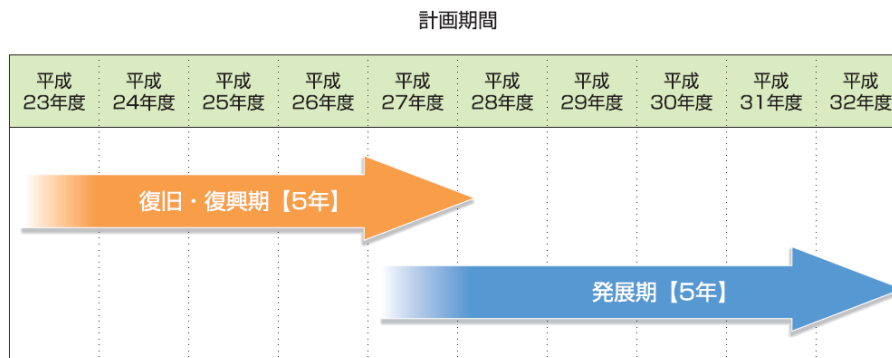
### 施設等の被害 (※調査継続中)

公共施設 (庁舎等)	986 百万円
市道、橋梁等施設	10,007 百万円
下水道施設	7,448 百万円
教育施設	9,264 百万円
福祉施設	1,223 百万円
保健施設	21 百万円
農林水産業施設	36,361 百万円
観光施設	357 百万円
情報施設	390 百万円
防災施設	814 百万円
合計	66,871 百万円

### ライフライン被害 (最大数)

電気	22,574 件 (東北電力契約件数)
水道	15,012 戸

## 東松島市復興まちづくり計画



(東松島市「東松島市復興まちづくり計画」から引用)

### 【所感】

(日本共産党大田区議団)

台風10号が東北地方を直撃する中、東松島市では、緊急配備体制が組まれる状況でした。しかし、大田区の視察を快く受け入れ、台風のため仙石線が運休したにも関わらず、バスで仙台駅に迎えに来て下さいました。(バスで、東松島市まで約1時間)

また、視察内容について説明する予定の担当部長は、台風の対応のため緊急配備で出席できなくなり、議会事務局長より2時間あまり、復興への取り組みについて

報告がありました。

2011年3月11日の東日本大震災は東松島市の住民1,000人の命を奪い、いまだに、24人の方々が行方不明です。また、住宅再建を待てずに約2,000人の方々が他地域に引っ越しをされています。震災が人生を変えてしまったことに向き合い、そこから、前向きに再建に向けて頑張ってもらえたことに、心から、敬意を示すものです。

仮設住宅への入居状況の報告では、追加住宅も認められ、住宅については再建のめどがついたとのことで安心しました。

また、大震災前は、家族が一緒に住まい、2世帯、3世帯の暮らしぶりが多かったようですが、震災後は、仮設住宅などの入居により、世帯分離が進んだ結果、人口は減りましたが、世帯数はほぼ変わらないとのことでした。大震災は、人々の暮らしを変えてしまうということを改めて考えさせられました。

さらに、東松島市はコンパクトシティでの復興、集団移転により、将来の見通しをもった安全なまちづくりを目指しています。

これからの議会において、大田区と東松島市の友好都市協定が相互に結ばれます。ますます、良好な関係が築かれ、共に発展できるよう私も、議会の一員として努力していかなければならないと思いました。

また、東松島市議会議員と大田区から派遣されている2名の職員の話も聞けました。区の職員からは、新しくできる団地のまちづくり協議会立ち上げのため奮闘している状況を聞くことができました。東松島市議会議員からは、友好都市協定を結ぶことにより、大田区が震災の時には、東松島市がおおいに協力したいとの発言がありました。大変心強く思いました。

最後に、私たちが宿泊したホテルは、建設労働者の方々が多く宿泊されており、朝食会場は作業服姿の方でいっぱいでした。復興のためにまだまだ時間がかかっていること、事故なく安全に仕事が順調に進むことを願います。

(東京維新の会大田)

当日、台風の中、視察の受け入れを行って頂いたことに深く感謝申し上げます。10年間の復旧・復興プランを立てて、復興に取り組んでいる東松島市。大田区をはじめ、各自治体からも職員が派遣されています。

東松島市では震災、津波の被害が顕著な沿岸部を中心にJR仙石線移設工事や道路整備事業や防災緑地・高盛土道路等による丘陵地域の形成が行われ、被害に遭った市街地、住民の為の移転促進地域7か所7団地への移転計画も進んでおり、交通インフラを中心に、震災からの復興を機とした大きな街づくりの転換が行われています。

特に、大きな混乱なく7団地への移転が進んだ事については、大田区としても参考になる点が多く、仮に東京圏での大規模災害が起きた場合、またそれに地域コミュニティ移転・維持をどうするのか等、経過を見守り、参考にできればと思っています。



### (3) 仙台市

#### ◆主要データの比較

項目	仙台市	大田区	単位
面積	786.30	60.66	k m <sup>2</sup>
人口（住民基本台帳）	1,082,185	688,102	人
世帯数（住民基本台帳）	483,765	360,543	世帯
年少人口比率(0～14歳)	13.08	10.88	%
歳出決算総額	5,423.41	2,396.07	億円
経常収支比率	98.2	82.2	%

※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

東西線沿線まちづくりについて

##### 【概要】

東西線は仙台市内で2路線目の地下鉄として、平成27年12月に開業した。路線距離13.9km、13駅からなり、その沿線には、歴史と伝統を象徴する史跡や施設、様々な文化・観光施設が立地している。市は、平成25年7月に「東西線沿



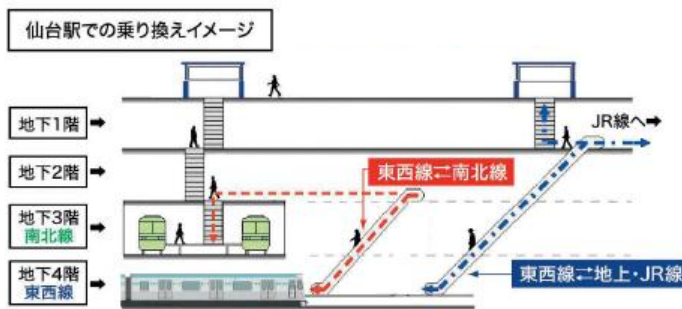
線まちづくりの基本方針」を作成し、公共交通を中心とした機能集約型都市の形成を先導しながら、新たな都市の魅力と活力の創造を目指すまちづくりの方向性を示した。

< 取り組み施策例 >

仙台駅・・・歩いて楽しい回遊性のある街とするため、地下、地上、ペデストリアンデッキの3層を相互に移動しやすい歩行者空間の整備、充実。

荒井駅・・・駅前広場やパークアンドライド駐車場など交通結節施設の整備、駅周辺の組合土地区画整理事業を支援し、商業・業務施設等の立地や、駅から徒歩圏であることの利便性を活かした住宅の立地の誘導。

(仙台市 HP から引用)



仙台駅東西自由通路イメージ



荒井駅周辺イメージ

(仙台市「東西線沿線まちづくりの基本方針」から引用)

## 【所感】

(大田区議会公明党)

### 1. 基本方針について

地下鉄など公共交通機関が既に発達している東京との単純な比較はできないが、単に交通需要を満たすだけの公共交通機関の整備から、まちづくりを見据えた計画に転換したことは目を見張るものがある。

人口減少、過疎化が進む地方でコンパクトシティが叫ばれている中、車に過度に依存しないよう公共交通機関を中心としたまちづくりは、大変参考になった。

### 2. 回遊性について

仙台駅の乗り継ぎのスムーズ化を図る「乗り継ぎガイド」は、高齢者や外国人にはわかりにくいのではないかと感じた。写真なども加える必要があるのではないかと感じた。

しかし、駅構内の案内サインは多言語表記で、色も統一されており、大田区としても参考とすべきと強く思った。

### 3. 駅前区画整理・まちづくりについて

東西線の荒井駅南側である荒井東地区のまちづくりは、一般社団法人荒井タウンマネジメントを設立し、地権者から低額で土地を借りた後、賃貸テナントを先に決定してから銀行の融資を受け施設を整備する手法を取っている。その他、公園などの管理も本来であれば市が行うものであるが、当法人に管理をしてもらっていることに関心を持った。

## (闘う改革の会)

### 大田区の行政課題と背景

- ・ 区内の東西を貫く軌道系交通システムの整備計画の実現
- ・ 新空港線 通称「蒲蒲線」の開通を想定した街づくり

### 沿革

仙台市には昭和 62 年に開業した地下鉄「南北線」が仙台市の基幹交通システムを果たしてきた。また、沿線には広域拠点として発展をした「泉中央駅」、未だ発展を続ける「長町駅」がある。

少子高齢化社会を迎える中、新たな仙台の創造を目指し「仙台市地下鉄 東西線」の整備に公共投資を行い平成 27 年に開通。交通システムの新設により新たな民間投資を呼び込むと共に、市民や行政が一体となったまちづくりを目指す計画「東西線沿線 まちづくりの基本方針」を策定する。この基本方針は、仙台市基本構想(市政運営方針)・仙台市基本計画(10年間のまちづくり)・震災復興計画(基本計画の補完、復興推進計画)、更には仙台市実施計画の下、都市計画マスタープランと連携した東西線沿線まちづくりの方向性を示すものである。

☆総建設費 2,298 億円を投じて、なぜこのような整備を推進したか？

約 108 万人が住む仙台市ではあるが人口推計によれば平成 32 年に人口減少に転じる数値が示されている。

そこでコンパクトシティ仙台をコンセプトに新たな仙台を目指し、東西線の整備が計画、着手され現在にいたる。

投資なくして発展は無いという考えは多くの者が出るが、実際に 2,298 億円の税投入を行った仙台市としては、市の最大級のプロジェクトとして地下鉄東西線事業を位置付け、沿線の発展を必ず実現しなければならないという気概を感じた。様々な計画の説明を頂き、流石に 1 年ではこの成果を図る事は出来ないが、この様な投資と計画を行った市と、行わなかった市の 30 年後の有り様にも注目をしていきたい。

また、新たな交通システムの新設に伴うまちづくりの手法については学ぶべき点が多くあった。

蒲蒲線の整備に際し、大田区としても整備後の青写真をある程度描き、どの様な変化を引き出すのか戦略的に進める必要性を感じた。

また、その効果を説明する事が多額の税投入を判断する上で、説得力の有無を分けるとも言えるのではないだろうか。

